



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 17 septembre 2019 — Vol. 45 N° 28

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (7)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2019

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 17 septembre 2019 — Vol. 45 N° 28

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Question de règlement sur la recevabilité d'un amendement	23

Intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente
Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. François Bonnardel
M. Gaétan Barrette
Mme Ruba Ghazal
M. Frantz Benjamin
M. Gregory Kelley
M. Mathieu Lévesque
M. Richard Campeau
M. Denis Tardif
M. Luc Provençal
M. Vincent Caron
Mme Marie-Louise Tardif
M. Joël Arseneau

Le mardi 17 septembre 2019 — Vol. 45 N° 28

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (7)

(Quinze heures trente-trois minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons commencer nos travaux. Alors, bonjour à vous tous et à vous toutes. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré des personnes par automobile.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Alors, M. Lemay (Masson) est remplacé par M. Provençal (Beauce-Nord); M. Reid (Beauharnois) est remplacé par M. Lévesque (Chapleau); et Mme Montpetit (Maurice-Richard) est remplacée par M. Kelley (Jacques-Cartier).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Lors de l'ajournement de nos travaux, le 3 septembre dernier, les discussions portaient sur le premier alinéa de l'article 11 du projet de loi. Y avait-il d'autres interventions concernant cet alinéa?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non? Alors donc, notre premier alinéa est adopté? Est-ce qu'on... On passe au deuxième. Donc, le deuxième alinéa, est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, excusez-moi, j'ai fait une erreur. Donc, il fallait que je vous dise que c'était le premier paragraphe de l'article 11. Y a-t-il des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 11?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, O.K. Alors, y a-t-il des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'article 11.

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il des commentaires sur le troisième paragraphe de l'article 11.

M. Barrette : Ah! c'est toujours le règlement, mais je n'en ferai pas aujourd'hui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 11, nous allons mettre aux voix cet article. Est-ce que l'article 11 est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez faire la lecture de l'article 12.

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Donc, l'article 12 :

«La demanderesse joint à sa demande d'autorisation :

«1° les documents attestant qu'elle a complété la formation visée au paragraphe 2° de l'article 9 et qu'elle a réussi l'examen visé au paragraphe 3° de cet article;

«2° l'un ou l'autre de son certificat d'absence d'antécédent judiciaire ou de la liste de ses antécédents judiciaires délivré par un corps de police en vertu de l'article 13;

«3° tout autre document que peut déterminer un règlement du gouvernement;

«4° les frais déterminés par règlement de la société.»

Commentaire. L'article 12 énonce donc les documents qu'une personne devra joindre à sa demande d'autorisation faite à la Société d'assurance automobile du Québec. Celle-ci devra être accompagnée des documents établissant qu'elle a complété la formation obligatoire de chauffeur de même que l'examen qui s'ensuit, d'un document délivré par un corps de police établissant si elle a ou non des antécédents judiciaires de même que les frais exigibles pour le traitement de la demande. Un règlement du gouvernement pourra également exiger la production de tout autre document pertinent.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, commentaires sur le premier paragraphe de l'article 12?

M. Barrette : Pas sur le... Le premier paragraphe, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Premier alinéa.

M. Barrette : Oui. O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon. Excusez-moi.

M. Barrette : Alors, non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est non?

M. Barrette : C'est non. Bien, pour moi, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur ce premier...

M. Barrette : Peut-être que les collègues ont...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il faut juste qu'on reprenne la mécanique. Pas de commentaires sur le premier paragraphe? Premier paragraphe. Premier alinéa. Premier paragraphe, maintenant. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 12?

M. Barrette : Oui. Alors là, j'ai un commentaire et des questions. Et c'est une... disons que c'est une déformation professionnelle. Là, il faut le voir comme ça, là. Ce n'est pas pour titiller le ministre. Je sais qu'il aime ça lorsque je fais des dissertations, que ça égaye sa journée et que, dans les deux dernières semaines, ça lui a manqué. Mais je n'en ferai pas trop.

Alors, Mme la Présidente, là, j'aimerais poser une question bien simple, là, au ministre, là. On dit ici «des documents attestant qu'elle a complété la formation visée au paragraphe 2° de l'article 9 et qu'elle a réussi l'examen visé au paragraphe 3° de cet article». Alors, il ne faut pas revenir sur la déception que j'ai de ne pas entendre en commission parlementaire ni la formation ni l'examen. Puis ça, je comprends que ça non plus... Est-ce que... En fait je peux poser à question au ministre. J'imagine que, pour l'examen, c'est la même chose, le ministre ne sera pas d'accord à ce qu'on entende cette question-là en commission parlementaire.

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, qu'une formation en bonne et due forme sur le transport adapté, sur un véhicule adapté était partie prenante, donc, des engagements d'un futur chauffeur. Alors, dans ces conditions, je n'ai pas changé d'idée.

M. Barrette : Mme la Présidente, c'est vrai que le ministre a toujours dit ça... Pardon. Il a raison. Il a toujours dit ça. Mais on n'a jamais réussi à éclaircir quelle allait être la différence entre une formation de base et une formation additionnelle, puisque la formation additionnelle est censée amener une valeur ajoutée. Ça fait que ça, on n'a toujours pas réussi à le définir.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, il y a 300 quelques permis de transport adapté, incluant un véhicule adapté, au Québec. Vous comprendrez, puis je l'ai mentionné maintes et maintes fois, pour sécuriser ceux qui auront dans le futur à utiliser, encore une fois, ces véhicules, bien, les gens pourront se dire nécessairement que tout prochain conducteur de véhicule adapté, ces personnes auront suivi une formation en bonne et due forme pour sécuriser et s'assurer qu'on ait des chauffeurs qui ont suivi des formations adéquates dans ce secteur d'activité.

• (15 h 40) •

M. Barrette : Parce que vous savez, Mme la Présidente, que la question, pour moi, là, puis, comme le ministre engage la conversation là-dessus, là, je l'apprécie, on a souhaité, nous, de notre côté, pouvoir pouvoir jeter un regard sur la formation qui allait être déterminée par règlement, donc que le règlement soit entendu en commission parlementaire. Le ministre n'a pas reçu cette demande-là favorablement. Bon, je comprends que c'est la même affaire pour l'examen. Mais, encore une fois la formation additionnelle pour le transport adapté, on n'en connaît pas la nature. Donc, conséquemment, on n'en connaît pas la valeur ajoutée et, conséquemment, on n'a pas d'information sur la formation de base, qui, je le rappelle au ministre, son projet de loi, c'est une nouvelle formation, là. Techniquement, là, à moins que j'aie mal compris, ça se peut que j'aie mal compris, il n'y a pas plus d'école de taxi, là. Il y a une nouvelle formation qui a été donnée par règlement, dont on ne connaît pas la nature aujourd'hui, notamment, par exemple, les sujets et la durée, la forme. Peut-être que le ministre pourrait aujourd'hui nous éclairer, là, s'il le souhaite. Nous, on le souhaite, évidemment.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je prends un dernier moment pour bien expliquer encore une fois, comme je l'ai, je pense, bien fait dans les dernières semaines, sinon les derniers mois. Tous ceux qui voudront faire... qui vont passer une formation auront, dans cette formation, un point sur le transport adapté, nécessairement. Et, je l'ai mentionné... un peu une certaine forme d'inégalité en termes de temps, un peu partout au Québec, entre la formation de sept heures, qu'on retrouve dans certaines régions, 110 heures à Québec, presque 160 heures à Montréal. Donc, on va rendre cette formation uniforme partout au Québec.

Cela n'empêchera pas un certain répondant X de donner une formation additionnelle, s'il le souhaite. Maintenant, tous ceux qui voudront faire du transport adapté avec un véhicule adapté, ces personnes devront suivre une formation spécifique pour le véhicule adapté.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je comprends ce que le ministre dit. C'est-à-dire j'entends ce que le ministre dit. Je comprends ce que le ministre... je comprends... je cherche le bon mot, là, je pense pouvoir mettre des mots sur ce que le ministre suggère, mais ça aurait été agréable d'être plus précis. Alors, la formation en transport adapté, est-ce que c'est une formation qu'il entvoit comme allant être théorique? Pratique? Est-ce qu'on va se limiter à comment ouvrir la porte? Ça va jusqu'où, là, dans l'esprit du ministre?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député n'a pas à s'inquiéter, on aura une formation qui sera adéquate pour tous les chauffeurs au Québec, tous les futurs chauffeurs au Québec, une formation aussi pour le transport adapté, pour ceux qui voudront faire aussi avec un véhicule adapté. Ces personnes obtiendront une formation additionnelle pour sécuriser les dizaines de milliers de gens, au Québec, qui ont besoin d'un véhicule adapté, qui sont à mobilité réduite.

Alors, je le répète une dernière fois, les gens n'ont pas à s'inquiéter. Par règlement, on va prendre ce qu'il y a de meilleur comme formation pour uniformiser cette formation partout au Québec et de s'assurer d'avoir les meilleures pratiques, les meilleures pratiques dans l'industrie du taxi et du transport adapté.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'espère que le ministre ne me reprochera pas de m'inquiéter. Je pense que c'est notre rôle, nous, certainement, à l'opposition officielle, de justement peut-être de s'outre-inquiéter, mais ce n'est pas un outrage de s'inquiéter.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je sens le député de La Pinière très inquiet, oui, depuis des semaines, et des semaines, et des semaines. J'essaie de le rassurer bien humblement, bien humblement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous prêtez des motifs.

M. Bonnardel : Ah! mais, écoutez, je pense qu'on fait ça dans la bonne humeur cet après-midi. Encore une fois, je lui explique qu'on ira chercher les meilleures pratiques pour être capable de bien former les futurs chauffeurs qui auront à faire du transport adapté, incluant ceux qui suivront une formation additionnelle avec un véhicule adapté.

M. Barrette : Quand j'entends, Mme la Présidente, le ministre s'exprimer avec une certaine subtilité, on ne sent jamais, dans cette subtilité-là, une emphase sur une formation additionnelle personnelle. On sent une formation additionnelle technique. Et ça, c'est... Mais là, puisque le ministre me l'a dit qu'il a senti une inquiétude chez moi, il a raison, ça m'inquiète. Alors, il pourrait me rassurer. Je pourrais pouvoir quitter l'Assemblée nationale le coeur plus léger, pas en pensant aux gens qui, eux, nous écoutent et qui s'attendent à des réponses qui vont les rassurer. Parce que, vous savez, depuis les deux dernières semaines, on a eu beaucoup de communications avec les gens de ce milieu-là, je parle des gens qui utilisent les transports adaptés, ils ne sont pas rassurés actuellement. Puis moi, je trouve que le ministre a une occasion extraordinaire, en commission parlementaire, de les rassurer.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, vous savez, le député de La Pinière peut être un artiste en termes de communication. Il a cette capacité de tourner et nous amener à essayer de questionner le ministre sur les réponses que je lui ai données maintes, et maintes, et maintes fois. Alors, je répéterai une dernière fois.

Il parlait d'une formation, même, personnalisée, là. On ne fera pas de formation personnalisée. On a à former des futurs chauffeurs, des futurs chauffeurs qui auront un métier à faire, qui le feront à temps partiel, qui le feront à temps plein, peu importe, ce sera leur choix. Et, pour la suite des choses, chaque personne qui nous écoute qui auront à prendre un véhicule taxi, transport rémunéré dans le futur, puissent se dire une chose : ces personnes auront été formées dans un contexte où on aura uniformisé, encore une fois, en termes d'heures une formation panquébécoise qui sera adaptée aussi pour les véhicules adaptés, pour ceux qui décideront de faire du transport adapté, mais avec un véhicule adapté spécifique. Il y aura une formation additionnelle pour ces personnes.

M. Barrette : Je remercie le ministre pour ses compliments, c'est toujours apprécié, je veux lui rendre la pareille. Mais, s'il était permis, et il ne l'est pas, s'il m'était permis d'avoir à mes côtés un artisan, un actuel chauffeur de taxi qui pratique ce métier-là, il pourrait prendre la parole puis dire : Écoutez, M. le ministre, vous savez, il y a un côté, entre guillemets, là, que je vais qualifier de mécanique et il y a un côté... Et je n'ai pas parlé de formation personnalisée, mais bien de formation en lien avec la situation des personnes. S'il y avait à mes côtés, justement, un chauffeur de taxi qui a une grande expérience dans ce secteur-là, il prendrait la parole puis il dirait : Vous savez, M. le Président, là, quand on a, par exemple, une personne en fauteuil roulant, en général, ce n'est pas nécessairement la même chose qu'une personne, par exemple, qui a un déficit

visuel majeur, par exemple. Puis là il y a toutes les combinaisons qui existent, là. Et, moi, ce que je recherche, là, en termes d'inquiétude, puisque le mot a été utilisé, c'est de savoir si la formation additionnelle du chauffeur va aller au-delà de la mécanique. Parce que ce que j'entends de la bouche du ministre, ça laisse la perception qu'on est dans une formation additionnelle purement ou exclusivement mécanique.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je veux sécuriser tous ceux qui utilisent présentement les services de transport adapté avec véhicule adapté au Québec. Il y a 350 permis spécifiques pour ce genre de transport au Québec. Ce sont des professionnels qui le font très, très bien. Et, pour la suite des choses, si nous avons à former des futurs chauffeurs avec véhicules adaptés, nous irons chercher les meilleures pratiques pour sécuriser, encore une fois, tous ceux qui font la demande d'un transport adapté avec un véhicule adapté partout au Québec.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, est-ce que le ministre aurait la gentillesse de nous diriger vers une quelconque documentation qu'il considère être le reflet des meilleures pratiques ou d'une meilleure pratique?

M. Bonnardel : Excusez-moi, Mme la Présidente, on me...

M. Barrette : Ah! je vais... Ça va me faire plaisir de répéter la question si on suspend.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Barrette : C'est une plaisanterie. Alors, est-ce que le ministre aurait l'obligeance de nous diriger vers une documentation, qui doit exister, parce que le ministre nous dit qu'il va s'inspirer des meilleures pratiques. Ça veut donc dire qu'à quelque part le ministre a fait un exercice dans la dernière année, avant de nous présenter son projet de loi, pour évaluer quelles sont les meilleures pratiques. Donc, il doit y avoir aujourd'hui certainement des références sur ce que sont les meilleures pratiques en matière de transport adapté. Ça, c'est pour nous informer, pour que peut-être ça suscite chez nous de nouvelles questions.

M. Bonnardel : Nous irons chercher les meilleures pratiques chez tous les organismes au Québec qui bénéficient de ces services. Je l'ai mentionné maintes et maintes fois, même au printemps dernier, on aura à discuter avec ces organismes pour préparer un bon guide de formation pour ces gens, pour ceux qui font du transport adapté mais qui n'ont pas aussi de véhicule adapté comme tel. Donc, en temps et lieu, par règlement, on aura à uniformiser, donc, cette formation partout au Québec, avec un certain nombre d'heures x, et nécessairement de former nos chauffeurs qui auront un véhicule adapté.

• (15 h 50) •

M. Barrette : ...dois comprendre, Mme la Présidente, qu'au moment où on se parle il n'y a pas eu cet exercice-là de recueil des meilleures pratiques, un, et, deux, l'objectif ou la démarche que va éventuellement entreprendre le ministre et son équipe va être d'aller recueillir les meilleures pratiques du Québec et non dans le monde, par exemple, ou dans le monde occidental, ou en Amérique du Nord, ou ailleurs au Canada. Est-ce que, là, je dois comprendre que, là, on parle, oui, d'uniformiser, on a tous compris que c'était ça qui était l'affaire, mais que, là, les meilleures pratiques allaient être limitées aux meilleures pratiques de ce que l'on a au Québec sans aller s'inspirer de ce qui se fait ailleurs?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je pense avoir bien rassuré, depuis 15 minutes déjà, le député de La Pinière sur les futures formations des chauffeurs en termes de transport adapté, pour les véhicules adaptés. Nous serons en discussion en temps et lieu, en temps et lieu, pour aller questionner les différents organismes qui bénéficient de ces services partout au Québec, et, encore une fois, d'aller chercher les meilleures pratiques qu'on peut aller chercher, nécessairement, et former, de bien former, ces chauffeurs dans un contexte où, pour moi, le service et la sécurité est partie prenante de cette loi.

M. Barrette : Alors, je suis obligé, Mme la Présidente, de tirer moi-même la conclusion, là, quand j'écoute le ministre, et de la façon dont il structure sa phrase, et de la manière qu'il l'a circonscrit dans le temps et dans l'espace. Alors, je comprends donc que, un, l'exercice n'a pas été fait aujourd'hui, et qu'il va se faire, et qu'il va se faire au Québec. Est-ce que le ministre peut dire si ma lecture de la réponse du ministre est adéquate?

M. Bonnardel : Je l'ai mentionné, Mme la Présidente, quand on aura à préparer, donc, ces formations avec les différents acteurs du milieu, on ira chercher toutes les informations possibles. Premièrement, il y a déjà des formations qui existent. Des répondants pourront aussi nous dévoiler leur formation, qu'on aura nécessairement à accepter pour la suite des choses, de la modifier, s'il le faut, de parler avec certains organismes, s'il y a lieu. Alors, dans ces conditions, je peux le rassurer, le rassurer une dernière fois, ces formations seront adéquates pour sécuriser les personnes qui nous écoutent qui auront à utiliser le transport adapté et un véhicule adapté.

M. Barrette : Ah! bien, vous savez, Mme la Présidente, moi, je suis optimiste, hein? Je suis d'un naturel optimiste et de bonne humeur, d'ailleurs, en général. Mais là, là, ce que je comprends, là, c'est que le ministre nous dit qu'il va aller voir les gens sur le terrain, et les gens sur le terrain, il va falloir qu'ils collaborent. Mais, actuellement sur le terrain, les gens sont... peut-être qu'ils vont être dans un état d'esprit différent, là, parce que, comme on démantèle leur industrie, je ne sais pas comment ça va se passer. C'est ça, la réalité, là. Alors, est-ce que le ministre va s'assurer de peut-être aller voir ailleurs, si jamais il n'y a pas cette collaboration-là au Québec?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député de La Pinière a déjà voté avec nous l'article 9, l'article 9, au paragraphe 2°, qui parle déjà, donc, de modalités prévues portant sur la sécurité, le transport des personnes handicapées ainsi que les autres sujets. Alors, je pense que je l'ai déjà rassuré sur les multiples heures où il m'a posé des questions sur la sécurité et la formation, et je lui répète encore une fois les mêmes réponses que je lui ai dites depuis 10, 15 minutes sur le même sujet. Il n'a pas à s'inquiéter. On ira chercher les meilleures pratiques, on parlera avec le plus de monde possible pour s'assurer encore une fois qu'on ait la meilleure des formations au Québec pour les futurs chauffeurs.

M. Barrette : Mme la Présidente, c'est ça qui m'inquiète, c'est exactement ça, parce que, là, le ministre vient d'utiliser comme argument le fait que nous ayons adopté l'article 9, mais je rappellerai au ministre que l'article 9 a été longuement débattu et que les demandes que nous avons faites ont toutes été refusées. Alors, ce n'est pas parce qu'on m'a refusé mes demandes puis qu'elles ont été appuyées à plusieurs reprises par les deux autres oppositions que ça me rassure. Alors, ça, c'est le poids de la majorité. Le poids de la majorité, additionné à la guillotine de l'horloge, fait en sorte qu'à un moment donné on est obligés d'arrêter de débattre, et puis on adopte l'article par le poids de la majorité, ce qui ne me rassure pas.

Ça fait que je dis ça amicalement au ministre, Mme la Présidente, parce que je comprends qu'il joue son rôle. Il utilise tous les outils qui sont à sa disposition. Il a bien raison. Mais on ne peut pas dire : Bien oui, mais l'article 9 a été adopté, le député de La Pinière le sait, il devrait être rassuré. Bien non! Je veux dire, j'ai épuisé mon argumentaire, sanctionné par l'horloge, ce qui ne veut pas dire que je suis parlementairement heureux aujourd'hui, particulièrement pas en lien avec les gens qui nous écoutent.

Alors, Mme la Présidente, je pense que... Est-ce que le ministre a quelque chose à rajouter pour me rassurer?

M. Bonnardel : Pas vraiment. Je pense que je l'ai rassuré, Mme la Présidente.

M. Barrette : Non, hein? C'est dommage. Alors, ça m'amène à une question. Alors, je relis le premier paragraphe, là, donc : «Les documents attestant qu'elle a complété la formation visée au paragraphe 2° de l'article 9 et qu'elle a réussi l'examen visé au paragraphe 3° de cet article.» Je n'ai pas vu, moi, dans la réglementation, de provision à propos du sujet suivant : Est-ce que l'examen, c'est une fois? Deux fois. Trois fois? Est-ce que le ministre a réfléchi à cette position-là?

Vous savez, dans le monde, comme particulièrement dans le monde académique, dans le mien, là, c'est comme ça, Mme la Présidente, on a... c'est comme au football canadien. Non, même pas. On a deux essais. Au troisième, nous sommes éjectés, nous sommes dégagés. Alors...

Une voix : ...

M. Barrette : Oui, quand on ne réussit pas. Quand on ne réussit pas, lorsqu'on ne réussit pas les deux essais, nous sommes l'objet d'un dégagement.

Alors, est-ce que l'approche du ministre est une approche américaine, pour la métaphore du football, canadienne, ouverte, et ainsi de suite? Comment ça fonctionne? Bonne question, hein?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, quand on va passer notre permis de conduire, il est possible que l'on échoue une première fois. Il est possible que l'on échoue une deuxième fois et peut-être une troisième fois. On donnera toutes les chances possibles aux futurs chauffeurs de passer l'examen.

M. Barrette : Donc, la réponse est : Il n'y a pas de limite aux tentatives de passer l'examen.

Une voix : ...

M. Barrette : Parfait. Est-ce que, lorsqu'on rate... Bien, je dis parfait, parfait, ce que je veux dire par là, c'est : Merci pour la réponse précise. C'est le fun. Est-ce que ça signifie qu'après un échec l'individu doit reprendre sa formation ou il repasse l'examen tout simplement?

M. Bonnardel : Je pense que, pour un chauffeur qui veut bien faire les choses, de relire sa formation...

M. Barrette : Ah bien, ça, on s'entend, hein?

M. Bonnardel : ...et d'être capable de le passer une deuxième fois, je pense que tous les futurs chauffeurs vont s'assurer de bien maîtriser la formation. Est-ce que ça prend deux fois, trois fois? Bien, eux seuls peuvent répondre s'ils étudient de bonne façon.

M. Barrette : Alors donc, je comprends que le nombre d'essais est illimité.

M. Bonnardel : C'est ce que j'ai mentionné, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bon, bien, voilà, on vient d'établir ça. Et le ministre nous dit : Bien, il aura à relire sa... On lui suggère, là, puis je suis d'accord, hein, de relire sa formation. Est-ce que je dois comprendre que, puisque l'école de taxi va disparaître... En fait, je n'ai pas posé la question, je vais la poser, là. L'école de taxi, dans l'esprit du ministre, disparaît-elle?

M. Bonnardel : ...une formation qui sera donnée par la SAAQ, si nous avons des chauffeurs indépendants, ou une formation qui viendra d'un futur possible répondant. Voilà.

M. Barrette : Mais donc l'école du taxi disparaît.

M. Bonnardel : L'école du taxi pourrait être encore là, si besoin est.

M. Barrette : Et qu'est-ce qui justifierait le besoin dans l'esprit du ministre, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : Bien, comme j'ai mentionné, Mme la Présidente, chaque futur chauffeur indépendant aura la possibilité de suivre la formation à la SAAQ. Si un répartiteur qui devient répondant... la formation pourrait être donnée par cette école comme telle. Mais, encore une fois, on va laisser aux futurs répondants la légitimité ou le droit de définir si eux-mêmes veulent avoir une formation en bonne et due forme ou le futur chauffeur indépendant suivra sa formation en bonne et due forme à la SAAQ, avec la SAAQ.

M. Barrette : Avec la SAAQ. Alors, si le ministre dit avec la SAAQ, est-ce que je peux conclure raisonnablement qu'on va parler ici d'une formation en ligne? Moi, à ma connaissance, la SAAQ ne va pas donner de formation en personne, là. Donc là, on s'en va vers une formation... La formation de base reconnue par l'État sera une formation en ligne.

M. Bonnardel : Il est important de faciliter, dans une certaine mesure, le fait que chaque futur chauffeur n'ait pas à se déplacer dans des centres X qui sont à des kilomètres de leur lieu de résidence. Alors, on va faciliter la chose. C'est certain qu'une formation en ligne sera plus simple pour tout le monde.

M. Barrette : Bon, bien là, écoutez, Mme la Présidente, je remercie le ministre. On vient d'établir une chose que je souhaitais établir depuis un bout de temps, là, on vient d'établir, c'est... Je pense que ça mérite une petite pause, quasiment, là, parce que c'est la première fois, là, qu'on a une réponse précise comme ça à propos de la formation. Je remercie vraiment... C'est l'exaltation pour moi. Je remercie le ministre.

M. Bonnardel : ...adopter l'article 12?

M. Barrette : Il ne faut pas exagérer. Alors donc, le ministre entrevoit une formation en ligne de base pour tout le monde au Québec. Et l'examen, lui, est-ce qu'il va être en ligne aussi?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, l'examen...

M. Barrette : Ça se fait, hein, ça existe.

M. Bonnardel : Pardon?

M. Barrette : Ça existe.

• (16 heures) •

M. Bonnardel : Oh! c'est quelque chose qu'on pourrait évaluer. Il n'est pas... Il ne serait pas interdit possiblement, peut-être, de faire un examen directement à la SAAQ ou en ligne. C'est à suivre.

M. Barrette : O.K. bon, bien, honnêtement, je remercie le ministre, Mme la Présidente, parce que, là, moi, je trouve ça intéressant, on précise les choses.

Donc, une formation en ligne, une formation dont les paramètres vont être établis par règlement qu'on ne verra pas. Bon, on l'a débattu, et je ne peux pas revenir là-dessus, même si ça me tente. Maintenant, cette formation-là, pour être jugée adéquate, j'imagine qu'à quelque part dans le gouvernement, à la SAAQ ou au ministère des Transports, on va déterminer quelle est la formation puis on va prendre en considération le temps moyen pour la suivre. Non? Est-ce que c'est une approche avec laquelle le ministre semble adhérer?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, en temps et lieu, nous évaluerons, donc, la formation qui sera définie partout au Québec, qui sera uniforme. Et cet examen, nécessairement, sera disponible sur Internet, la personne pourra suivre cette formation sur Internet.

M. Barrette : Ah! je comprends. Ça, ça veut dire qu'un chauffeur indépendant, parce que c'est le terme qu'utilise maintenant le ministre, là, pour la conversation, alors c'est correct qu'on utilise les mêmes termes, donc, il y aura une formation, et cette formation-là, bien, un chauffeur indépendant pourrait prendre six mois pour la faire, se présenter à un examen, puis ça va être correct. Parce que, là, en ligne, il n'y aura pas nécessairement de limite, n'est-ce pas? À moins qu'il n'y en ait.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, quand tu auras à passer l'examen, nécessairement, il y a un temps limite pour passer l'examen, comme on va passer l'examen du permis simple de classe 5 ou autre, là, à la SAAQ.

M. Barrette : Je me suis mal exprimé, Mme la Présidente, manifestement, parce que la réponse, ce n'est pas celle à laquelle je m'attendais. Donc, je me suis vraiment mal exprimé. Mais, pour la formation, le temps de formation, là, il n'y a pas d'encadrement spécifique, il n'y a pas de limite.

Je vais donner un exemple, là. On a une formation en ligne. Alors, moi, j'ai déjà vu ça, là. Ça se fait dans les universités, là. Bon, alors, on commence une formation, on a une durée limitée pour passer au travers de la formation. Puis là, après ça, le site se ferme.

Mais là ce que je comprends, c'est que, là, ce n'est pas ça. La formation, ça va aller en fonction de l'individu. Ça, ce n'est pas le contexte, là... pas le contenu, pardon, mais la durée que prend ladite formation, ça, ça va aller selon l'individu.

M. Bonnardel : ...formation, chaque individu qui aurait ou aura le document en main sur les différents sujets qui seront discutés dans cette formation. N'importe qui aujourd'hui qui va passer ou suit une formation pour obtenir son permis de conduire chez Technic ou autres, pour ne pas les nommer, a son document en main. C'est une formation de plusieurs heures. La personne qui est dans son cours peut ne pas étudier, penser bien connaître le Code de la sécurité routière. Il y en a qui vont passer 35 heures à bien écouter le professeur. Il y en a d'autres qui vont passer trois heures parce qu'ils maîtrisent plus rapidement les différents sujets.

Alors, ce sera à eux de définir le temps. À la fin, c'est de passer l'examen. Il y aura une formation sur différents sujets bien préparés, encore une fois, uniformisés partout au Québec. Et, si les gens y vont plus vite pour cette formation en ligne, bien, tant mieux pour eux.

M. Barrette : Admettons que nous sommes aujourd'hui à l'UQAM, là, parce que c'est là que ça arrive, ce dont je vais parler. À l'UQAM, les étudiants, là, ils votent pour le cours puis ils votent pour comment l'examen va se passer. Non, mais c'est vrai, c'est vraiment comme ça. Alors là, là, quand c'est trop lourd, là, c'est trop lourd, ça ne marche pas. Quand l'examen est... non, non, ça ne marche pas. C'est une autre façon de faire, mais ça existe dans notre réseau universitaire au Québec. C'est vraiment comme ça.

Alors là, j'imagine que le ministre va prendre en considération la, entre guillemets, lourdeur de la formation, il va faire une espèce de moyenne. Le ministre vient de nous dire : Si ça lui prend trois heures, bien, tant mieux pour lui, il passe l'examen, puis il le passe, puis allez, bingo! Puis, si ça lui prend 45 heures, bien, c'est son problème. Puis, s'il passe l'examen, bien, tant mieux puis, s'il ne le passe pas, bien, il va pouvoir se réessayer. Comment il va décider ça, là? Mettons que, là, il est à l'UQAM, là, du taxi, comment il va décider ça, là, le volume de la formation?

Et là, Mme la Présidente, je ne critique pas l'UQAM. J'ai toujours été étonné de cette mécanique-là, mais elle existe, ça fonctionne. Les gens sortent avec des diplômes, ils sont compétents, puis on est heureux d'avoir des gens compétents sur le marché du travail. Mais il y a quand même cet exercice-là. Comment le ministre va faire ça, lui, là, là? Ça m'intrigue.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, en temps et lieu, quand la formation aura été préparée, je pense qu'il y a des gens extrêmement intelligents à la SAAQ, au ministère des Transports, pour bien définir, conjointement avec tous les organismes, qui seront mis à profit pour préparer cette formation, où on aura défini, bien respectueusement, un nombre d'heures adéquat ou normal pour suivre une formation où on y va tranquillement, sans être pressé, sur le Net. Bien, écoutez, si on définit que c'est x nombre d'heures, ce sera x nombre d'heures. Si une personne y va plus rapidement, bien, tant mieux pour lui. Et, si l'examen, par la suite, il le fait malgré avoir passé moins d'heures que tout le monde sur la formation, bien, encore une fois, bravo!

M. Barrette : Moi, je suis d'accord, Mme la Présidente, avec le ministre, tout à fait d'accord, mais je reviens à un commentaire que j'ai fait précédemment. Vous savez, quand le P.D.G. d'Uber au Québec nous dit que 35 heures de formation, ça va faire fuir les candidats, et que, si ça arrivait, bien, on va quitter le Québec... Il a dit ça, là, ce n'est pas moi qui l'invente, là. La dernière fois, j'ai cité les articles de journaux. Je peux les ressortir, ce n'est pas un problème. Donc, moi, je suis obligé de conclure que le ministre va quand même faire une démarche pour déterminer une durée moyenne qui va se situer, si on se fie à Uber, entre le minimum actuel qu'il y a dans la province, qui est sept heures, et le maximum digestible pour cette compagnie-là, qui est 35 heures. Est-ce que le ministre peut nous dire que c'est quelque chose de même, qui ressemble à ça, qui va être mis en place?

M. Bonnardel : En temps et lieu, Mme la Présidente, on pourra définir le nombre d'heures pour la formation des futurs chauffeurs au Québec.

M. Barrette : Bien non, parce que, là, le ministre m'a dit qu'il n'y avait pas de nombre d'heures. Le ministre nous a dit il y a quelques instants qu'il y avait des heures, et puis les plus vites vont le faire vite, puis les plus lents font le faire lentement, puis, à la fin, il va y avoir un examen. Moi, j'ai soulevé le point que... là, le point que vous avez compris. Donc, c'est là qu'on est, là.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, encore une fois, si on considère qu'une formation prend x nombre d'heures, on va le définir par règlement en temps et lieu, quand on aura discuté avec les différents intervenants.

M. Barrette : Parfait. Là, là, je tends la main au ministre, Mme la Présidente. Est-ce que le ministre peut s'engager à nous consulter informellement, là, on peut faire un lunch, on peut avoir une discussion dans une salle, sur la formation avant de l'établir officiellement pour qu'on puisse avoir un échange avant de publier son règlement? Est-ce que c'est trop demander au ministre?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, avant de luncher avec le député de La Pinière, on va communiquer et parler avec tous les intervenants dans le marché du transport adapté, nécessairement aussi, et autres au Québec, regarder ce qui se fait au Québec déjà avec une formation de sept heures, 110 à Québec, 160 à Montréal. On prendra, encore une fois, les meilleurs éléments de ces formations pour les définir dans une future formation qui sera mise de l'avant dans cette loi par règlement en temps et lieu.

M. Barrette : Oui, mais je pense que le ministre n'a pas vu ma main tendue. Est-ce qu'après cet exercice-là il peut s'engager aujourd'hui à avoir cette consultation-là, informelle, avant de publier son règlement?

M. Bonnardel : Je lui serre la main tous les jours à l'Assemblée nationale, Mme la Présidente, au député de La Pinière. Nous sommes presque de bons copains. Et, vous savez, encore une fois, je le répète, on est sur le même sujet de formation depuis déjà 30 minutes ou presque. On en avait parlé, vous savez, peut-être pendant une quinzaine d'heures quand on s'est vus la semaine d'avant. Alors, encore une fois je le répète, en temps et lieu, cette formation sera établie. On donnera le temps qu'il faut à préparer au ministère, à la SAAQ, cette formation qui sera importante pour la sécurité des usagers.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, vous n'avez plus de temps sur ce premier paragraphe.

M. Barrette : C'est ce que je voulais dire, Mme la Présidente, c'est la guillotine de l'horloge.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ce n'est pas la guillotine, c'est la règle. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Mme la députée de Mercier, vous aviez demandé la parole tout à l'heure.

• (16 h 10) •

Mme Ghazal : Oui. Donc, bien, justement par rapport à la formation, je comprends que, là, vous dites que c'est possible que ça soit... que le ministre dit que c'est possible que ça soit une formation en ligne, puis l'important, c'est de réussir l'examen, peu importe la formation. Ce n'est pas important de suivre une formation. C'est comme si, par exemple...

Parce que ça, c'est une idée qui confirme un peu le côté de déprofessionnalisation du métier que j'amenais, parce qu'on peut... Des fois, là, l'examen ne couvre pas toute la matière qui a été vue, c'est juste par hasard, là, tu sais, c'est des questions qui peuvent ne pas couvrir toute la matière, surtout, par exemple, pour les gens qui vont faire du transport adapté dans une automobile non adaptée, puisqu'eux ils vont suivre exactement la même formation que tout le monde, comment est-ce qu'on agit avec une personne, par exemple, non voyante ou avec une personne... Là, on avait nommé quelques handicaps qui ne nécessitent pas une voiture... une voiture qui soit adaptée, mais c'est quand même du transport adapté.

Donc, pour ce qui est de la formation, une personne peut faire... parce que, là, vous ne voulez pas encore nous dire... vous avez dit... bien, le ministre, pardon, le ministre avait déjà dit que sept heures, ce n'est pas assez, parce que ça existe déjà dans des régions, mais 150 heures, comme à Montréal, c'est beaucoup trop. Là, on ne le sait pas trop si c'est 35 heures, comme ce qui est exigé actuellement pour les chauffeurs d'Uber, ou pas.

Mais si, par exemple, par règlement, on va définir un nombre d'heures, on va dire, supposons, je vais dire n'importe quel chiffre, 20 heures. Est-ce que ces gens-là pourront ne pas la suivre, cette formation? Si, par exemple, par règlement, c'est écrit 20 heures, est-ce qu'ils pourraient décider : Ah! mais, si l'important, c'est l'examen, puis de ne pas aller la suivre, comme on fait, tout le monde, M., Mme Tout-le-monde, qui n'est pas chauffeur, qui n'est pas un professionnel du taxi, et est-ce qu'il pourrait prendre cette décision-là? Est-ce que c'est ce que je comprends de ce que le ministre vient de répondre tout à l'heure au député de La Pinière?

M. Bonnardel : Vraiment, Mme la Présidente, je n'ai jamais dit que la formation n'était pas importante. La députée laisse supposer que quelqu'un pourrait aller passer l'examen sans suivre la formation. Bien, écoutez, l'examen, ça ne sera pas une lettre à la poste, là. Je pense que, si on dit qu'il y a une formation x d'un nombre d'heures x, chacun s'adapte à sa capacité intellectuelle de bien avancer dans cette formation, bien, je pense que quelqu'un qui veut suivre ou passer l'examen par la suite devra minimalement passer au travers de la formation comme telle, passer le nombre d'heures requis et de s'assurer de le passer, on le souhaite pour tout le monde, la première fois.

Mme Ghazal : Bien, je ne voulais pas mettre des... c'est-à-dire, dire : C'est ce que... C'est-à-dire, moi, quand je pose des questions, c'est vraiment pour être certaine de comprendre, parce que le ministre a dit quelque chose et il a dit : Bien, il y a des gens qui peuvent apprendre plus vite que d'autres. Donc, si, normalement, la formation est d'un nombre d'heures précis, cette personne-là, qui est confiante qu'elle va réussir l'examen, elle pourra en faire moins. Mais là... C'est ce que j'avais compris au départ. Mais là ce que je comprends, c'est que, si, par règlement, c'est écrit 20 heures, cette personne-là va être assise dans une salle de classe ou suivre la formation, s'il y a une partie pratique de la formation. Je ne connais pas ce serait quoi, le contenu tout le long des 20 heures, et non pas : Ah! elle, en 10 heures, elle va être correct ou, en trois heures, elle va être correct pour l'examen.

Donc, c'est ce que je comprends, c'est ce que le ministre me confirme. Si c'est 20 heures, ça va être une formation de 20 heures ou elle va suivre une formation de 20 heures et non pas le nombre suffisant pour lui permettre de passer l'examen. Et là, je ne veux pas faire de : Ah! mon Dieu, le ministre, est-ce qu'il veut faire... Je pose des questions vraiment pour être certaine de bien comprendre.

M. Bonnardel : C'est ce que j'ai répondu, Mme la Présidente, au député de La Pinière. On prépare une formation, un cursus x avec différents sujets. La personne qui est chez elle, qui a la formation devant elle, qui a une certaine capacité

à apprendre beaucoup, beaucoup d'information rapidement, si nous, on considère, après avoir préparé cette formation, que cette formation prend, comme elle le dit, 20 heures et que la personne prend 18 heures, bien, tant mieux pour elle. Alors, on peut supposer que la personne, qui va devoir obligatoirement passer par la formation, bien, quand elle arrivera à l'examen, ça sera peut-être très facile pour cette personne de le passer.

Mme Ghazal : O.K. Là, c'est ça, je comprends. On est en train de parler de la formation en ligne, parce qu'il y a des gens... ça va être au choix des chauffeurs s'ils décident de faire une formation en ligne, une formation en classe. Ça sera au choix?

M. Bonnardel : Mme la députée, il faut donner les outils... On est en 2020, là, en 2020. Un futur chauffeur de la Gaspésie, du Saguenay, de l'Abitibi, même à Montréal, peu importe, on est dans le confort de notre maison, on veut faire ce travail à temps plein dans le futur, peut-être à temps partiel, on a la formation, on veut répondre d'un répondant ou on y va directement comme indépendant, bien, on va aller chercher la formation qui a été préparée. On prend le temps, avec un petit café, pour faire cette formation, le nombre d'heures requis. Si on va plus vite que certains autres, bien, tant mieux pour eux, et, par la suite, on va avoir un examen à passer.

Mme Ghazal : Donc, en ligne, si une personne... Ce n'est pas une formation, parce que, des fois, on peut suivre une formation, même à l'université en ligne, où c'est un vrai trois heures, là. Tu ne peux pas tricher, tu ne peux pas aller plus vite. Donc, cette formation-là, elle, elle serait... Ça serait, par exemple, des lectures, tout simplement.

M. Bonnardel : Écoutez, Mme la députée, là, en temps et lieu, on va définir quelle sera cette formation. Je ne m'attends pas, moi, à ce que, si on a convenu que cette formation doit prendre x nombre d'heures, que la personne en prenne seulement 30 minutes. Là, si on clique, à la fin, «terminé» puis qu'on peut définir que la personne a pris 28 minutes d'une formation qui en prend 22, il y a un problème. Il y a un problème, mais ça, c'est l'examen qui le détermine. C'est l'examen qui le...

Mme Ghazal : Mais c'est possible que ça prenne 28 minutes.

M. Bonnardel : Mais, Mme la députée...

Mme Ghazal : Physiquement, c'est possible.

M. Bonnardel : Mme la députée, si quelqu'un, on a défini qu'une formation doit prendre 20 heures, elle en prend 22 minutes, bien, écoutez, ça sera à elle de... Peut-être qu'il y a des gens qui sont très, très, très forts, très, très, très forts. Si c'est le cas, bien, écoutez, ils auront à passer à l'examen par la suite, et, s'ils le passent après avoir passé 22 minutes sur une formation qui en prend 20 heures, on pourra se questionner. Il a un quotient intellectuel très élevé, sûrement.

Mme Ghazal : Mais le ministre peut comprendre que... l'inquiétude, parce que, tout à l'heure, on riait : Ah! vous êtes bien inquiet, M. le député de La Pinière. Mais les gens sont inquiets. Moi, je prends vraiment très, très, très souvent le taxi, et ils m'en parlent, parce qu'ils reconnaissent, quand je les appelle avec l'application, ils reconnaissent mon nom, ils m'en parlent et ils sont vraiment inquiets. Puis eux, ils ne rient pas.

Donc, nous, ce qu'on est en train de voir, c'est que c'est un projet de loi qui enlève leur profession pour permettre à n'importe qui qui a envie de s'amuser à faire le chauffeur de le faire. C'est ça. Donc, c'est pour ça qu'on est inquiets pour la formation. Parce que, si on suit la logique du ministre puis du gouvernement de la CAQ, qui veut que n'importe qui fasse cette profession qui n'en sera plus une au Québec après le projet de loi n° 17...

M. Bonnardel : Mme la députée, vous dites à tous ceux qui vont faire ce boulot, dans une certaine mesure à temps partiel ou à temps plein dans le futur, des gens... des n'importe qui. Ce n'est pas des n'importe qui, des MM. puis des Mmes Tout-le-monde qui vont passer au travers d'une formation x. Arrêtons de dire, là, que, demain matin, l'industrie, c'est terminé. On ne connaîtra plus l'industrie du taxi comme on la connaît, c'est complètement faux. Les futurs chauffeurs, pour ceux qui nous écoutent, seront bien formés. Je l'ai mentionné 1 000 fois que je ne lésinerai pas sur la sécurité, la formation, les antécédents judiciaires. Arrêtons de dire, là, que, soudainement, les futurs chauffeurs ne seront pas formés et que n'importe qui pourra faire ce boulot, c'est faux.

Mme Ghazal : Moi, j'ai envie de croire le ministre sur parole, mais ce n'est pas comme ça que ça se passe. Il faut qu'il y ait des critères, et, en ce moment, on nous dit... à chaque fois qu'on va dans le détail, on nous dit que ça va être par règlement, faites-nous confiance, je souhaite que ça ne change pas, que ça soit comme avant.

Puis, quand je dis n'importe qui, c'est comme, par exemple, quelqu'un qui n'a pas de formation en médecine, je ne veux pas être opérée par cette personne-là, avec tout le respect que j'ai pour cette personne-là. Cette personne-là, elle n'est pas n'importe qui, mais je ne veux pas, quand même, qu'elle vienne m'opérer de la même façon que si je suis, par exemple, une personne, par exemple, non voyante ou une personne qui a besoin de plus d'aide, qui ne peut pas rentrer dans un taxi rapidement, mais j'ai besoin que ça soit des gens qui sont formés, qui ne font pas ça juste pour le plaisir puis que ça soit facile, puis qu'on prenne soin de moi. Et ça, c'est une réalité réelle. Ça existe pour vrai, il y a des inquiétudes.

Et d'ailleurs, parlant du transport adapté, j'aimerais savoir... je l'avais demandé lors des dernières séances, d'avoir les amendements sur le transport adapté au fur et à mesure qu'ils sont prêts. La dernière séance qu'on a eue, c'était le 3 septembre, et aujourd'hui, presque deux semaines plus tard, j'imagine qu'il y a eu un ou deux amendements qui sont prêts pour le transport adapté, parce que ça aussi, c'est une inquiétude pour les gens.

Donc, est-ce qu'il y a eu une évolution, est-ce qu'il y a des articles qui sont prêts de la part ministérielle, qu'on peut voir pour rassurer les gens qui appellent encore à nos bureaux pour demander qu'est-ce qui se passe avec ça? Qu'est-ce qui se passe? Est-ce que ça va être encore les professionnels de l'industrie du taxi qui vont continuer à faire le transport adapté? Est-ce que ça va être réservé? Parce que le ministre, quand je lui avais posé la question : Est-ce que le transport adapté, ça va être uniquement... est-ce que ça va être réservé pour les chauffeurs de taxi? Et le ministre avait répondu de façon un peu évasive et : C'était dans mon intention, sans vouloir confirmer que oui.

• (16 h 20) •

Donc, il y a plusieurs questions que j'avais posées. Est-ce que c'est possible que le ministre nous donne des réponses? Et d'ailleurs aussi, pendant ces deux semaines, on l'a pris au mot quand il a dit que, pour le projet de loi... pour le projet pilote Uber, il avait dit qu'on lui pose des questions, parce que l'analyse du projet pilote qui a duré trois ans... ne sont pas prêts ou étaient en train d'être prêts, mais qu'on pouvait lui poser n'importe quelle question sur le sujet. Québec solidaire, le deuxième groupe d'opposition, a demandé à votre bureau différentes... une liste de questions sur le projet pilote.

Donc là, je pose beaucoup de questions parce que nous, on est là en séance. Le ministre aime beaucoup dire le nombre d'heures qu'on passe en commission, mais le problème, c'est qu'on passe beaucoup de temps, puis on pose des questions, et on a des promesses d'avoir des réponses plus tard, et, en ce moment, on n'en a pas. Donc, il y a plusieurs questions qui ont été posées dans les heures des séances de la commission, dans les heures passées, et, en ce moment, je vous les repose maintenant pour les avoir.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je l'ai mentionné, si les députés de l'opposition avaient des questions sur le projet pilote d'Uber, nous allons tout faire pour donner les réponses à ces questions, si c'est possible, nécessairement. Et, de l'autre côté, je l'ai mentionné aussi, dès qu'on aura complètement terminé tous les amendements du transport adapté, je répondrai positivement, donc, aux demandes de l'opposition pour leur transmettre ces documents.

Mme Ghazal : Et est-ce que c'est possible aujourd'hui que le ministre dise plus que : C'est dans mon intention, qu'il confirme aux chauffeurs de taxi, qui attendent de savoir, est-ce que le transport adapté serait réservé pour leur industrie?

M. Bonnardel : Quand on sera rendus aux articles concernés, on pourra en parler, Mme la Présidente.

Mme Ghazal : Vous voulez... Bien, le ministre veut garder la surprise. J'espère que ça va être une bonne surprise puis que les gens vont être satisfaits.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : Merci. Merci, Mme la Présidente. Donc, je suis très content de... Je salue tous les collègues qui sont autour de cette table. Très content de retrouver les travaux de cette commission, donc, et j'en profite pour remercier mon collègue de La Pinière. Donc, j'ai suivi les travaux de la commission à distance et je le remercie.

Une voix : ...

M. Benjamin : Bien, voilà, à distance, et je le remercie pour la pertinence de ses interventions.

Donc, comme la précédente collègue, M. le ministre, je... Vous savez, c'est un projet de loi qui me tient beaucoup à cœur pour toutes sortes de raisons, notamment parce que, dans ma circonscription, celle de Viau, que je représente, il y a beaucoup d'hommes, surtout des hommes, il y a quelques femmes, mais beaucoup d'hommes, de personnes qui sont actuellement inquiètes. Et je vous confirme, M. le ministre, que ces personnes-là sont inquiètes.

Je vous ai entendu tout à l'heure parler du nombre de permis de transport adapté. Vous avez évoqué qu'il y a quelque 300 permis de transport adapté. Je pense qu'aujourd'hui... Donc, vous avez parlé de 300 permis de transport adapté, et je pense qu'aujourd'hui, vous savez, quand il y a des personnes inquiètes, ça me fait penser, vous savez, quand on est sur une liste d'attente pour avoir une opération. On attend le jour où on nous appelle. On ne sait pas quel jour on va nous appeler. Et, cette inquiétude-là, vous avez la possibilité de l'amoindrir, notamment sur cet enjeu, sur cet enjeu des permis du transport adapté.

La première question que j'ai le goût de vous poser puisque, ce projet de loi là, j'imagine que vous avez fait des analyses prévisionnelles, donc : Est-ce que... Avez-vous réalisé des analyses prévisionnelles par rapport au nombre de permis de transport adapté une fois cette loi adoptée? Est-ce que ce sera toujours, selon vous, 300? Est-ce qu'il y en aura plus, il y en aura moins? Avez-vous fait des analyses prévisionnelles là-dessus?

M. Bonnardel : Vous savez, Mme la Présidente, il y a présentement 6 200 et quelques propriétaires qui possèdent près de 7 500 permis, dont 300 et quelques qui ont seulement, seulement, transport adapté avec véhicule adapté.

Il est certain qu'avec l'abolition des territoires d'agglomération, avec l'offre et la demande et le service qui, je l'ai maintes et maintes fois répété, est peut-être inadéquat dans certaines régions du Québec, on est persuadés que certaines sociétés existantes présentement, qui font le travail en termes de véhicules adaptés et de transport adapté, voudront prendre de l'expansion pour être capables de mieux desservir d'autres territoires.

Donc, dans ces circonstances, je reste persuadé qu'on va mieux répondre aux besoins futurs d'une clientèle qui demande un service de transport adapté pour les personnes à mobilité réduite et de s'assurer, encore une fois, qu'avec l'abolition des territoires d'agglomération on pourra, encore une fois, mieux répondre aux besoins.

M. Benjamin : Donc, je comprends, Mme la Présidente, que... c'est une impression, donc, mais qu'il n'y a pas d'analyse qui a été faite par rapport aux objectifs poursuivis par le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on a des chiffres, on a un nombre de permis sur le nombre de véhicules adaptés au Québec, et, dans ces circonstances, je le répète, avec l'abolition des territoires, la possibilité des entreprises, présentement, de prendre de l'expansion sur différents territoires et mieux répondre aux besoins de la clientèle, on reste persuadés qu'il y aura plus d'offre, donc, sur le marché, sur tout le territoire québécois.

M. Benjamin : Mme la Présidente, vous savez, c'est un enjeu réel quand, un beau matin, on se lève et on nous apprend que ce qui nous a permis, pendant 10, 15, 20, 25 ans, sinon plus, des fois, de gagner notre vie dignement, que notre outil de travail n'est plus un outil de travail, devient tout simplement obsolète. Et c'est ce à quoi font face, aujourd'hui dans toutes les régions du Québec, des milliers de personnes.

M. le ministre vient d'évoquer le nombre de permis qui sont en circulation. Et, en lien, toujours, avec toute la question de la formation au niveau du transport adapté, je crois comprendre qu'il nous a annoncé que c'est la SAAQ qui serait l'organisme formateur, qui donnerait cette formation-là. Est-ce que c'est ce que je dois comprendre?

M. Bonnardel : Exactement. Pour ceux qui sont chauffeurs indépendants, on aura à préparer une formation qui sera uniforme partout au Québec. La SAAQ sera le répondant, si je peux le dire ainsi, pour ces chauffeurs indépendants, et le répondant comme tel aura fait accepter sa propre formation, donc, par la SAAQ et le MTQ.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il n'y a plus de parole sur ce paragraphe-là.

M. Benjamin : Il y a l'enjeu du transport adapté, mais il y a aussi un enjeu, Mme la Présidente, aussi de la formation adaptée, donc la formation adaptée pour le transport adapté, puisque, nous l'avons vu lors des consultations, plusieurs organismes, notamment des organismes qui ont une expertise notamment au niveau du transport adapté, sont venus rappeler les particularités de ce service-là. Et d'ailleurs les usagers aussi, qui étaient là, en consultation, nous l'ont rappelé.

Donc, quand on fait du transport adapté, il y a des particularités par rapport à la clientèle. Ce n'est pas les mêmes enjeux par rapport à une clientèle avec des difficultés par rapport à la motricité que, par exemple, une clientèle qui a des difficultés par rapport à la déficience intellectuelle, par exemple. Ce n'est pas les mêmes enjeux non plus quand on est en milieu rural que quand on est dans des agglomérations urbaines. Et d'ailleurs je me rappelle, dans ce mémoire, notamment, du service du transport adapté de la STM, qui est venu demander... une des recommandations qui a été faite dans ce mémoire-là, c'était de demander... à l'effet qu'il y ait une prise en compte justement de ces acteurs qui ont déjà des bonnes pratiques en matière de transport adapté. Et quel rôle ces acteurs-là vont jouer justement dans tout le déploiement de cette offre au niveau de la formation du transport adapté?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je l'ai mentionné maintes et maintes fois depuis au moins 15 heures, sur la formation du transport adapté, sur la formation spécifique des véhicules adaptés, elle sera préparée en bonne et due forme lorsque la loi sera adoptée, et on pourra nécessairement communiquer avec tous les organismes qui seront mis à profit pour bien préparer cette formation dans le futur.

M. Benjamin : Bien, en fait, ma question Mme la Présidente, est... quand on sait, puisque M. le ministre a rappelé tout à l'heure... a parlé des bonnes pratiques. Or, il y a des acteurs qui ont déjà cette expertise-là. La question que je lui pose, et je réitère ma question, donc : Quel rôle ces acteurs-là, et je pense notamment au service de transport dans les agglomérations urbaines, que ce soit à Québec, que ce soit à Montréal, quel rôle ces acteurs-là vont jouer dans cette offre de service en matière de transport adapté pour ce qui est de la formation?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on ira chercher les meilleurs arguments dans les différentes formations que nous avons au Québec pour bien former, encore une fois, les futurs chauffeurs et communiquer, mettre à profit les organismes spécifiques à qui... nous pourrions considérer adéquat de leur parler et de les informer sur une formation qu'on souhaite la plus forte possible pour la sécurité des usagers.

M. Benjamin : Mme la Présidente, les différentes clientèles du transport adapté étaient venues le rappeler ici, en commission, que... sur l'importance que ce service-là soit donné par des personnes qualifiées, compétentes, formées, professionnelles et... Or, une des avenues qui est offerte encore aujourd'hui au ministre, et ça permettrait, je le réitère encore, d'amoindrir l'inquiétude, est-ce que le ministre est prêt aujourd'hui à s'engager sur le fait que le service du transport adapté, donc, serait réservé, donc, aux chauffeurs de taxi?

M. Bonnardel : On va pouvoir en parler, Mme la Présidente, quand nous serons rendus aux différents articles du transport adapté.

• (16 h 30) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous seriez d'accord pour prendre une petite pause de peut-être 10 minutes? Oui ou non? M. le ministre, je vous demande si...

M. Bonnardel : Bien, écoutez, si certains ont des demandes spécifiques pour... Vous avez demandé une petite...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je décrète qu'il y aura... On va faire une pause, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 16 h 31)

(Reprise à 16 h 37)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre les travaux. M. le ministre, nous étions rendus à une question de M. le député de Viau. Vous avez la parole.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on est, depuis plusieurs heures, sur les formations du transport adapté, sur la formation des véhicules adaptés. Je pense que j'ai expliqué maintes et maintes et maintes fois aux différents députés, depuis une quinzaine d'heures, de quelle façon ces formations prendront forme, de quelle façon on va sécuriser l'ensemble des usagers sur la formation future.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député de Jacques-Cartier, vous aviez demandé la parole.

M. Kelley : Oui. M. le ministre, juste une question. Est-ce qu'un répondant doit faire la formation avec la SAAQ ou est-ce que ça va être une formation différente pour des différents types de chauffeurs?

M. Bonnardel : Le répondant peut préparer, Mme la Présidente, une formation qui lui est bien précise, mais cette formation devra être, encore une fois, adaptée à ses besoins et être... pas adoptée, mais autorisée, pardon, par la SAAQ et le MTQ, voilà.

M. Kelley : Sur la formation en ligne, juste quelques précisions. Nous avons discuté de faire une formation d'environ 20 heures, et, si je comprends bien aussi, ce n'est pas déterminé. La formation en ligne, ça va être combien, des heures, on ne sait pas, mais on mélange un petit peu. Je reviens à l'exemple universitaire, comme, à McGill, pour un cours en histoire canadienne, il y a un minimum... il y a 60 heures de cours, ça dure toute une session. Puis après ça on arrive à l'examen. Il y a une obligation d'être présent dans la classe pour apprendre tout le matériel, tout ça, mais l'examen, la personne peut prendre 20 minutes s'il veut, là. Moi, je doute que quelqu'un peut passer un examen dans 20 minutes, rapidement, dans un sujet très précis, avec beaucoup de contenu, et ça prend une formation en ordre, de livrer une bonne réponse.

Moi, si je comprends bien, en ligne, on va avoir une formation de 18 heures, mais peut-être que quelqu'un va faire ça dans 28 minutes, quelque chose comme ça. Alors, je ne comprends pas vraiment. Est-ce que l'obligation, c'est que quelqu'un doit être présent en ligne pour... comme d'avoir le portail d'un site Web ouvert pour 20 heures, si on prend juste cet exemple-là, et être présent vraiment pour les 20 heures? Puis après ça, si l'examen est en ligne aussi, bien s'il prend 28 minutes de faire l'examen, bien, c'est correct. Ça, c'est leur choix. Mais, au minimum, il y a un nombre des heures que quelqu'un doit faire une formation, écouter des vidéos. Je ne sais pas quoi exactement comment ça va fonctionner, mais je pose la question au ministre. Je veux juste mieux comprendre cette formation en ligne, comment ça va fonctionner exactement.

• (16 h 40) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai répondu à cette question au député de La Pinière, au député de Viau, à la députée de Mercier. Merci.

M. Kelley : Quels sujets sont, selon vous, très importants d'être sur un examen pour un répondant. La liste des sujets, est-ce que vous avez une liste?

M. Bonnardel : Je l'ai mentionné, Mme la Présidente, que, dans le cursus que nous choisirons, préparerons, il y aura différents sujets. Il y a déjà des formations qui existent, au Québec, qui partent de sept heures jusqu'à 160 heures, et, dans ces conditions, on ira chercher le meilleur de ces formations. On pourra la bonifier nécessairement en discutant avec les différents organismes qui en feront le besoin ou demanderont, donc, d'être partie prenante de cette formation dans le futur.

M. Kelley : Oui. Est-ce que c'est sécurité... Et quand... Juste pour des précisions aussi, des différents acteurs, est-ce que vous avez une liste en tête des différents acteurs pour consulter concernant la formation? Est-ce qu'Uber est sur la liste? Est-ce que Lyft est sur la liste? Est-ce qu'on va avoir le même groupe qui a présenté ici pour les consultations publiques? Est-ce que le ministre peut être plus précis pour nous? Juste parce que c'est très important pour nous. Si on n'est pas présent pour les consultations, juste s'assurer que tout le monde qui est impliqué dans l'industrie est bien consulté sur le sujet.

M. Bonnardel : Donc, Mme la Présidente, les différents répondants qui auront préparé une formation spécifique à leur modèle d'affaires auront à déposer cette formation qui sera acceptée par le ministère des Transports. Et toute autre formation sera donnée pour un chauffeur indépendant par la SAAQ.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...de Jacques-Cartier. Maintenant, vous aviez demandé la parole à nouveau, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Par rapport à la question d'avoir réussi l'examen, étant donné qu'on est beaucoup plus lousse en matière de transport, que ça soit avec le nombre d'heures, qu'on ne connaît pas encore mais qu'on va savoir, le fait qu'on puisse faire la formation en ligne chez soi peut-être rapidement parce qu'on est un petit vite ou on est capable de le faire plus rapidement, est-ce que, dans l'examen... Là, je comprends que vous allez dire : Ah! tout ça va être défini par règlement, là, ou par la SAAQ, ou je ne sais pas trop qui, mais, juste pour nous donner une indication, est-ce que, dans l'examen... est-ce que ça va être des examens plus difficiles que ce qui existe en ce moment? Est-ce que le taux de passage pour ces examens-là va être beaucoup plus élevé que juste 60 %?

Donc, vu que les formations, c'est rendu beaucoup plus facile et plus accessible à plus de personnes, surtout, par exemple, pour faire du transport adapté dans un véhicule non adapté, ce qui n'était pas le cas avant, donc, qu'est-ce qui arrive avec les examens, les taux de réussite, par exemple, ou le contenu?

M. Bonnardel : Mme la députée, la note de passage, si je ne me trompe pas, à la SAAQ, est de 70 % ou 75 %. Alors, on n'ira nécessairement pas en bas de ce qu'est la note de passage qui est déjà demandé pour l'obtention d'un permis de classe 5.

Mme Ghazal : Ça fait que, donc, le... C'est vrai, parce que c'est le même permis, mais c'est pour nous donner la possibilité de faire du transport de personne qui fait qu'on passe cet autre examen en plus de notre examen pour un permis habituel. Mais c'est combien? Juste pour savoir. Ça doit être défini quelque part dans le règlement.

M. Bonnardel : Ça sera défini en temps et lieu dans le règlement.

Mme Ghazal : Non, mais actuellement, parce que vous avez dit 70 % ou 75 %.

M. Bonnardel : Donnez-moi quelques secondes, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va suspendre.

(Suspension de la séance à 16 h 44)

(Reprise à 16 h 47)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, on reprend les travaux. M. le ministre.

M. Bonnardel : Alors, j'ai trouvé la note de passage à la SAAQ, c'est 75 %.

Mme Ghazal : Donc, c'est 75 %. Puis actuellement... Ça, c'est la note de passage pour le permis de classe 5, ce que j'appelle M., Mme Tout-le-monde. Puis actuellement, pour la formation pour être un chauffeur de taxi, la note de passage, pour l'examen, c'est combien? Est-ce que c'est la même chose partout ou c'est différent d'une région à l'autre?

M. Bonnardel : 60 %, Mme la Présidente. Dans la loi sur le service de transport par taxi, par règlement.

Mme Ghazal : Même, par exemple, à Québec?

M. Bonnardel : Le règlement définit 60 %, la note de passage, présentement.

Mme Ghazal : C'est parce que les formations ne sont pas pareilles. Par exemple, il y a des régions où c'est sept heures. À Montréal, par exemple, c'est 150 heures. Pour les chauffeurs d'Uber, c'est 35 heures. Toutes ces personnes-là, quand elles passent un examen pour ces différentes formations, c'est 60 %? O.K. Parce que j'ai eu des indications comme quoi, par exemple, à Québec, la note de passage, c'est 85 %. Je ne sais pas, il faudrait que je regarde dans les documents.

M. Bonnardel : Le règlement, Mme la Présidente, est défini à 60 %.

Mme Ghazal : Et donc les examens, actuellement, vous m'avez dit... Voyons, j'ai oublié de checker ça. Non, mais... pour... dans le... 75 %. Ça va être la même chose, 75 %.
J'avais un autre point. Il m'échappe, je vais revenir.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le premier paragraphe de l'article 12? Pas d'autres commentaires?

Donc, nous allons passer au deuxième paragraphe de l'article 12. Est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Barrette : O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas de commentaires?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons passer au troisième paragraphe de l'article 12. Est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Troisième paragraphe de l'article 12, est-ce qu'il y a des commentaires? Quatrième, pardon, quatrième.

M. Barrette : Bien, une question simple, là, c'est un point d'information, là, pas plus que ça. Est-ce que, par rapport à aujourd'hui, le ministre prévoit qu'il va y avoir des frais additionnels ou les mêmes frais, mais augmentés, lorsque son projet de loi va être appliqué, un jour?

M. Bonnardel : Bien, il y a un coût, Mme la Présidente, déjà défini pour l'examen, par règlement. Puis, si je ne me trompe pas, ce que j'ai lu tantôt, c'était 28 \$, là. Donc, vous comprendrez qu'on n'ira pas taxer plus les futurs chauffeurs de taxi.

• (16 h 50) •

M. Barrette : Mais est-ce qu'il y a... Quand on regarde l'ensemble de l'oeuvre, là, quand on regarde, aujourd'hui, la situation, là, le ministre a dit : Ça va coûter moins cher aux chauffeurs de taxi pour toutes sortes de raisons que le ministre a évoquées dans le passé. Puis là, moi, ça m'étonne, parce qu'il y a bien des choses qui disparaissent que le ministre a vantées comme étant des économies pour le chauffeur. Mais, à chaque article de son projet de loi, il y a... bien, peut-être pas à chaque, là, j'exagère, là, mais, dans les derniers articles, il y a toujours des frais déterminés par règlement de la société, là. Est-ce que... Je comprends que c'est une formule passe-partout qu'on met là, là, mais est-ce que le ministre peut nous informer sur ce qui s'en vient, là, actuellement, là?

M. Bonnardel : Il n'y aura pas, Mme la Présidente, de charge financière additionnelle dans cette loi.

M. Barrette : O.K. Mais là, vous savez, je pense que, là, c'est peut-être là que je peux en discuter, parce que... ou peut-être pas, mais ça m'apparaît pertinent d'en parler ici. Ce n'est peut-être pas à ce point-là pertinent dans cet article-là, mais là ça fait quelques articles où on mentionne des frais déterminés. Bon, un chauffeur de taxi aujourd'hui, là, qu'il soit indépendant, comme le ministre l'indique, ou qu'il ne le soit pas, bien, il a des frais. Puis, parmi les frais qu'il a, il y avait sa plaque, puis son permis, puis ainsi de suite. Et ça, ça comprenait de l'assurance.

Qu'est-ce qui va arriver, là, dans l'esprit du ministre, pour cette partie-là? Puis ma question est bien, bien, bien précise, là. Il y avait des frais aujourd'hui, là... en fait, il y a aujourd'hui des frais qui existent et qui sont liés à l'assurance. Là, on défait, la situation actuelle, c'est un démantèlement de l'industrie telle qu'on la connaît, c'est une déréglementation quasi totale de la situation actuelle, mais il n'en reste pas moins qu'à quelque part il va bien falloir qu'il y ait une assurance. Le ministre l'a dit dans le passé sans qu'on ait eu à vider cette question-là, mais il va bien falloir, à un moment donné, qu'il y ait une assurance. Puis le ministre a dit : Ça va coûter moins cher parce que ça va être réparti, parce qu'une assurance, c'est une mutualisation du risque, ça va être réparti sur plus de monde parce qu'évidemment l'univers va être inondé de nouveaux chauffeurs indépendants, c'est ça qu'est l'objectif, avant qu'il n'y en ait plus parce que ça va être des autos autonomes.

Bon, là, là, qu'est-ce qui arrive, là, au moment... jour 1, là, quand l'assurance va être gérée ou être balisée, là? Je laisse au ministre d'utiliser le terme qu'il voudra, là, mais l'assurance, la protection pour tout le monde, le chauffeur, le citoyen, là, avant, c'était inclus dans les frais. Là, c'est parce que c'est comme dilué, là, à moins qu'il y ait quelque chose que je n'ai pas vu ou pas compris, ce qui est très possible.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, cette discussion, nous l'avons déjà eue, si je ne me trompe pas, avec la députée de Mercier voilà quelques semaines, sinon quelques mois déjà. Encore une fois, oui, il y a une portion d'assurance qui est mise sur la plaque T. La plaque T n'existera plus. Les actuaire de la SAAQ vont définir, par le nombre de chauffeurs de taxi qui possèdent des véhicules, un montant x dans le futur, quand on aura, encore une fois, toutes les informations disponibles par les répondants.

M. Barrette : Alors, le... C'est vrai qu'on a eu cette discussion-là puis c'est vrai que le ministre a fait cette réponse-là. Mais moi, je n'avais pas saisi, puis je ne saisis pas encore à quelle ligne ça va être écrit. Ça va être où? Dans le permis, il va y avoir une case «assurance»? Ça va être quoi, là, exactement? Bien, ce n'est plus la plaque, il n'y a plus de plaque.

Mme la Présidente, je comprends, là, la mécanique actuarielle, là. Ça, ce n'est pas compliqué, là. La mécanique actuarielle, là, ce n'est pas compliqué, là. Il n'y a rien de compliqué là-dedans, là. Bien, il y a une certaine complexité, là, mais, pour les actuaire, c'est simple. Bon, pour le commun des mortels, c'est moins simple, mais, pour les actuaire, là, pour eux autres, c'est du pain quotidien, là, parce qu'ils sont bons, puis ils sont habitués à ces chiffres-là. Alors, pour eux autres, là, ce n'est pas un grand défi, là.

Alors, mais là, là, un coup que le calcul est fait, là, ça s'en va où? Où est-ce que ça va être inscrit, là? Parce qu'on est dans une étape où on va avoir... c'est toutes les conditions pour avoir un permis. Bien, à un moment donné, il va y avoir,

dans les conditions, le paiement de frais. D'ailleurs, on n'arrête pas de mettre des «frais déterminés par règlement de la société». Alors, ce frais-là, là, c'est sûr qu'il va arriver, il va être déterminé actuariellement et il va être où, là? A l'obtention? Une question technique, là.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, comme je l'ai déjà mentionné, cette tarification d'assurance sera nécessairement modulée chez les chauffeurs indépendants. Les répondants qui décideront de devenir répondants auront une prime d'assurance selon le nombre de véhicules qu'ils ont à payer, qu'eux-mêmes répartiront par la suite aux multiples, multiples chauffeurs qu'ils ont, s'il y a lieu, suite aux montants que les actuaires auront définis à la SAAQ.

M. Barrette : Bien, là, là, là, vraiment, là, là, je suis très interpellé. Ça, ça m'interpelle vraiment, vraiment, vraiment beaucoup, puis je vais dire pourquoi. Je me serais attendu, Mme la Présidente, que cette évaluation-là, qui est actuarielle... puis «actuariel», c'est synonyme de «neutre», c'est synonyme de «factuel», c'est synonyme de «mathématique», il n'y a pas de possibilité, là, de faire des improvisations budgétaires. Alors donc, je me serais attendu à ce que montant-là soit attaché au permis.

Là, ce que le ministre me répond, c'est que ça ouvre la porte à une modulation. Je comprends la modulation si c'est proportionnel au nombre de propriétaires, de gens inscrits chez le répondant. Oui, mais là est-ce qu'on n'ouvre pas la porte à une dynamique qui permettrait à un répondant de se prendre une cote, auquel cas c'est le chauffeur qui va être pénalisé?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, les actuaires de la SAAQ auront à définir, avec le nombre de chauffeurs au Québec, avec le nombre de chauffeurs qui seront déclarés par le futur répondant, un montant d'assurance x. Il est inopportun de s'imaginer, demain matin, qu'un répondant pourrait facturer ou utiliser cette forme d'assurance pour faire de l'argent sur le dos des futurs chauffeurs.

M. Barrette : Bien, à ce moment-là... d'abord, Mme la Présidente, je suis surpris du terme utilisé par le ministre, «c'est inopportun». Ça, là, je ne lui en tiens pas rigueur, mais celle-là, là, c'est difficile à accepter, là. Ce n'est pas inopportun pantoute, parce que pourquoi, à ce moment-là, la SAAQ ne dit pas : Les actuaires ont évalué la situation, voici ce que ça représente par permis? Parce que ça ne sera pas une prime d'assurance basée au nombre de courses, là, ça va être une prime d'assurance basée sur le fait de faire l'activité. Puis ça, c'est les actuaires qui font ça dans la vie, là. Dans le monde de l'assurance, c'est comme ça que ça marche. Alors donc... À moins que le ministre me dise le contraire, parce que ça, c'est possible aussi.

Alors, pourquoi on ne le lie pas à la case départ pour avoir quelque chose d'uniforme à tout le monde? Parce que, là, ce que le ministre sous-entend, là, d'une certaine manière, c'est que ça va être non seulement modulé en fonction du volume de chauffeurs, mais en fonction de l'activité. Puis là le répondant va avoir un droit de regard, un droit, je veux dire... un petit potentiel, là, de déterminer auprès d'un chauffeur quelle va être sa prime d'assurance.

Ce que j'entends du ministre, là, c'est qu'il va dire : Voici ce que... pas du ministre, mais... oui, du ministre, l'actuaire va dire : Voici ce que ça coûte dans le monde du transport rémunéré de personnes. Cette année, on a 5 000 chauffeurs, voici comment ça se répartit cette année. L'année prochaine, on a 7 000 chauffeurs, voici comment ça se répartit. L'année d'après, on en a 3 500, voici comment ça se répartit, et là peut-être que ce ne sera pas égal pour tout le monde. C'est ça, Mme la Présidente, que le ministre vient de dire là.

Alors, je pose... je fais une demande d'éclaircissement, là, ce n'est pas bien, bien compliqué. C'est compliqué, là, mais ce n'est pas compliqué.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné, les actuaires de la SAAQ vont définir, selon le nombre de véhicules qu'un répondant pourrait posséder, selon le nombre de chauffeurs qu'un répondant pourrait posséder, un montant d'assurance qu'ils auraient à payer. Ce montant d'assurance, nécessairement, sera défini selon certaines balises sur une tarification x, je ne donnerai pas un nombre d'heures, là, mais sur une tarification x que le répondant va définir. Si quelqu'un décide d'en faire un boulot à temps partiel à 10 heures-semaine sur 50 semaines dans l'année, bien, ce sera une tarification x et jusqu'à un travail à temps plein, un nombre d'heures x. Alors, ce sera au répondant de le définir, tout comme la SAAQ, dans le futur pour ceux qui voudraient en faire un boulot à temps partiel.

M. Barrette : Alors là, on veut juste comprendre, Mme la Présidente, parce que, là, ça se précise, mais ce n'est pas encore clair. Alors, est-ce que le ministre, dans sa tête, c'est clair qu'à la fin ça va être un montant de base qui va être modulé en fonction du nombre de véhicules et du taux d'utilisation du véhicule, et ça, ça va être établi par la SAAQ et ça ne sera pas modulable par le répondant? Ça, ce n'est écrit nulle part, là, que ça ne sera pas modulable par le répondant. Ce n'est écrit nulle part.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, la SAAQ va définir encore une fois la portion d'assurance qui sera payable par le répondant et nécessairement les différentes tarifications possibles selon le besoin que le futur chauffeur en fera. Sa tarification sera définie selon un nombre d'heures x défini par règlement. Par la suite, la SAAQ pourra nécessairement communiquer ces informations au répondant pour s'assurer qu'elle partage ces informations avec ces différents chauffeurs. • (17 heures) •

M. Barrette : Bien là, j'ai de la misère à suivre, là. Pourquoi ce n'est pas le chauffeur, lui, qui est indépendant, qui dit à la SAAQ : O.K., moi, là, je vais faire ça à temps partiel, je vais être un chauffeur indépendant ou je vais être un chauffeur chez un répondant, je vais faire ça une journée par semaine, et, conséquemment, parce que le barème est à la

SAAQ, ça va me coûter tant, et je paie à la SAAQ tant? Pourquoi le répondant... Le répondant m'apparaît être ici un intermédiaire qui pourrait être tenté de faire ce genre de choses là que j'ai exprimées il y a un instant, là. Je ne le comprends pas, là. Moi, je ne le comprends absolument pas.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, c'est fort simple, là, un chauffeur indépendant, qui est indépendant, qui est seul, qui possède sa voiture, aura des barèmes x selon ce que les actuaires de la SAAQ auront défini en termes de nombre d'heures, temps partiel ou partiel, temps plein. Ce sera la même chose pour les répondants.

M. Barrette : Bien oui, mais, à ce moment-là, là, dans la dynamique économique du ministre, c'est le répondant qui paie la SAAQ. Est-ce que le répondant devient responsable?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le répondant devra obtenir toutes les autorisations de la Commission des transports du Québec. Nécessairement, la portion d'assurance est partie prenante d'obtenir l'imprimatur, donc le sceau d'autorisation de la Commission des transports du Québec. Encore une fois, je l'ai mentionné, que ce soit un indépendant qui a une tarification d'assurance selon son nombre d'heures x, le répondant va définir par la même, même chose chaque chauffeur qui dira : Moi, je veux en faire x, nombre d'heures par semaine, sur un total de x pour l'année. Voici votre tarification.

M. Barrette : Mme la Présidente, là, la dynamique, encore une fois, c'est important, là, c'est vraiment important, là. Je ne gosse pas pour gossier, là. Mme la Présidente, là, le ministre, de la manière qu'il le dit, là, c'est que, légalement, c'est le répondant qui est responsable. C'est lui qui est assuré, pas le chauffeur. De la manière qu'il le présente, là, c'est le répondant qui est assuré. La SAAQ dit au répondant : Tu as 14 chauffeurs, il y en a trois à temps plein, il y en a deux à deux jours par semaine, il y en a x à une heure par jour, puis là voici ta facture, puis il faut que tu nous paies. Bien, moi, c'est plate, là, mais, en général, celui qui paie, c'est lui qui a la responsabilité. Ce n'est pas clair, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, un chauffeur qui fait du temps partiel en transport rémunéré de personnes, qui est sous l'égide d'un répondant, s'il y a un accident pendant qu'il travaille, pendant qu'il travaille, bien, c'est le répondant qui, nécessairement, a ce contrat de assurance avec la SAAQ.

M. Barrette : Ah! bien, vous voyez? Ce n'était pas clair de même. Là, le ministre vient de nous dire que l'assuré, c'est le répondant, et non le chauffeur. Bien là, c'est ça qu'il vient de nous dire, là.

M. Bonnardel : Je le mentionne depuis le début, Mme la Présidente.

M. Barrette : Alors, l'assuré, c'est le répondant. Là, je vois qu'il y a une hésitation. On peut faire une pause, là.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non.

M. Barrette : Alors, l'assuré, c'est le répondant. Et le répondant, lui, doit se faire... Alors, quelle est la responsabilité du répondant envers le chauffeur et du chauffeur envers l'assuré? Parce que, là, ce que le ministre vient de nous dire, Mme la Présidente, là, c'est que le chauffeur n'est pas un assuré.

M. Bonnardel : Je l'ai mentionné tantôt, là, si le chauffeur est en activité, il est assuré, nécessairement, s'il a payé sa portion d'assurance définie selon le nombre d'heures qu'il a lui-même choisi pour une année x.

M. Barrette : Bien non, parce que le chauffeur, là, il n'est pas assuré. Son répondant est assuré si le chauffeur a payé son montant d'argent au répondant que lui a, entre guillemets, fixé. Dans le modèle que le ministre exprime, là, la SAAQ, par ses travaux actuariels, va définir le montant de la facture envoyée à l'assuré, qui est le répondant, qui, lui, va avoir envoyé une grille totale du nombre de catégories que... whatever, là, temps complet, temps partiel, temps partiel, ta, ta, ta, là. Et ça, là, ça donne la facture qui est envoyée à l'assuré, qui est le répondant. Alors là, à ce moment-là, le chauffeur, lui, là, là, ce n'est pas l'assuré, c'est le répondant, par opposition au chauffeur indépendant, lui, qui est l'assuré en toutes circonstances.

M. Bonnardel : Je vais recommencer. Je vais essayer d'être plus clair.

M. Barrette : Bien, allez-y.

M. Bonnardel : Je vais essayer d'être plus clair. Alors, la SAAQ va définir un montant d'assurance, hein, au répondant.

Des voix : ...

M. Bonnardel : Oui, je reste toujours calme. Je suis très... c'est moi. Maintenant, le chauffeur qui aura défini un nombre d'heures avec un répondant paiera au répondant selon le nombre d'heures qu'il aura choisi. Le répondant paie

nécessaire à la SAAQ parce que la SAAQ aura défini un montant x, hein, on s'entend. Mais le chauffeur est assuré par la SAAQ, mais le montant transite par le répondant. Est-ce que je me suis mieux expliqué?

M. Barrette : Bien, le montant... Oui et non. C'est-à-dire qu'il y a un problème légal là-dedans, là. Ce n'est pas une question de transiter un montant, c'est légalement déterminer qui est, sur le contrat d'assurance, l'assuré. Alors, dans le cas présent, c'est le répondant, c'est ce que le ministre nous dit à plusieurs reprises, et non le chauffeur.

Alors, je vais revenir à mon scénario qui m'inquiète, là. Ça veut dire que le répondant, là, il n'y a rien qui l'empêche de dire : Bon, toi, tu es à temps partiel, là, puis ton assurance est 292,14 \$ par année, je vais te charger 350 \$. Il va payer la facture que la SAAQ lui a envoyée, là, et puis là, bien, ça va être ça, puis là il va y avoir toutes sortes de deals possibles. Mais ce qui m'inquiète quand même par-dessus ça, c'est que le chauffeur, ce n'est pas lui, l'assuré, là-dedans, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je répète, le chauffeur, c'est lui qui est assuré. Le montant transite par son répondant, parce qu'il est sous l'égide d'un répondant, et ce montant est payé initialement par la suite à la SAAQ. Mais le chauffeur est assuré.

M. Barrette : Bon, alors, Mme la Présidente, dans l'esprit du ministre, parce que je les entends, là, je les vois, là, bon, il y a beaucoup de conversations, là, puis c'est correct, là, parce que la question est pointue, et c'est très bien comme ça, mais le contrat d'assurance, Mme la Présidente, dans l'esprit du ministre, quel nom est sur le contrat? Le répondant ou le chauffeur?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, sur le droit d'immatriculation, c'est le nom du chauffeur.

M. Barrette : Ah! donc, c'est lié au droit d'immatriculation. Ce n'est pas comme ça que ça a été présenté, là.

M. Bonnardel : J'ai présenté exactement ce que je viens de vous dire, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien, ce n'est pas... en tout cas, moi, je regarde de notre bord, là, je ne suis pas sûr qu'on a tous compris ça comme ça, là.

M. Bonnardel : Je répète, Mme la Présidente, encore une fois. Sous l'égide... Un chauffeur qui n'est pas indépendant, qui est sous l'égide d'un répondant, ce chauffeur aura à définir, selon certains statuts, un nombre x qu'il souhaitera faire dans le futur. Cette portion d'assurance que le répondant lui facturera sera la même qu'un chauffeur indépendant comme tel, là, qui va à la SAAQ, qui veut obtenir, donc, son permis. Et cet argent transitera du répondant jusqu'à la SAAQ, et ce sont les futurs chauffeurs qui seront assurés en bonne et due forme.

M. Barrette : Mais ce n'est pas clair, mais je comprends ce qu'il me dit, mais ce n'est pas clair pareil, puis je le dis amicalement. Mme la Présidente, une question simple au ministre, là : Quel est le lien, en matière de droit d'immatriculation, entre le répondant et le chauffeur?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le répondant ne fait que définir, par ses règles, le nombre d'heures que lui-même va avoir pour ses différents chauffeurs, de collecter la somme requise et de la transférer à la SAAQ.

M. Barrette : Mme la Présidente, ce n'est pas la question que j'ai posée. Le ministre vient de nous dire, là, que c'est lié au droit d'immatriculation et il nous dit que, parce que c'est lié au droit d'immatriculation, c'est le chauffeur qui est assuré. Depuis quand dans le projet de loi c'est le répondant qui a un lien, aussi ténu soit-il, avec le droit d'immatriculation du véhicule qu'utilise le chauffeur?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai répondu à la question depuis 10, 15 minutes déjà, je le répète encore une fois, le répondant va définir les différentes règles, les différents statuts du nombre d'heures qui seront requises selon le montant défini par les actuaires de SAAQ pour que l'assuré soit, en bonne et due forme, bien assuré et que le montant perçu par le répondant transite directement à la SAAQ.

• (17 h 10) •

M. Barrette : On a compris ça, Mme la Présidente. Le ministre nous a dit que c'était lié au droit d'immatriculation. Moi, là, demain matin, là... Bon, là, j'avise les médias que je n'ai pas l'intention de faire du transport rémunéré de personnes. La dernière fois que je me suis pris pour exemple, ça m'a valu des articles. Je vous le dis à tout le monde, les médias, là, je n'ai pas l'intention de le faire. Mais admettons que je le fais, là, moi, j'ai un véhicule puis je m'immatricule, mon immatriculation n'a pas de lien avec un répondant. C'est à moi, l'immatriculation. Alors, si le paiement de l'assurance est lié à l'immatriculation, comment ça se fait qu'on parle de répondant? C'est ça que le ministre nous a dit. Il nous a dit que c'est lié au droit d'immatriculation. Moi, si, demain matin, je m'en vais faire du transport rémunéré de personnes avec mon auto, bien, mon auto est immatriculée à mon nom, pas au nom, à ma connaissance, du répondant. Et là, au bout de la ligne, c'est moi, là, qui... Alors, il y a une connexion, là, qui ne se fait pas. Elle ne se fait pas, la connexion.

Alors, le ministre nous dit : L'assurance est liée au droit d'immatriculation, c'est calculé par les actuaires, et le paiement transite par le répondant. Mais là c'est parce que c'est qui à la fin de la ligne, là, au bout du compte, là, qui est assuré? C'est lié ou ce n'est pas lié au droit d'immatriculation? Le pendant de ça, c'est le droit d'immatriculation, il est lié ou il n'est pas lié au répondant? Il y a là une confusion.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il n'y a aucune confusion. L'utilisateur, le propriétaire d'un véhicule, sera assuré en bonne et due forme, qu'il soit sous l'égide d'un répondant ou un indépendant.

M. Barrette : Bien, alors, je vais reposer ma question, Mme la Présidente. Là, c'est oui ou c'est non. Est-ce que le droit d'immatriculation d'un véhicule est légalement attaché, de quelque manière que ce soit, au répondant?

M. Bonnardel : Excusez-moi, Mme la Présidente, je n'ai pas entendu la question.

M. Barrette : Alors, je vais reposer ma question. Elle est très précise, puis la réponse ne peut pas être autre chose que oui ou non, là. Est-ce que le droit d'immatriculation d'un véhicule est attaché, de quelque manière que ce soit, légalement au répondant?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, les sommes perçues par un répondant selon le nombre d'heures qui sera défini dans ses statuts vont délimiter, encore une fois, un montant d'assurance payé par le futur chauffeur sous l'égide d'un répondant ou, s'il est automatiquement déclaré indépendant, en bonne et due forme à la SAAQ. Alors, ces propriétaires seront protégés avec un droit d'assurance défini par les actuaires de la SAAQ.

M. Barrette : O.K. Mme la Présidente, je vais reposer la question, puis je vais la dire plus lentement. Est-ce que le droit d'immatriculation du véhicule d'un chauffeur est attaché d'une manière quelconque, aussi petite soit-elle, au répondant légalement?

M. Bonnardel : Chaque propriétaire, Mme la Présidente...

M. Barrette : C'est oui ou c'est non, là.

M. Bonnardel : Chaque propriétaire qui va faire du taxi de transport rémunéré... du taxi ou du transport rémunéré par personne sera protégé en bonne et due forme, comme tous les conducteurs d'un véhicule de promenade au Québec. Tous les véhicules de promenade au Québec, que ce soit un chauffeur de taxi avec lanternon ou celui qui utilise une application mobile, peu importe... sera protégé en bonne et due forme s'il a payé son montant d'assurance défini par les actuaires de la SAAQ.

M. Barrette : C'est parce qu'il n'a pas payé, là, c'est le répondant qui paie. Après ça, il y a une transition des montants.

Je n'ai pas eu la réponse à ma question, Mme la Présidente. Le ministre, là, il a dit une chose, et c'est clair, là, il a dit... puis peut-être qu'il a erré, il a le droit, il n'y a personne de parfait, là, il a juste à dire ça. Il a dit : C'est lié au droit d'immatriculation, mais il nous dit que l'assurance est payée par le répondant.

Je comprends toute l'histoire du calcul, on comprend tout ça, là. Mais là il y a comme une faille dans le raisonnement, et la faille, elle est dans la question que je pose : Le droit d'immatriculation est-il légalement lié, de quelque manière que ce soit, aussi petite soit-elle, au répondant? Moi, je pense que la réponse est non. Alors, si l'assurance est liée au droit d'immatriculation, tout le raisonnement ou la mécanique qui est exprimée, ça ne marche pas. Alors, si ça ne marche pas, bien, c'est normal qu'on pose des questions.

Alors, c'est quoi, là... Il y en a-tu, oui ou non, un lien entre le répondant et le droit d'immatriculation d'un chauffeur, du véhicule d'un chauffeur par le chauffeur? Ça ne peut pas être plus clair que ça, là, comme question.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, chaque propriétaire qui possède son véhicule aura à payer un droit d'assurance. Est-ce que c'est assez clair? Qu'il soit indépendant ou sous l'égide d'un répondant, il aura à payer son droit d'assurance. Quand il aura payé son droit d'assurance, il sera assujéti, comme tout conducteur d'un véhicule au Québec, aux protections de la SAAQ en bonne et due forme.

M. Barrette : Mais ça, Mme la Présidente, le président... le président... je m'excuse, M. le ministre, je ne veux pas vous donner tous les titres de la séance, comme, par exemple, député de La Pinière. Mme la Présidente, ce n'est pas compliqué, là. Aujourd'hui, là, ce que le ministre nous décrit, c'est la situation actuelle. Et la situation actuelle, elle va changer parce que c'est pour ça qu'il y a un projet de loi, pour changer la situation actuelle. La situation actuelle, là, c'est bien clair, puis on l'a abolie, quand on a une plaque T, automatiquement, vient avec la plaque une assurance qui est payée par le chauffeur. C'est clair, là. Il y a une immatriculation, il y a une assurance qui vient avec. L'assuré, c'est le chauffeur parce qu'il a payé sa plaque.

Alors, c'est ça que décrit le ministre, là. Il a dit : C'est attaché aux droits d'immatriculation aujourd'hui. Dans le futur, là, il nous dit : Ce ne sera pas comme ça. Dans le futur, là, ça va être payé selon une formule, puis je ne conteste pas la formule. C'est sûr qu'une formule, là, il n'y a pas de mystère là-dedans, là, il va y en avoir une, puis on ne s'ostine pas là-dessus, là. Et moi, je n'arrête pas de poser la question : C'est qui, l'assuré? Alors, c'est-u le répondant ou si c'est le chauffeur? Aujourd'hui, c'est facile. Il s'immatricule, il paie son assurance parce que, dans le droit de la plaque, il y a une assurance. Là, ça, là, avec ce qu'il nous répond, Mme la Présidente, ça disparaît. C'est le répondant qui se trouve assuré, assuré à la condition d'avoir été payé selon les barèmes des actuaires.

Moi, tout ce que je souhaite entendre, ou comprendre, ou les deux, c'est de voir comment, légalement, c'est écrit à quelquel part, là, que le répondant, là, bien, il paie, oui, il a la... Parce que le répondant, essentiellement, là, dans le

modèle qui est décrit, sa responsabilité, c'est de collecter l'argent puis l'envoyer à la SAAQ. Mais où est-ce que c'est écrit, là, que le chauffeur va, lui, spécifiquement être assuré?

M. Bonnardel : C'est ce que j'ai mentionné depuis 15 minutes, Mme la Présidente, c'est le chauffeur, en bonne et due forme, avec son droit d'immatriculation, qui est assuré.

M. Barrette : Bon, il recommence.

M. Bonnardel : Et, si, malheureusement, il y a victime, bien, c'est la personne qui subit un préjudice corporel dans un accident qui devient la victime.

M. Barrette : Bon, alors, est-ce que... Parce que moi, je ne vois rien ici, là, dans la loi qui dit qu'il va y avoir un... vous savez, quand on se fait arrêter par la police, là, puis qu'il y a un accident, là... ou pas arrêté par la police, mais un accident, la police arrive, elle nous demande nos petits papiers puis elle nous demande nos papiers d'assurance. Est-ce qu'il va y avoir un petit papier d'assurance qui va dire «Untel est assuré», avec un numéro de police, et ainsi de suite, ou bien, non, c'est le répondant?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, quand, en bonne et due forme, le chauffeur aura été accrédité, c'est parce qu'il aura payé ces frais liés aux droits d'assurance sur son droit d'immatriculation.

M. Barrette : C'est le répondant qui paie. Bien, Mme la Présidente, pour le moment, je n'ai plus de questions.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui, merci, Mme la Présidente. C'est vrai que ça pose beaucoup de questions légales. Moi, quand j'avais posé la question pour les assurances, c'était surtout pour contester ce que le ministre disait, comme quoi ça va coûter moins cher aux chauffeurs de taxi, alors... aux chauffeurs qui font du transport par personnes, parce que ce n'est pas certain, étant donné que le montant, on ne sait pas combien il va être pour ces chauffeurs-là, mais qu'il va être déterminé entre les répondants et la SAAQ. Puis vous aviez dit qu'avec le calcul actuariel à la fin on va s'assurer que, finalement, pour la SAAQ, il n'y aura pas de... ce ne sera pas plus ou moins, ça va être la même chose que maintenant. Mais, pour le chauffeur lui-même, ce n'était pas clair si lui, il allait... ça allait lui coûter moins cher, comme le prétendait le ministre, en termes de frais, là, pour pouvoir faire du transport de personnes.

Mais là les questions qui ont été posées et auxquelles, honnêtement, je n'ai pas entendu de réponse, sauf ce que le ministre pense, c'est-à-dire que le ministre dit : Oui, ça va être les chauffeurs qui vont être assurés, mais c'est écrit où, ça? Je ne l'ai pas vu, où est-ce que c'est écrit où à cette question-là. Puis donc il y a tout l'aspect légal, que je connais moins, mais qui est quand même important, puis il y a aussi... pour que ce montant-là, actuariel, soit déterminé, il faut que les répondants disent, mentionnent à la SAAQ le nombre d'heures, le nombre de chauffeurs, et tout ça. Mais, à la fin de l'année, est-ce que... au-delà des déclarations du répondant, de quelle façon est-ce que la SAAQ s'assure que, oui, il y a eu tant de chauffeurs, oui, il y a eu tant de nombre d'heures puis, à la fin, est-ce que, finalement, la prime a été plus élevée, moins élevée pour régler des comptes à la fin de l'année? Comment est-ce que la SAAQ vérifie les informations que le répondant lui donne?

• (17 h 20) •

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, c'est la CTQ qui va autoriser un futur répondant. C'est la CTQ qui posera la question à un futur répondant, à savoir quel est le territoire que ce répondant veut... ou veut opérer avec un nombre de véhicules x. Alors, c'est la CTQ qui va définir ce nombre de véhicules. Avec ces informations, la SAAQ sera capable de faire un portrait actuariel du nombre de véhicules sur le marché québécois et définir un droit d'immatriculation, d'assurance pour ces futurs répondants.

Mme Ghazal : Donc, en fait, ce que je veux dire, c'est que ça, c'est pour faire le calcul actuariel pour dire : Voici le montant que vous allez payer. Parce que le répondant va dire : Moi, j'ai... Il le dit, si on veut, en début d'année, là. C'est-à-dire qu'il va dire : Moi, je vais avoir tant... C'est-à-dire, à la fin de l'année, il va dire : J'ai eu tant de nombre d'heures, j'ai eu tant de chauffeurs, et après ça...mais...

Parce que la prime est déterminée au début, mais, à la fin de l'année, comment est-ce qu'on vérifie que ça a été... que ce que le répondant a déclaré à la SAAQ est bel et bien réel, ça a été... Comment est-ce que la SAAQ s'assure que ces informations-là sont vraies et réelles? Est-ce que c'est juste une déclaration, il dit : Oui, j'ai eu tant de chauffeurs, il y a eu tant de nombre d'heures, et voici ma prime, et c'est tout?

M. Bonnardel : Mme la députée, il y aura des barèmes d'heures. Ce sera au futur conducteur de définir dans quel barème il souhaite payer un montant d'assurance x. S'il le dépasse, bien, je pense que le répondant sera capable de dire : Écoute, toi, Pierre, tu as dépassé ton nombre d'heures sur lequel tu avais un droit d'assurance défini à x, bien, tu devras payer la somme additionnelle parce que tu as dépassé ce nombre d'heures. Bon, ça, c'est le répondant qui va le définir. Et c'est avec un nombre x de chauffeurs évalué en début d'année que la SAAQ va définir le droit d'assurance sur les futurs répondants.

Mme Ghazal : Donc, ça va être un nombre de chauffeurs qui va être déterminé en début d'année. Puis je pose des questions vraiment comme... par ignorance, là, je veux vraiment être certaine. Et, à la fin de l'année, si ça n'a pas été ça, finalement, le nombre de chauffeurs et leur nombre d'heures qui ont été déclarés en début d'année?

M. Bonnardel : D'habitude, Mme la Présidente, on fait ces calculs actuariels sur trois ans. On ne fait pas ça par année. Alors, j'imagine que les discussions que les répondants auront avec la SAAQ... On pourra définir selon le portrait qu'eux... et le modèle d'affaires qu'ils auront choisi, un nombre x de chauffeurs, la SAAQ va dire : Parfait, on prend cette information, on l'amène sur une période trois ans, on additionne aussi tous les chauffeurs indépendants au Québec, tous les répondants qui auront un nombre de chauffeurs x, on fait le portrait sur trois ans. Et on pourrait évaluer sur trois ans le nombre d'accidents, malheureusement, et, s'il y a lieu de s'ajuster sur l'autre rôle triennal, c'est là qu'on va faire le calcul où on va s'ajuster pour la suite, comme on le fait présentement pour les plaques de moto, les plaques de promenade.

Mme Ghazal : Puis à la question, c'est écrit où que c'est les chauffeurs qui sont les assurés et non les répondants, ce que vous avez dit? Parce que c'est vrai que le risque existe. Je ne l'avais pas vu comme ça. C'est vrai que le risque existe que le répondant...

Parce qu'une des raisons pour lesquelles le ministre a mis en place ce projet de loi, c'était beaucoup pour avoir plus d'argent dans les poches des chauffeurs. Là, on va passer sur, bien, ce qu'on voit ailleurs, là, puis ce qui se passe avec les chauffeurs d'Uber. Ils ne deviennent pas riches, là, mais, bon, on va passer, on va avoir encore le temps d'en discuter un peu plus tard. Mais est-ce qu'il y a un risque qu'un répondant charge plus cher ses chauffeurs puisque l'argent transite par lui? Comment est-ce que le chauffeur va être sûr qu'il est en train de payer le juste prix pour son assurance en faisant aveuglément confiance à son répondant? Le risque existe quand même.

M. Bonnardel : Les barèmes auront été définis par la SAAQ avec le répondant, et ce sera une information transparente que n'importe quel chauffeur pourrait obtenir.

Mme Ghazal : Donc, il n'y a pas de risque que le chauffeur se fasse avoir dans ce processus-là?

M. Bonnardel : Pas du tout.

Mme Ghazal : Puis, c'est écrit où que... parce que vous dites que... L'argent transite par le répondant, mais l'assuré, légalement, légalement, c'est le chauffeur.

M. Bonnardel : C'est la victime. L'assuré, oui, c'est le droit d'immatriculation, c'est le chauffeur. S'il y a victime, comme c'est indiqué dans la Loi sur l'assurance automobile du Québec, c'est la victime qui fait la demande de perception, s'il y a lieu.

Mme Ghazal : Même s'il n'y a pas de victime, il y a... la voiture est perte totale, par exemple?

M. Bonnardel : Donc, ça, c'est deux choses, là, c'est deux choses, là. Ça, c'est l'assurance dommages du véhicule. L'autre assurance, c'est l'assurance, le «no fault», qu'on appelle, dans une certaine mesure, là.

Mme Ghazal : Donc, ça, ça suit la logique actuelle qu'on a, nous, pour nos assurances normales.

M. Bonnardel : Nos véhicules, c'est ça.

Mme Ghazal : Ça fait que... Puis le lien légal, vous dites que... Juste pour être certaine, parce que ce n'est pas écrit dans la loi que l'assuré, c'est bien le chauffeur. Mais vous, vous dites que ça l'est. Il faudrait...

M. Bonnardel : Bien, c'est le droit d'immatriculation. Le montant que vous allez payer, ça vous protège, parce que les barèmes qui auront été définis par la SAAQ et le futur répondant auront été définis, encore une fois, selon le nombre de chauffeurs évalués sur une période de trois ans à la SAAQ.

Mme Ghazal : O.K. Puis ça va finir... Pour ce qui est des coûts, vous, vous dites que ça va coûter moins cher, parce que vous disiez moins cher en assurances, et tout ça. Comment est-ce que ça va coûter moins cher pour les chauffeurs?

M. Bonnardel : Bien, il est certain, Mme la députée... parce que, juste présentement, les centaines de chauffeurs d'Uber ne paient aucun montant d'assurance, présentement.

Mme Ghazal : ...sous le reste, par exemple.

M. Bonnardel : Alors, c'est certain que l'assiette d'assurance, présentement, qui est répartie sur 7 500 véhicules ou à peu près, bien, sera répartie sur un nombre de véhicules plus important dans le futur, défini, encore une fois, sur une échelle de trois ans si on suit le même, même, même principe que les plaques de moto ou autre.

Mme Ghazal : O.K. C'est bon.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça va?

Mme Ghazal : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley : Oui. M. le ministre, c'est juste une question plus... Je sais que mon collègue le député de La Pinière parlait de l'assurance, mais juste une question basique. Vous allez laisser comme les frais ici. Est-ce que... À part l'assurance, est-ce que vous avez des craintes? Je veux juste bien comprendre pourquoi c'est ici, dans le projet de loi, et pourquoi c'est laissé avec quelque chose qui est vraiment large dans le sens qu'on peut mettre des différents types de frais?

Alors, est-ce qu'il y a d'autres choses que vous avez en tête pour les autres frais, peut-être, qu'on ne prévoit pas présentement? Juste pour vraiment protéger le ministère, c'est vraiment juste de bien comprendre pourquoi c'est pluriel et pourquoi c'est quand même juste là dans cet article, le projet de loi. C'est plus de mieux comprendre ça pour les chauffeurs.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on n'inventera pas d'autres frais pour alourdir...

M. Kelley : ...inventer des autres frais, mais c'est plus est-ce que vous avez des réservations, peut-être. Comme il y a quelque chose qui dit : Ah! peut-être avec Uber ou avec Lyft, quelque chose va arriver, puis il faut ajouter un autre frais. C'est vraiment juste... en train de protéger un petit peu, parce que... C'est tout pour moi, mais là je ne sais pas si... Je pense que le député de La Pinière...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il vous restait encore du temps?

M. Barrette : Oui, il me reste 50 secondes. Cas de figure très simple, Mme la Présidente. Un chauffeur s'inscrit sur le répondant puis il dit : Je vais en faire une journée par semaine. Alors, le barème dit : Une journée par semaine, ça va coûter tant, ça dit ça au répondant, il faut qu'il paie le répondant qui répond, bon. Ce chauffeur, là, ça adonne qu'il décide, dans l'année, d'en faire deux autres, jours, comme indépendant. Là, il y a un accident. Alors, qui est responsable? Parce que, là, il n'a pas respecté, là, il a été barémé, là, à un jour-semaine, puis il en a fait trois jours-semaine. C'est-u le répondant qui passe au cash ou c'est le chauffeur? D'où toutes les questions qui sont posées, puis on n'a pas de réponses claires.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le futur chauffeur, sous l'égide d'un répondant, qui a décidé de payer son droit d'assurance sur un barème x, il le sait très bien que, s'il dépasse ce barème, parce qu'on lui aura expliqué qu'il a droit à un nombre d'heures x, il est possible que ce chauffeur fasse du Lyft, ou du Uber, ou du Eva et soit aussi taxi indépendant. Alors, ça sera à lui de bien s'assurer qu'il fait un nombre d'heures adéquat selon le montant d'assurance qu'il aura payé.

M. Barrette : Je n'ai pas eu l'assurance... la réponse. Le répondant, là, il a-tu une responsabilité, oui ou non?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, ça fait au moins six fois que je réponds à la question. C'est le droit d'immatriculation. Le droit d'assurance, c'est le propriétaire lui-même. La victime, que ce soit un piéton ou autre, elle a droit à une indemnité avec la SAAQ. Alors, c'est celui qui aura payé, qui possède un véhicule, qui aura défini un nombre d'heures, qui a sa protection en bonne et due forme, comme tout propriétaire présentement au Québec.

M. Barrette : Et, Mme la Présidente, nous n'avons pas eu une seule fois de réponse à : C'est-u attaché ou non au droit d'immatriculation? On ne l'a pas. Mais on y reviendra.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, vous avez terminé. Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le quatrième paragraphe? Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 12? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 12, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que... Excusez-moi. Est-ce que l'article 12 est adopté?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Par vote. Nous allons procéder à un vote nominal.

La Secrétaire : Oui. Alors, M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Pour.

La Secrétaire : M. Lévesque (Chapleau)?

M. Lévesque (Chapleau) : Pour.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Pour.

La Secrétaire : M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata)?

• (17 h 30) •

M. Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Pour.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Pour.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Pour.

La Secrétaire : Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice)?

Mme Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

La Secrétaire : M. Kelley (Jacques-Cartier)?

M. Kelley : Abstention.

La Secrétaire : M. Benjamin (Viau)?

M. Benjamin : Abstention.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Abstention.

La Secrétaire : M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : Abstention.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, maintenant, monsieur... L'article 12 est adopté.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, là, on était rendus au vote. Le vote est terminé, l'article a été adopté.

Mme Ghazal : Je voulais ajouter un autre article tout de suite après. Je dépose un amendement, c'est ça que je veux dire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, c'est un amendement que vous voulez déposer.

Mme Ghazal : Oui, exactement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Alors, est-ce que vous êtes... Vous avez le texte de l'amendement, Mme la secrétaire?

Mme Ghazal : Je l'ai ici maintenant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Alors, nous allons demander à ce que l'amendement soit photocopié. Nous allons suspendre quelques instants pour procéder à la distribution de l'amendement photocopié.

(Suspension de la séance à 17 h 31)

(Reprise à 17 h 34)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. Mme la députée de Mercier...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, on va vous transmettre la... votre amendement. Si vous voulez, s'il vous plaît, lire votre amendement puis commenter.

Mme Ghazal : Oui. Merci. Donc, je propose d'insérer, tout de suite après l'article 12, l'article 12.1, qui va se lire comme suit... Attendez. O.K. :

«12.1. Lorsqu'une demande est faite auprès d'un répondant et qu'elle est acceptée, la demanderesse devient automatiquement salariée au sens de la Loi sur les normes du travail.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez des commentaires?

Mme Ghazal : Oui, bien sûr. Donc...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Attendez un petit peu.

Question de règlement sur la recevabilité d'un amendement

M. Bonnardel : Bien, premièrement, Mme la Présidente, cet article... cet amendement n'a aucun lien avec l'article mentionné, l'article 12. On n'a aucun, aucun, aucun paragraphe qui définit dans cette loi que, soudainement, les différents partenaires, chauffeurs, deviendraient des salariés. Alors, je ne vois pas autrement que de refuser de la part de la présidence cet amendement déposé par la députée de Mercier.

Mme Ghazal : J'aimerais juste ajouter un commentaire. Là, on est ici dans la section «Chauffeurs». Donc, est-ce que vous voyez un autre endroit où ça serait possible de le mettre? Moi, je pense qu'ici ce serait tout à fait possible, parce qu'on est en train de parler... quand on parle de la demanderesse dans mon amendement, c'est des chauffeurs qu'il s'agit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est sur la recevabilité de l'amendement, M. le ministre?

Mme Ghazal : La recevabilité de l'amendement en tant que tel ou à l'endroit où est-ce que vous le voyez?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ce que j'ai compris, c'était sur la recevabilité de l'amendement. Alors, je vais prendre une... je vais lever quelques minutes la séance pour vous revenir sur cette question.

(Suspension de la séance à 17 h 36)

(Reprise à 17 h 38)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons reprendre les travaux. À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, le ministre a évoqué la recevabilité de l'amendement. Je vais demander à Mme la députée de Mercier de s'expliquer sur son amendement. M. le député de Chapleau, vous aurez à vous expliquer sur la recevabilité ou la non-recevabilité de l'amendement. Puis, après ça, il faudra qu'on décide comment on procède. Alors, je vous donne quelques instants pour...

Mme Ghazal : Pour expliquer mon amendement ou pour parler de mon amendement?

La Présidente (Mme St-Pierre) : La recevabilité de votre amendement.

Mme Ghazal : Sur la recevabilité. Bien, écoutez, dans le projet de loi, on est dans la section où est-ce qu'on parle des chauffeurs. Là, on va parler, par exemple, de la formation qu'ils doivent suivre, on en a parlé énormément, de ce qu'ils doivent présenter, par exemple, s'ils veulent être avec un répondant. Donc, tous les articles disent qu'est-ce que ça prend pour être un chauffeur selon la loi actuelle. Donc, ici, moi, ce que j'amène, c'est un amendement qui dit qu'au lieu d'être... ces chauffeurs-là, les chauffeurs, bien, ils devraient être reconnus comme un salarié, comme n'importe quel salarié.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...vous expliquer sur la recevabilité de votre amendement à ce moment-ci du projet de loi.

Mme Ghazal : Ça fait que je ne peux pas parler du...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Là, ce n'est pas sur le contenu de votre amendement mais sur la recevabilité.

Mme Ghazal : Bien, comme je disais, tous les articles qu'on a présentés en ce moment dans cette section... on est dans quel chapitre, là? Attendez, je vais juste me rappeler on est dans quel chapitre. Dans la section I, «Chauffeurs». Donc, on a parlé, par exemple, de quelle sorte de permis ils devraient avoir. On a parlé de quelle formation, les examens qu'ils devraient suivre. On a parlé, par exemple, de toutes les questions sur leurs antécédents judiciaires. Donc, ils ne devraient pas avoir d'antécédents judiciaires pour pouvoir exercer leur métier de chauffeur. Il y a eu plein d'éléments qu'on a amenés, dans cette section-là, pour parler des chauffeurs.

Donc, quand je veux ici amener un point qui dit qu'ils devraient être reconnus comme salariés, donc, ça serait... je ne vois pas où ailleurs on pourrait le mettre. On ne pourrait pas le mettre dans le transport adapté, par exemple, ou dans d'autres sections. Cette section-ci, où est-ce qu'on est en train de parler de tout ce que ça prend pour être chauffeur, bien, ça pourrait être tout à fait logique de le placer ici à ce moment-ci de la discussion. J'ai combien de temps pour faire mon... parce que vous avez l'air empressée?

• (17 h 40) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, c'est parce que je vous donne un peu de temps pour vous expliquer sur la recevabilité, puis après ça on va... c'est moi qui vais statuer. Je vous donne un petit peu...

Mme Ghazal : Parfait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, rapidement, puis ensuite je vais aller à M. le député de Chapleau.

M. Barrette : Mme la Présidente, sur le plan purement technique de nos travaux, on a le... il n'y a pas de limite de temps sur l'argumentaire de la recevabilité, mais, je vous le dis tout de suite, je ne prendrai pas une éternité.

Je suis surpris de l'amendement, je trouve ça intéressant. Par contre, Mme la Présidente, ce que je souhaite, moi, personnellement... et je plaide pour la recevabilité de l'article, pourquoi? Parce que le projet de loi vient changer volontairement la relation du chauffeur avec son environnement. Alors, il vient faire ça, le projet de loi, il vient de créer, légalement, là, c'est parce que ça va être une créature, on va créer un répondant. Ce répondant-là va avoir des gens en dessous de lui. Donc, il y a une notion de hiérarchie. Alors, cette relation-là, il faut qu'elle réponde, à ce moment-là, à des critères.

Alors, est-ce qu'aujourd'hui, là, dans les critères de recevabilité de ce qui est un employé, selon les normes du travail, ça répond à ça? Moi, je pense que ça s'approche de ça, et je vous invite, Mme la Présidente, à statuer sur cette base-là. La recevabilité, pour moi, Mme la Présidente, c'est qu'on change un environnement, on amène un nouvel environnement, et là la question se pose : C'est-u recevable ou non? Je n'ai pas la réponse, mais je pense que oui, mais je ne suis pas sûr. Alors là, la question, c'est : Dans la grille, là, dans la Commission des normes du travail, c'est quoi, un employé? C'est quoi, un employeur?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non. Pour être plus précise, c'est moi qui décide le temps sur le débat sur la recevabilité. Ce n'est pas un temps infini, c'est la présidence qui décide. M. le député de Chapleau, rapidement.

M. Lévesque (Chapleau) : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Vous comprendrez que moi, je vais plaider effectivement l'irrecevabilité de cet amendement, notamment en lien avec la pertinence. À l'article 12, ça dit... donc, ça traite des documents qui doivent être déposés par la demanderesse lorsqu'on fait une demande d'autorisation, alors que l'amendement traite de la Loi sur les normes du travail, et que, bon, la demanderesse deviendra automatiquement un salarié, ce n'est pas au législateur de s'immiscer dans cette... dans le fond, de statuer sur le fait d'un salarié, la Commission des normes du travail le fait d'elle-même. Donc, nous croyons et je crois que c'est irrecevable. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Dernier mot, Mme la députée de Mercier, puisque c'est vous qui déposez l'amendement.

Mme Ghazal : C'est parce qu'on ne peut pas inventer un chiffre entre 12 et 13, ça n'a pas rapport avec 12 ni avec 13, ça a rapport avec la section dans laquelle on travaille. On travaille les chauffeurs, et là c'est la relation d'emploi qu'on définirait entre le répondant et les chauffeurs. Donc, s'il y avait un chiffre que j'aurais pu inventer entre 12 et 13, je l'aurais mis, mais on est 12.1 parce que c'est là que je trouve que ça serait le plus logique de le mettre, mais ce n'est pas nécessairement en lien avec l'article 12 tel quel, parce que chaque article peut être indépendant l'un de l'autre, il y a juste une suite logique.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Alors, nous allons... Deux mots, M. le député de La Pinière, deux mots.

M. Barrette : Deux phrases, parce que deux mots, c'est : Bonjour, là...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parce que, moi, il faut que je continue, là.

M. Barrette : ...puis après ça il y a le «hi!». Bien, alors...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Un mot, vous?

M. Barrette : Mme la Présidente, je vous... Je comprends la plaidoirie que le député de Chapleau a faite. Maintenant, je vous invite à bien regarder l'article qui traite, dans la première ligne, là, de ce qu'est un salarié. Un salarié, c'est quelqu'un qui fait un travail pour un employeur pour lequel il y a une rémunération. Et là c'est parce que, dans le merveilleux monde, mettons, d'Uber, là, c'est ça, la relation. Mais je conviens que ce n'est pas si simple que ça. Alors, bonne chance.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est beau. M. le député de Chapleau, un mot.

M. Lévesque (Chapleau) : Très rapidement, oui, effectivement. Donc, simplement pour rappeler que la Commission, dans le fond, des normes du travail, c'est un organisme indépendant qui est à même de juger sur la relation de travail avec un employé. Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, donc, je devrai prendre ma décision, évidemment, en délibéré. Et est-ce qu'il y a un consentement pour que nous suspendions l'amendement et que nous poursuivions nos travaux, que nous passions à l'article 13? Est-ce que j'ai un consentement en attendant que j'arrive avec ma décision, qu'on poursuive dans le projet de loi?

M. Barrette : Mme la Présidente, je ne veux tellement pas ralentir les travaux sur l'étude détaillée qu'il y a un consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il y a consentement. Alors, M. le ministre...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, on va mettre un point ici. M. le ministre, s'il vous plaît, passez à la lecture... procédez à la lecture de l'article 13.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente :

«Un corps de police du Québec est tenu de délivrer à la personne qui lui en fait la demande celui des documents suivants qui s'applique :

«1° un document attestant que les banques de données qui lui sont accessibles ne contiennent pas de renseignement permettant d'établir que cette personne a des antécédents judiciaires, incluant des poursuites encore pendantes; ce document est appelé "certificat d'absence d'antécédent judiciaire";

«2° une liste de tous les antécédents judiciaires de la personne, incluant les poursuites encore pendantes; cette liste est appelée "liste des antécédents judiciaires". Et

«Le gouvernement prévoit, par règlement, la forme de ces documents de même que les frais exigibles pour leur délivrance.»

Commentaire. L'article 13 vise à assurer la vérification des antécédents judiciaires de toute personne souhaitant à être autorisée à titre de chauffeur par la Société de l'assurance automobile du Québec. À cette fin, un corps de police devra fournir à cette personne soit un document établissant son absence d'antécédents judiciaires, soit une liste de ces antécédents, comprenant, le cas échéant, les poursuites encore pendantes.

Cette disposition reprend l'esprit des obligations régissant la délivrance des permis de chauffeur de taxi contenus dans l'actuelle Loi concernant les services de transport par taxi, et un règlement du gouvernement viendra préciser la forme de ces documents et les frais applicables à leur délivrance afin d'assurer une uniformité dans le traitement des demandes.

Mme la Présidente, j'ai immédiatement un amendement pour la portion anglophone.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! O.K., vous avez un amendement?

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : Bien, je vais le... Si je fais comme depuis le début, je le lis tout de suite puis je le donne aux députés.

M. Barrette : ...aisons en français, puis on va dire oui à l'autre, inquiète-toi pas.

M. Bonnardel : ...français.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Est-ce qu'on peut... Maintenant, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 13?

M. Barrette : Pas pour nous, Mme la Présidente.

Une voix : ...

M. Barrette : Je m'excuse, Mme la Présidente, j'ai fait un excès d'enthousiasme.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, vous avez parlé pour vos collègues.

M. Barrette : Puis ça, c'est impoli, hein?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parce que chaque député a droit à son droit de parole. M. le député de Viau.

M. Benjamin : Merci. Merci, Mme la Présidente. Alors, sur la première phrase, en fait, «un corps de police du Québec est tenu de délivrer à la personne qui en fait la demande», ma première question, puisque... formulé tel quel, «corps policier du Québec», ça exclurait la GRC, là. Ma question : Est-ce que la GRC — ...

Une voix : ...

M. Benjamin : ...voilà — est-ce que la GRC fait... Et, à ce que je sache, la GRC fait des vérifications d'antécédents judiciaires, donc, notamment en vertu d'application de plusieurs programmes ou lois québécoises. Donc, est-ce que c'est la volonté du ministre que la GRC n'en fasse pas?

M. Bonnardel : On n'a pas d'autorité sur la GRC, vous comprendrez bien, sur le territoire québécois. Et, à ma connaissance, la GRC a ses droits, en termes de police, au Québec, au Canada. Dans les circonstances, je ne crois pas, présentement, que la GRC utilise un processus de vérification d'antécédents judiciaires avec les différents répondants... pas les répondants, mais les différentes sociétés, au Québec, qui font du transport rémunéré par personne.

M. Benjamin : Oui. En fait, ma question, Mme la Présidente, c'est sur la vérification d'antécédents judiciaires. Actuellement, pour plusieurs programmes, pour plusieurs programmes du gouvernement du Québec, notamment, je pense, entre autres, à quelqu'un qui veut devenir famille d'accueil, par exemple, donc, la vérification d'antécédents judiciaires se ferait auprès de la GRC. Donc, alors, «un corps de police du Québec», est-ce que ça veut dire que la GRC ne pourrait pas en faire? Donc, la GRC serait exclue, à ce moment-là, donc, de l'application de cette loi-là, comme corps de police, donc, intervenant sur le territoire québécois.

M. Bonnardel : C'est ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres...

M. Barrette : ...je tiens à féliciter mon collègue de Viau, qui a posé vraiment une excellente question, vraiment, parce que ce cas de figure là ouvre la porte, cette question ouvre la porte à un paquet de cas de figure. Alors là, peut-être que quelqu'un qui accompagne le ministre, parce que je ne pense pas qu'il ait cette expertise-là, puis ce n'est pas un reproche, parce que je ne l'ai pas, moi non plus... je ne sais pas s'il y a quelqu'un qui l'accompagne qui pourrait répondre à cette question-là. Alors, première question, Mme la Présidente : Est-ce que, lorsque, mettons, le corps de police du Québec, n'importe quel, mettons, la ville de Montréal, le SPVM, est-ce que lui, quand il fait une recherche d'antécédents judiciaires, automatiquement, ça comprend une recherche dans la base de données de la GRC? Moi, je n'ai pas la réponse à ça, c'est une bonne question.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on va aller chercher l'information.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 50)

(Reprise à 17 h 51)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous reprenons les travaux. M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je pensais bien avoir l'information, ça se confirme, maintenant, il y a deux plateformes qui sont utilisées par les différents corps policiers, bien, les corps policiers au Québec. Donc, le Centre de renseignements policiers du Québec, qui est une plateforme informatique qui regroupe les diverses banques de données, et il y a celle du CIPC, qui est le corps, encore une fois, qui... d'information du fédéral, qui est utilisé, donc, par la GRC ou tout autre corps de police au Québec.

M. Barrette : Donc, quand on pose la question au Québec, on voit les dossiers extérieurs. Donc là, je prends un cas de figure, Mme la Présidente, que le ministre va comprendre sans aucun doute. Un individu qui fait cette activité-là à Toronto et qui a eu un comportement non seulement répréhensible, mais criminel, qui décide de déménager parce qu'il ne peut plus à Toronto, quand la demande va être faite à Montréal, la Sûreté du Québec, mettons, ou le SPVM va pouvoir voir ce dont je parle à Toronto... arrivé à Toronto? Est-ce que c'est un oui absolu, ça?

M. Bonnardel : Exactement. Alors, tous les... le CIPC qui est géré et administré par la GRC à partir des renseignements fournis par tous les corps de police du Canada.

M. Barrette : Bien, merci. C'était une question qui était très intéressante.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Viau, j'ai l'impression que vous n'avez pas terminé avec vos questions.

M. Benjamin : Oui, absolument. Mais, écoutez, ça me permet encore de revenir avec ma question. Donc, je comprends, par exemple, donc, un demandeur, s'il décide de s'adresser... parce qu'il y a plusieurs entreprises un peu partout sur le territoire qui offrent ce service-là qui vous permet, à ce moment-là, de faire des demandes de vérification d'antécédents judiciaires. Donc, s'il décide de faire sa demande, sa requête auprès de la GRC, qui lui fournit un document en bonne et due forme sur la vérification d'antécédents judiciaires, ce document-là n'est pas valide? C'est ce que je comprends, M. le ministre?

M. Bonnardel : L'information devra être délivrée à la personne venant d'un corps de police du Québec.

M. Benjamin : Et pourtant, vous êtes d'accord avec moi, en vertu des informations que vous venez de nous donner, donc la base de données dans laquelle l'information va être cherchée, c'est une base de données qui est administrée par la GRC. Donc, un document, donc, émis à partir de la base de données de la GRC, donc émis par la GRC, ce document-là n'est pas valide. C'est ce que vous nous dites?

M. Bonnardel : Les bases de données sont disponibles pour tous les corps de police du Canada, les deux bases de données que je vous ai mentionnées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Vous avez d'autres questions?

M. Barrette : Oui, oui, j'en ai une autre si mon collègue a terminé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : Donc, je comprends, donc, ce serait à ce moment-là deux vérifications que la personne aura à faire.

M. Bonnardel : Non.

M. Benjamin : Non?

M. Bonnardel : C'est le service de police qui a à faire les vérifications sur les deux bases de données.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, vous voulez ajouter un mot?

M. Barrette : Oui, très simple. Est-ce que tous les corps de police, mettons... bon, je pense qu'il n'y en a pas, en fait, je suis sûr qu'il n'y en a pas, là, mais mettons qu'il y en a déjà eu dans le temps, là, mais mettons le service de police de Saint-Québec-Chose, est-ce que tous les corps de police ont accès à ces bases de données là?

M. Bonnardel : Tout à fait. Bien, nécessairement, ce n'est pas tous les corps de police qui signeront des ententes avec les futurs répondants ou autres, là. Il y a les corps de police, là... je n'ai pas en tête, là... je pense que Terrebonne en était un...

M. Barrette : Ma question est simple, là. Est-ce que, légalement, là, il n'y a aucune distinction entre les corps de police. N'importe quel corps de police, même si... ça n'existe plus ou très peu, là, un corps de police local d'un village, une petite MRC y aurait accès, s'il voulait, là.

M. Bonnardel : Accessible à tous les corps de police du Québec.

M. Barrette : O.K. C'est bon.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Un cas pas hypothétique mais plausible : Est-ce que la base de données, les deux bases de données auxquelles le ministre fait référence, est-ce que ça inclut aussi les données, par exemple, d'INTERPOL?

M. Bonnardel : Laissez-moi vérifier.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 56)

(Reprise à 17 h 57)

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, nous reprenons les travaux. Alors, allez-y.

M. Bonnardel : Oui. Alors, à la question du député de Viau, on va essayer d'avoir la réponse du côté du ministère de la Sécurité publique d'ici à notre retour.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le premier alinéa de l'article 13? Pas d'autre commentaire.

Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 13? Pas de commentaire.

Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'article 13? Pas de commentaire.

Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe... Est-ce que c'est un alinéa ici? Dernier alinéa, donc le dernier alinéa de l'article 13?

M. Barrette : ...quasiment envie, Mme la Présidente, de faire un jeu-questionnaire. Devinez la question que je vais poser. Alors, qui paie le...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, il y a un commentaire sur le dernier alinéa. O.K.

M. Barrette : Oui, absolument, absolument. Qui paie?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Bien, qui paie?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Bien, c'est le chauffeur, Mme la Présidente.

M. Barrette : O.K. Donc, on n'est pas dans la situation de tout à l'heure, là, pour l'assurance. Là, c'est les chauffeurs, c'est clair.

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Le répondant n'a rien à dire là-dedans, là.

M. Bonnardel : Pas du tout.

M. Barrette : Parfait. Et actuellement est-ce que ça existe, ça?

M. Bonnardel : L'antécédent judiciaire?

M. Barrette : Oui. En fait... Oui, mais, en fait, je me suis mal exprimé, M. le ministre, Mme la Présidente. Alors, actuellement, là... Parce que, là, le gouvernement prévoit par règlement. Ça, ça m'a étonné parce que j'imagine que, quand on fait ces demandes-là actuellement à la police, au service de police, c'est le service de police qui doit avoir, lui, ces frais-là au moment où on se parle.

M. Bonnardel : Oui. C'est parce que, Mme la Présidente, présentement, il y a différents corps de police qui ne sont pas nécessairement uniformes dans leurs démarches. Alors, même chose pour les tarifs qui sont exigés.

On va implanter, donc, un formulaire, qui va être unique, de vérification des antécédents judiciaires auprès des corps de police, et nécessairement, dans ce cas-ci, vous comprendrez qu'autant pour les tarifs que pour le formulaire unique on va essayer d'avoir, tout comme pour la formation, un canevas qui sera adéquat pour tous les chauffeurs futurs.

M. Barrette : Alors, je comprends de la réponse du ministre, Mme la Présidente, que le ministre a l'intention d'avoir un frais pour l'obtention des antécédents judiciaires uniforme au Québec établi par le gouvernement. C'est ça? O.K. Bon, Mme la Présidente, on reviendra...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, compte tenu de l'heure, nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 19 h 30.

Alors, bonne pause. Merci. À plus tard.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 19 h 30)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Bon retour à notre commission parlementaire. Nous allons poursuivre nos travaux.

M. le député de La Pinière, vous aviez la parole lorsque nous avons terminé les travaux, à 18 heures. Alors, est-ce que vous voulez poursuivre?

M. Barrette : Mme la Présidente, j'ai tellement hâte que vous nous donniez votre décision, que je n'ai rien d'autre à dire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, la décision, j'ai dit que la décision, elle va venir plus tard. Nous sommes passés...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : J'ai pris la décision en délibéré. Alors, nous sommes toujours à l'article 13.

M. Barrette : Nous délibérons encore.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ce sera à la prochaine séance que je rendrai ma décision sur l'amendement de Mme la députée de Mercier. Là, nous sommes rendus...

M. Barrette : Bon. Alors, j'étais sur le tarif, n'est-ce pas?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous sommes au dernier alinéa de l'article 13.

M. Barrette : Mais c'est-à-dire que j'étais... non, n'étais-je pas sur le tarif, Mme la Présidente? Les frais, sur les frais.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Les frais, oui, oui.

M. Barrette : Alors donc, ce que je posais comme question au ministre : Est-ce qu'on doit comprendre que le tarif, dans la volonté du ministre, sera un tarif uniforme, peu importe le corps policier... en fait, peu importe le corps policier? Est-ce que ma compréhension est appropriée?

M. Bonnardel : C'est exactement ce que j'ai dit lors de ma dernière intervention, Mme la Présidente.

M. Barrette : Comme vous voyez, Mme la Présidente, comment la continuité est dans l'harmonie ou l'harmonie est dans la continuité. Est-ce que le ministre a l'intention de prendre le plus haut tarif actuel ou le plus bas? Parce que j'avais évoqué la possibilité d'être informé des différents tarifs qu'il y a actuellement sur non pas le marché, on ne peut pas dire que c'est un marché, mais sur ces demandes de renseignements là?

M. Bonnardel : Loin de moi, Mme la Présidente, de vouloir tarifer de façon additionnelle les chauffeurs de taxi.

M. Barrette : Bien, je suis d'accord, mais ce qui m'intrigue, c'est vraiment un point qui m'apparaît pertinent : Est-ce que le ministre pourrait nous éclairer sur la fourchette de tarifs qui existe actuellement pour des demandes d'antécédents judiciaires au Québec?

M. Bonnardel : Ce sera assurément, Mme la Présidente, près du tarif le plus bas, sinon le tarif le plus bas.

M. Barrette : Ah! bien, c'est intéressant. Alors, quel est-il? Dans quelle fourchette sommes-nous? Peut-être que le ministre peut demander à ses collègues où est-ce qu'on se situe aujourd'hui dans le merveilleux monde des demandes d'antécédents judiciaires.

M. Bonnardel : Cette information, Mme la Présidente, relève du MSP, du ministère de la Sécurité publique. Tout comme à la question tantôt où on me demandait, encore une fois, une question sur le même esprit, j'aurai cette information en même temps que l'autre qu'on me demandait tantôt.

M. Barrette : Ah! Mme la Présidente, je comprends que le ministre s'engage à nous donner cette information.

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Eh bien, je remercie le ministre de sa collaboration. Alors, je n'ai pas d'autre commentaire pour le moment.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il n'y a pas d'autres commentaires sur l'article 13? Puisqu'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 13, nous allons mettre...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est vrai, vous aviez annoncé tout à l'heure parce que vous avez un amendement sur une traduction, c'est ça?

M. Bonnardel : C'est ça. Alors, l'amendement sur l'article 13 se lit comme suit : À l'article 13 du projet de loi, remplacer, dans le texte anglais du dernier alinéa, «provides» par «prescribes».

Cet amendement vise à corriger une incohérence dans le texte anglais, l'utilisation du verbe «provides» est fautive dans ce contexte.

Alors, ça se lirait comme suit : «The Government prescribes, by regulation, the form of those documents and the fees payable for their issue.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur cet article... cet amendement, c'est-à-dire? M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley : Peut-être prendre le temps de...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 19 h 34)

(Reprise à 19 h 35)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Jacques-Cartier, est-ce que vous avez un commentaire?

M. Kelley : Non, c'est correct.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas de commentaire? Ça va?

M. Kelley : Non, pas de commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce que... s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'amendement du ministre, nous allons...

M. Barrette : ...Mme la Présidente, j'ai parlé trop fort, je parlais à mon collègue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 13 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, nous revenons à l'article 13. Est-ce que l'article 13 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, s'il vous plaît, lire l'article 14.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, l'article 14 :

«Est irrecevable la demande d'autorisation qui ne présente pas les renseignements prévus à l'article 11 ou à laquelle ne sont pas joints les documents et les frais prévus à l'article 12.

«Une demande est également irrecevable lorsque la demanderesse a un antécédent judiciaire visé à l'un ou l'autre des paragraphes 1^o et 2^o de l'article 10.»

Commentaire. L'article 14 du projet de loi établit que les renseignements et documents mentionnés aux articles 11 et 12 devront obligatoirement être fournis dès le dépôt d'une demande d'autorisation afin que celle-ci soit recevable et que la Société de l'assurance automobile du Québec puisse en faire l'examen.

Par ailleurs, toute demande faite par une personne ayant des antécédents judiciaires, notamment pour des infractions de conduite dangereuse ou de conduite sous l'effet de l'alcool ou de drogue, sera systématiquement irrecevable. En effet, une personne ayant de tels antécédents judiciaires dans les cinq ans précédant la demande ne pourra en aucun cas être autorisée pour agir comme chauffeur.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : Bien, moi, j'en ai un. Le ministre avait accepté un amendement, là, que j'avais proposé à 10, de mémoire, pour ce qui est des causes d'irrecevabilité, là, la conduite, par exemple, pendant une suspension, là. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, pour des raisons de cohérence, de mentionner ça? Je ne sais pas si le ministre se rappelle, là, j'avais fait ma plaidoirie à l'effet que certains éléments pouvaient être ajoutés dans la liste qu'on a au deuxième paragraphe du premier alinéa.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, à l'amendement du député de La Pinière, on avait modifié... À l'article 10 du projet de loi, remplacer, au paragraphe 1°, «et 320.17» par «, 320.17 et 320.18». Donc, on modifie le paragraphe 1°, qui est déjà amendé par le député de La Pinière. Alors, il n'y a pas de...

M. Barrette : Ah! là, vous considérez que tout ça, c'est englobé par votre article.

M. Bonnardel : Par l'amendement.

M. Barrette : Très bien, Mme la Présidente, je n'ai pas d'autre commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 14? S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 14 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. M. le ministre, s'il vous plaît, lire l'article 15.

M. Bonnardel : Alors, à l'article 15 :

«La société procède à l'examen d'une demande d'autorisation; elle doit refuser d'y faire droit lorsqu'elle constate que la demanderesse ne remplit pas l'une des conditions prévues aux paragraphes 1°, 4°, 5° et 6° de l'article 9 ou lorsqu'elle estime que la demanderesse a un antécédent judiciaire visé au paragraphe 3° de l'article 10.

«La société doit cependant, avant de refuser de faire droit à la demande, consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires à l'égard du lien entre les antécédents judiciaires et les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes.»

Commentaires : Le premier alinéa de l'article 15 précise les cas où la société devra refuser la demande d'une personne désireuse d'agir comme chauffeur. Et quant au deuxième alinéa, il oblige la société à consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires, dont la constitution est prévue par l'article 14 du projet de loi, lorsque la société aura à juger si les antécédents judiciaires d'une personne ont un lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile offrant des services de transport de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : Oui, bien là j'en ai plusieurs, Mme la Présidente, j'en ai... les commentaires que je vais faire sont dans la même catégorie et s'adressent simultanément aux deux alinéas. Alors, je ne sais pas...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, on commence par le premier.

M. Barrette : Je sais, je sais.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est beau.

• (19 h 40) •

M. Barrette : Mais j'avertis le ministre que ça va à l'autre. Puis, s'il souhaite, lui, déborder, je n'ai pas de problème à ce qu'il déborde, là. Alors, voici.

Quand on regarde le premier alinéa, on parle de la société qui procède à l'examen. Bon, je sais que c'est le deuxième alinéa, mais, pour des fins de clarté dans l'argumentaire, là, je le prends en considération quand même, Mme la Présidente, même si on ne le débat pas. «La société doit cependant, avant de refuser — ta, ta — consulter le comité d'évaluation des antécédents», bon.

Donc, ma question est simple, là. Bien, en fait, elle est simple, mais la réponse n'est pas nécessairement simple. La société, là, quand le ministre fait référence à la société, on comprend que c'est la SAAQ, là. Ce n'est pas ça, la question, là. Mais est-ce qu'il fait référence à un comité dans la SAAQ? C'est quoi, la procédure, là?

M. Bonnardel : Bon, Mme la Présidente, l'article 16 définit le comité d'évaluation des antécédents judiciaires. «Il est composé d'un membre désigné par la société, d'un membre désigné par la commission de même que d'un membre désigné par le ministre. Ces membres font partie, respectivement, du personnel de la société, de la commission et du ministère des Transports.»

M. Barrette : On y reviendra tantôt, là, parce qu'on est alinéa par alinéa, mais, pour le premier alinéa, là — j'ai bien dit que j'étais dans la même catégorie, je comprends que le ministre, là, a bien saisi le sens de ma question — alors, pour le premier alinéa, l'examen, il se fait comment? L'examen, on comprend que ce n'est pas un examen, là. L'examen dans le sens de l'analyse du dossier, là. C'est un comité? C'est une personne? C'est une grille? C'est quoi, la mécanique?

M. Bonnardel : Bien, c'est le comité, M. le député.

M. Barrette : Bien, c'est parce que, dans le premier alinéa, ce n'est pas dit que c'est un comité. Dans le deuxième, oui, c'est clair, mais pas dans le premier, d'où ma question.

(Consultation)

M. Bonnardel : Bien, c'est pour ça qu'au deuxième alinéa on parle de : «[Si] la Société doit cependant, avant de refuser de faire droit à la demande, consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires à l'égard du lien entre les antécédents judiciaires et les aptitudes requises...» Alors, si le chauffeur souhaiterait... je vais dire en appel, là, de la décision ou de refuser une demande d'autorisation, bien, c'est le comité qui va se pencher.

M. Barrette : Bien, avec respect, là, c'est parce que ce n'est pas clair de même. Le premier alinéa, qui parle de la société, il ne fait référence à aucun comité. Puis, quand je lis le deuxième alinéa, qu'on débattrait plus tard...

Une voix : ...

M. Barrette : qu'on débattrait plus tard...

Une voix : ...

M. Barrette : ...là c'est comme, oui, c'est vrai, comme un appel, puis là il y a un comité. Mais, avant le comité, là, la société, elle marche comment, là?

M. Bonnardel : Excusez, là, c'est parce qu'on me parlait en même temps, M. le député.

M. Barrette : Non, mais je comprends, je comprends, parce que c'est vrai que c'est un point litigieux. On a l'habitude de mettre le doigt sur des problématiques. Alors, c'est ce que l'on fait actuellement, manifestement. Ce n'est peut-être pas des problématiques, mais c'est certainement des points de clarification.

Dans le premier alinéa, on dit : «La société procède à l'examen d'une demande d'autorisation», et là on explique qu'elle va refuser en fonction des critères. Dans le deuxième alinéa, c'est : Avant de refuser, on va demander, on va consulter un comité. Donc, dans le premier alinéa, il n'y a pas de comité, là, ou il y en a un? C'est deux comités que se parlent? C'est quoi, la mécanique?

Ça fait qu'on ne peut pas dire : Bien oui, mais il y a un comité dans le deuxième alinéa, donc il y en a un dans le premier. Ce n'est pas ça que ça dit, là. Le ministre me dit : Ça ressemble à... on disait... il l'interprète comme étant une procédure d'appel. Je ne pense pas que c'est une procédure d'appel. Je pense que c'est une procédure de sécurité de la décision. Ce n'est pas un bon mot, là, mais je pense que vous comprenez ce que je veux dire. Alors, la première partie, le premier alinéa, là, comment ça marche? C'est un fonctionnaire, là, puis je ne dis pas ça négativement, qui a une grille, puis il fait check, check, check, non? Ou c'est un comité comme tel?

M. Bonnardel : L'article 15, le premier alinéa, la société devra... précise les cas où la société devra refuser la demande d'une personne désireuse d'agir comme chauffeur. Et c'est là, au deuxième alinéa, il oblige la société à consulter le comité d'évaluation.

M. Barrette : Après. Dans le premier alinéa, là, la société procède à l'examen. Alors, la société procède à l'examen en fonction de critères qui sont énumérés dans les lignes suivantes du premier alinéa. Et, si, à la suite de cette procédure-là, on en est rendu à refuser, bien là il y a comme une deuxième opinion que est demandée à un comité. C'est comme ça que je le lis.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Alors, si c'est ça, je reviens à ma première question : Dans la première partie de l'exercice, comment ça se passe? C'est un comité? C'est un individu?

M. Bonnardel : C'est un individu. C'est la société. C'est un individu.

M. Barrette : Bon, donc, c'est ça, la réponse.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : C'est une check-list. C'est une liste de vérification.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Bon, parfait. Alors donc, ça, ça clarifie ça. Le reste est clair pour le premier alinéa.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, il n'y a pas d'autres commentaires sur le premier alinéa? Non? Alors, deuxième alinéa, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Barrette : Donc là, on arrive au deuxième alinéa, et la réponse à mes questions se trouve à 16 essentiellement. Parce que la question, évidemment, qui venait par la suite, c'est : Vous les nommez comment? Alors, vous me renvoyez à 16. J'accepte ce renvoi-là, et bientôt on va pouvoir en discuter, bon.

Maintenant, si je reviens à 15, avec le deuxième alinéa, bon, c'est une deuxième opinion pour consolider, puis j'irais même jusqu'à dire qu'on est prudents puis on veut être sûrs que la décision n'est pas la mauvaise décision ou plutôt est effectivement la bonne. Bon, très bien.

Alors, le comité d'évaluation, lui, là, là, c'est quoi, ses critères? Comment il marche, ce comité-là? Quand on va arriver à 16, là, on va parler de la nomination des membres, on s'entend? Bien, les membres du comité en question. Maintenant, à 15, là, c'est quoi, son modus operandi, là?

Alors, on a dit qu'au premier alinéa de 15, essentiellement, c'est une check-list. Il a mis le document, il l'a rempli, il a fait des démarches, il a payé, et ainsi de suite, bon, et puis on analyse le dossier en fonction des paragraphes 1°, 4°, 5°, 6° de l'article 9 et du troisième paragraphe de 10. C'est clair, il n'y a rien d'autre à dire là-dessus, on les a traités.

Maintenant, quand on... C'est clair, là. 15, le premier alinéa, c'est clair : check-list. Alors, la deuxième... puis là c'est intéressant, parce que, si la check-list est claire, bien, on se demande même pourquoi on peut se retrouver devant une deuxième opinion. Et, à ce moment-là, ça va quoi, le critère? J'ai de la misère à figurer la nécessité ou un cas de figure qui amène le deuxième alinéa. Vous avez dû réfléchir à ça.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il y a déjà eu... bien, il existe déjà, de manière administrative, en 2014, un comité qui a été formé avec la Société de l'assurance automobile du Québec, du Bureau de taxi, du ministère des Transports. Et ce comité évalue donc aussi les infractions criminelles qui sont visées par le paragraphe 3° de l'article 10, infraction d'ordre sexuel, infraction contre la personne, meurtre, voies de fait, peu importe, enlèvement, traite de personne. Alors, c'est le rôle que ce comité a déjà qu'on va transférer nécessairement dans ce nouveau comité d'évaluation des antécédents judiciaires.

M. Barrette : Mais là, Mme la Présidente, là, vous m'en voyez étonné parce que, là, on fait un projet de loi qui vient mettre à jour, je vais le dire comme ça, là, O.K., mettre à jour les pratiques qui ont lieu à date. Donc, on vient prévoir ou inclure, dans le projet de loi, les cas de figure qu'on a vus dans le passé. Alors, ça devrait être autoporteur, ça. On ne devrait pas avoir besoin d'un cas de figure. J'écoute les exemples que le ministre m'a donnés, ça m'apparaît être des exemples de check-list, là. C'est clair, clair, clair qu'avec ces exemples-là on ne peut pas passer le premier alinéa, là.

Alors là, encore une fois, j'aurais aimé, Mme la Présidente, avoir un cas de figure très hypothétique, là, qui ferait en sorte qu'on ait besoin de passer par là. Donc, il y a une espèce de grille d'analyse, là, qui permet audit comité de prendre sa décision, sinon c'est arbitraire.

M. Bonnardel : Un cas de figure, exemple, un vol à l'étalage voilà 10, 12 ans. Bien, est-ce qu'un vol à l'étalage, voilà 10, 12, ans, devrait empêcher un futur chauffeur d'obtenir son accréditation? C'est ce à quoi le comité d'évaluation des antécédents va se pencher. Je prends un cas, je ne veux pas dire qui n'est pas grave, parce qu'un vol à l'étalage c'est grave, mais c'est un peu un cas... un cas de figure, une image, là, sur une situation qui pourrait, je pense, être discutable, à savoir est-ce que, oui ou non, on permet à un futur chauffeur d'obtenir son accréditation malgré un vol à l'étalage.

• (19 h 50) •

M. Barrette : Juste vérifier quelque chose, madame. C'est parce que, là, je veux juste m'assurer que je fais référence à la bonne place, là. Parce qu'à 10 on fait référence à des antécédents judiciaires, évidemment, dans les cinq dernières années. Oui, oui. Oui, O.K., 10 ne fait pas référence à ça. Il y a le troisième paragraphe, là, qui traite du cas de figure que le ministre vient d'évoquer. Oui. O.K. C'est bon.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 15? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur le...

M. Bonnardel : J'ai un amendement de concordance aussi sur l'article 15, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y, M. le ministre.

M. Bonnardel : Alors, à l'article 15 du projet de loi :
1° remplacer, dans le premier alinéa, «4°, 5° et 6°» par «2.1°, 4° et 5°»;
2° remplacer, dans le deuxième alinéa, «refuser de faire droit à la demande» par «déterminer si la demanderesse a un tel antécédent».

Cet amendement, donc, apporte un ajustement à l'article 15 du projet de loi pour prévoir que la Société de l'assurance automobile du Québec sera tenue de consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires seulement dans le cas où

il y aura lieu d'évaluer si les antécédents judiciaires d'une personne ont un lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur offrant du transport de personnes par automobile.

Les conditions prévues aux paragraphes 1^o, 2.1^o, 4^o et 5^o de l'article 9 ne sont effectivement pas liées à des questions d'antécédents judiciaires. La modification du premier alinéa en est une de concordance, puisque le paragraphe 6^o de l'article 9 a été retiré par amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Juste préciser, M. le ministre, pour nos travaux, il aurait peut-être été préférable que vous nous présentiez votre amendement après la lecture de l'article 15.

M. Bonnardel : C'est ce que je souhaitais tantôt.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'aviez-vous annoncé ou c'est moi qui ai raté quelque chose?

M. Bonnardel : Non, mais c'est parce que, tantôt... C'est ce que je faisais au début, le député de La Pinière ne souhaitait pas que je fasse ça pour la suite. Mais là, si vous me dites de lire l'amendement à chaque...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, au début de nos travaux.

M. Bonnardel : C'est comme vous voulez.

M. Barrette : En rétrospective je suis encore plus content d'avoir dit ça comme ça, là, parce que, là, je suis un petit peu étonné de certaines affaires.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, donc il y a un amendement.

M. Barrette : Bien oui!

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, commentaires, M. le ministre.

M. Bonnardel : Je le déposerai au début puis, les prochaines fois, je les déposerai au début.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je pense qu'on doit procéder à l'amendement avant de procéder à l'article.

M. Barrette : Mme la Présidente, là, je vais le redire au ministre, là, je suis bien content d'avoir attendu maintenant, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Bon, bien, M. le ministre, avez-vous des commentaires sur votre amendement?

M. Bonnardel : Non, j'ai lu l'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. M. le député, avez-vous des commentaires sur l'amendement de M. le ministre?

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, j'aimerais juste peut-être suspendre quelques instants pour bien lire l'amendement puis voir les références.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Alors, nous allons suspendre.

(Suspension de la séance à 19 h 53)

(Reprise à 19 h 55)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous poursuivons nos travaux. M. le ministre, avez-vous des commentaires sur votre amendement? Non? M. le député de Lapinière, avez-vous des commentaires sur l'amendement du ministre?

M. Barrette : Pardon?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Avez-vous des commentaires par rapport à l'amendement du ministre?

M. Barrette : Oui, oui. Bien, j'ai quelques commentaires, là, vraiment de compréhension. Je vais résumer, là, pour être certain, là, que j'ai bien compris. Alors, l'amendement dit essentiellement qu'au premier alinéa on garde 1^o, n'est-ce pas? On ajoute 2.1^o. 2.1^o, pour le bénéfice de ceux qui nous écoutent, c'est un amendement qui avait été déposé par les collègues de la troisième opposition sur la nécessité pour le chauffeur de parler français, parler et comprendre, je pense, là, de mémoire. 4^o et 5^o étaient déjà là, ils restent, et 6^o, on l'enlève parce que c'est une raison de concordance, parce que, précédemment, on abolissait 6^o. Parfait.

2° remplacer, dans le deuxième alinéa, «refuser de faire droit à la demande» par «déterminer si la demanderesse a un tel antécédent», bon.

Quand le ministre nous dit son explication, il dit, je vais le citer : «Cet amendement apporte un ajustement à l'article 15 du projet de loi pour prévoir que la Société de l'assurance automobile du Québec sera tenue de consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires seulement dans le cas où il y aura lieu d'évaluer si les antécédents judiciaires d'une personne ont un lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur.»

J'ai de la misère à comprendre comment ce qui est proposé comme amendement nous limite à seulement dans les cas où il y a lieu d'évaluer si les antécédents judiciaires d'une personne ont un lien avec les aptitudes. Là, là, quand on regarde l'amendement, au premier paragraphe, on vient enlever, par concordance, 6°, parce que 6°, on l'abolit, puis on ajoute 2.1°. Puis c'est bien correct, parce que c'est un article qui n'a rien à voir avec les antécédents, là, c'est... il doit parler français. Puis, deuxièmement, là, on parle des antécédents, mais là je ne vois pas en quoi ça devient un test pour dire que le deuxième alinéa peut être appliqué à la condition que les antécédents d'une personne ont un lien avec les aptitudes. Je ne le vois pas. J'ai peut-être mal compris ou pas lu assez, mais je ne vois pas comment cet amendement-là devient un test qui amène cette conséquence-là. Je vois le droit à venir se présenter au bâton, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on ne peut pas prétendre initialement refuser de faire droit à la demande. C'est pour ça que le texte a été modifié en disant que la société doit cependant, avant de déterminer si la demanderesse a un tel antécédent... Alors, c'est pas mal plus, dans le libellé, un point écrit par les avocats du ministère pour... encore une fois, je le dis, là, je ne suis pas juriste, là, mais de ne pas prétendre de refuser de faire droit à la demande.

M. Barrette : Bien, je comprends ce que le ministre me dit. C'est parce que je ne comprends pas comment l'amendement fait ce que le ministre dit que ça va faire. Je le répète, là, je vais le relire, là, puis peut-être qu'en le relisant on va tous se comprendre. Initialement, ça dit : «La société doit cependant, avant de refuser de faire droit à [une] demande — donc, de refuser la demande — consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires à l'égard du lien entre les antécédents judiciaires et les aptitudes requises et le comportement approprié...» O.K. Là, on vient changer ça en disant : Remplacer, dans le deuxième alinéa, «refuser de faire droit à la demande» par «déterminer si la demanderesse a un tel antécédent».

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on présumait, avec le premier libellé, on présumait de la décision du comité que la société refusait déjà de faire droit à la demande. Alors, en modifiant le libellé, en disant donc : «La société doit cependant, avant de déterminer si la demanderesse a un tel antécédent», bien, on laisse le comité de façon plus objective, je vais le dire ainsi, là, dans sa décision...

M. Barrette : Oui. Alors là, ça veut dire, là, si je lis correctement, là, le deuxième alinéa, il va faire une chose, il va seulement déterminer s'il y a un lien avec les aptitudes, puis, s'il n'y en a pas, il va accepter la demande.

M. Bonnardel : Selon le cas de figure qu'on a mentionné tantôt, là

M. Barrette : Oui. Oui. O.K. Disons que ça... c'est quand même... il y a un côté subjectif que je peux comprendre, là.

M. Bonnardel : Mais c'est déjà comme ça que ça fonctionne, M. le député.

• (20 heures) •

M. Barrette : O.K. Le chauffeur a-tu un droit d'appel, un recours de ce genre-là? Parce que, là, on s'entend que le deuxième alinéa, là, là, on est vraiment, vraiment dans le jugement de valeur.

M. Bonnardel : Au paragraphe... pas au paragraphe, pardon, à l'article 18, vous avez, donc, la procédure d'appel.

M. Barrette : O.K., je n'ai pas d'autre commentaire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement du ministre par rapport à l'article 15? Oui, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley : Oui, j'ai juste une question, parce que c'est... Excusez-moi, je n'étais pas là pour l'adoption de l'article 2.1, et ce n'est pas sur le site le Greffier non plus. Est-ce que vous avez le texte exactement qui a été adopté? Juste... J'ai une question, une précision. Juste... je veux être sûr on parle de quoi exactement, parce que Joël n'a pas une copie non plus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 2.1?

M. Barrette : C'est l'amendement qui a été accepté.

M. Kelley : Oui.

M. Barrette : Moi, je n'ai pas mes documents, malheureusement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On a la série d'amendements ici.

M. Barrette : Suspendons.

M. Bonnardel : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K.

M. Bonnardel : ...lit comme suit : «2.1° elle est en mesure de comprendre, parler et lire le français.»

M. Kelley : Alors, c'est juste une question. Alors, dans la grille, quelqu'un qui ne peut pas lire en français va être rejeté comme un chauffeur? Je veux juste avoir une précision, parce que je ne parle pas pour un anglophone ni un allophone, mais peut-être quand même pour un francophone qui ne peut pas lire nécessairement grâce à des problèmes d'apprentissage, je veux que ce n'est pas nécessairement juste une obligation, mais, s'il y a un problème, qu'il y a un suivi qui est fait avec la personne pour aider cette personne. Alors, c'est juste d'avoir une précision là-dessus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Jacques-Cartier, si vous revenez sur l'amendement 2.1°...

M. Kelley : Non, ce n'est pas sur...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...il est adopté, là.

M. Kelley : Non, non, non, ce n'est pas 2.1°, c'est dans... parce qu'on ajoute ici, dans le texte de 15, si je comprends bien.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Kelley : Ça va être une exigence, on ajoute ça. Alors, moi, je pose la question : Est-ce que, si 2.1° est là, ça va être pris en considération comme une... c'est une obligation pour un chauffeur? C'est juste une précision là-dessus.

M. Bonnardel : C'est déjà écrit dans le règlement. On a copié-collé ce qui était déjà écrit dans le règlement.

M. Kelley : Bien, alors, c'est...

M. Barrette : ...

M. Kelley : Oui, c'est correct.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Et donc il n'y a pas d'autres commentaires sur l'amendement proposé par le ministre? S'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'amendement proposé par M. le ministre, nous allons le mettre aux voix. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, nous revenons à l'article 15. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Je pense qu'on avait dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas d'autre commentaire. Je repose la question : Pas d'autres commentaires sur l'article 15? Puisqu'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 15, nous allons le mettre aux voix. Est-ce que l'article 15 est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 16.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, alors, l'article 16 :

«Le ministre constitue le comité d'évaluation des antécédents judiciaires. Il est composé d'un membre désigné par la société, d'un membre désigné par la commission de même que d'un membre désigné par le ministre. Ces membres font partie, respectivement, du personnel de la société, de la commission et du ministère des Transports.»

L'article 16 du projet de loi vise à constituer le comité que la Société d'assurance automobile du Québec devra consulter lorsqu'elle aura, dans le cadre de l'analyse d'une demande, à juger si les antécédents judiciaires d'une personne ont un lien avec les aptitudes requises et les comportements appropriés d'un chauffeur d'une automobile offrant du transport de personnes.

J'ai un amendement, Mme la Présidente, que je vais vous lire immédiatement : À l'article 16 du projet de loi, ajouter, à la fin, l'alinéa suivant :

«Le comité comprend, de plus, un membre désigné conformément au deuxième alinéa de l'article 194.»

Cet amendement prévoit la désignation d'un membre additionnel au sein du comité qui, en vertu de l'article 194, serait désigné par la ville de Montréal ou l'Autorité régionale de transport métropolitain.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons procéder par l'analyse de l'amendement. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement de M. le ministre?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente, j'aimerais attendre de voir le texte, parce que 194 est plus compliqué que ça en a l'air.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous voulez une suspension?

M. Barrette : Oui, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 05)

(Reprise à 20 h 08)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. M. le député de La Pinière, vous avez un commentaire?

M. Barrette : ...débatte de 194, là, mais quand on dit, là, «conformément au deuxième alinéa de 194», c'est sûr que le deuxième alinéa de 194, ça parle de délégation à d'autres organismes. Alors, je suis un peu étonné qu'on dise «conformément au deuxième alinéa de 194», là. Je... juste étonné, là.

Une voix : ...

M. Barrette : Bien oui, c'est celui-là. Le premier, c'est celui-là. Ça, c'est le deuxième.

M. Bonnardel : Le deuxième alinéa, c'est celui, M. le député, qui parle de la ville de Montréal.

M. Barrette : Bien oui.

M. Bonnardel : Le BTM.

M. Barrette : C'est exactement ce que je dis. Le deuxième alinéa, là, on parle... c'est... on parle de délégation à des organismes.

M. Bonnardel : Le RTM ou le BTM.

M. Barrette : Oui, mais là l'article, là, lui, là... Là, vous voulez nous dire, là, qu'on... Parce qu'on parle d'un membre désigné. Ça veut dire qu'un membre désigné pourrait être un organisme?

M. Bonnardel : Bien, c'est un membre désigné d'un organisme.
• (20 h 10) •

M. Barrette : Bien non, bien non, bien non, non. On ne se comprend pas, là. «Who knows», ça se peut qu'encore une fois je n'aie pas la bonne compréhension, là. 16, on parle de la constitution d'un comité d'évaluation des antécédents judiciaires. Alors, on parle d'un membre désigné par la société. Moi, je comprends qu'on parle d'une personne, un individu, d'un membre désigné par la commission, il me semble qu'implicitement ça semble être un individu, puis un membre désigné par le ministre. Il me semble qu'implicitement c'est un individu.

Mais 194, ça fait référence à des organismes, là. L'amendement est «conformément au deuxième alinéa de 194», puis 194, ça traite de délégations et des organismes. Alors, peut-être que je fais une mauvaise lecture du droit, mais, à 16, c'est un comité. Un comité, c'est des membres, ce n'est pas des organismes.

M. Bonnardel : Donnez-moi, Mme la Présidente, deux petites minutes. Je vais vérifier avec mes avocats.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 11)

(Reprise à 20 h 12)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, voilà, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Il y aura un élément de concordance à l'article 194 pour répondre, donc, de l'interrogation du député pour ce qui est du membre désigné.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. M. le ministre... M. le député.

M. Barrette : Ça veut dire quoi, ça là, là?

M. Bonnardel : Ça veut dire que, dans une certaine mesure, M. le député, avez raison.

M. Barrette : Ah! Ah! merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah bien!

M. Barrette : On peut-u la reposer, la... Ça veut dire quoi...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement?

M. Barrette : Mais, ça veut dire quoi? Il va falloir avoir un autre amendement à un moment donné?

M. Bonnardel : 194. Donc, dans...

M. Barrette : Ah! on va faire un amendement à 194 dans trois mois.

M. Bonnardel : Tantôt.

M. Barrette : O.K., c'est beau. On prend ça en note.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je vous rappelle que nous sommes toujours en ondes. Alors donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article... sur l'amendement du ministre?

M. Barrette : Non. Ah! bien, oui, oui, oui. Attendons... attendez un petit peu, là. Alors, j'avais... Avant l'amendement, j'avais une question qui avait jailli dans mon esprit, qui n'est pas saint, i-n-t. Alors, est-ce que le ministre considère, parce que ce n'est pas indiqué là-dedans, là, c'est un peu... je le dis par une expérience dans d'autres secteurs d'activité, là. Il n'y a pas lieu de s'assurer que la désignation de membres, là, d'individus sur ce genre de comité là soit assujétie à un minimum de compétence?

M. Bonnardel : Tout comme, Mme la Présidente...

M. Barrette : C'est une question, là.

M. Bonnardel : ...un comité a été formé en 2014, constitué de manière administrative par un représentant de la Société de l'assurance automobile du Québec, du Bureau de taxi de Montréal et du ministère des Transports, je pense que ça va de soi que les trois personnes qui siègent présentement étaient des personnes compétentes pour répondre, encore une fois, de la situation exposée en termes d'analyses pour les antécédents judiciaires.

M. Barrette : Oui, je comprends que ça va de soi, là, mais ce n'est pas la même chose, aller de soi puis prévoir, dans un article, qu'il doit y avoir au moins une personne qui a une compétence juridique en la matière.

M. Bonnardel : Bien, il va de soi, Mme la Présidente, en tout respect, que les personnes qui seront nommées là auront des compétences ou certaines compétences, en tout cas, un sur trois ou deux sur trois qui seront nécessairement des juristes pour être capables de bien statuer et d'amener le comité à prendre la meilleure des décisions, à chaque fois, selon le cas.

M. Barrette : Bien, je reviens sur mon argument, là. Aller de soi... On a dit, à 15, là, essentiellement, que ce comité-là devait, pour reprendre les paroles... pas les paroles, mais les mots de l'explication que le ministre nous a dite : C'est moins judiciaire... c'est moins spécifique dans le côté judiciaire que subjectif quand... qu'au lien de l'antécédent judiciaire avec le comportement d'une personne. Le ministre prenait comme exemple un vol à l'étalage à 17 ans. La personne a 45 ans. Là, on n'est pas vraiment dans le judiciaire, là. Ça pourrait être un sociologue, là, un psychologue, un psychosociologue qui serait tout à fait apte à dire : Bien là, slaquez, là. 17 ans, avec le «track record» de cette personne-là, il n'y a pas lieu de... Mais, par contre, il peut y avoir des circonstances où il y a un caractère juridique plus particulier.

Moi, je dis juste que ce comité-là, de la manière que, maintenant, l'article précédent a été amendé, ça n'amène pas nécessairement des gens qui ont une compétence juridique, ça ne va pas nécessairement absolument de soi. Je comprends

l'article du... pas l'article, mais l'argument du ministre, je ne suis pas contre, là, au contraire, mais il n'y aurait pas lieu de s'assurer qu'on ait la garantie qu'il y ait au moins une personne qui ait une compétence juridique?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, honnêtement, il existe déjà un comité de nature administrative, déjà avec la SAAQ, déjà avec le Bureau de taxi et le ministère des Transports. Alors, soyez assuré que, si on le fait déjà, je ne vois pas en quoi on irait plus bas que ce qu'on a déjà nommé comme personnes depuis 2014. Il va de soi qu'on va nommer les meilleures personnes pour être capables de prendre les décisions adéquates pour la suite.

M. Barrette : Bien, M. le Président, je ne prête pas de mauvaises intentions au ministre, là, le ministre, il dépose un projet de loi qui veut, on le sait, là, démanteler la situation actuelle pour en construire une nouvelle qui... ça va durer pendant 40, 50, 60 ans. C'est les mots qui ont été prononcés. N'y a-t-il pas lieu de s'assurer qu'à la case départ il y ait au moins ça? Si le gage de la bonne décision est le passé, ne le défaisons pas, restons comme c'est. Mais là on le défait. Ça fait que moi, je suis juste... je suis là pour qu'on s'assure que, dans le projet de loi, il n'y ait pas de trou, qu'on ne se ramasse pas dans des situations où il y aura des injustices.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, sur le comité qui existe, de nature administrative, présentement, il y a deux avocats, du MTQ et du BTM.

M. Barrette : Bon, et est-ce qu'actuellement dans la réglementation ça exige ça?

M. Bonnardel : Non.

M. Barrette : O.K. Puis le ministre considère que ce n'est pas une bonne idée de l'exiger aujourd'hui, parce que le passé, il n'y en avait pas.

M. Bonnardel : Bien, ce n'est pas une question que c'est une bonne idée, Mme la Présidente, mais on est conscients, je pense, que, peu importe le ou les ministres, on est conscients qu'en textualisant puis en expliquant que les membres du comité vont venir de différentes organisations on va mettre des personnes adéquates puis on va regarder ce qui se fait depuis 2014 pour être capable... Donc, je comprends la question, là, puis peut-être les inquiétudes, mais on n'ira pas plus bas que ce que nous avons présentement. Quand je dis plus bas, là, ce n'est pas méchant, là, mais ici... je pense que, dans ce contexte, oui, il faut minimalement un ou une avocate pour être capable d'avoir une décision qui pourrait être analysée par procédure x, y, z, là. Il y en a déjà deux présentement sur le comité.

M. Barrette : Oui, mais est-ce que le ministre a regardé les 30 dernières années, pour voir s'il était advenu une situation où il n'y en avait pas du tout?

M. Bonnardel : Ce comité existe depuis 2014, Mme la Présidente.

M. Barrette : Ah! donc, donc, donc, c'est un passé très récent. On ne peut pas prédire l'avenir. Est-ce que le ministre va être absolument rébarbatif à ce qu'on dépose un amendement qui statue qu'au moins un membre dudit comité ait... détienne des compétences juridiques? Ce sera aux différentes personnes, là... Il y a plusieurs comités, là. Entendez-vous entre vous autres, là, puis envoyez-en au moins un qui a une compétence juridique.

M. Bonnardel : Je ne peux pas empêcher, Mme la députée... Mme la Présidente, le ministre... pas le ministre, mais le député de déposer tous les amendements qu'il souhaite.

M. Barrette : Je comprends. Vous savez, là, ce n'est pas... Je sais que le ministre ne veut absolument pas que je prenne des heures et des heures du temps d'amendements qui me sont octroyés pour discuter de ça. Je fais de la prévention parlementaire.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je peux le rassurer, oui, oui, je ne vois pas en quoi je pourrais refuser qu'il y ait une nature... de nature juridique, au moins un des membres, regardez...

M. Barrette : Ah! bien là, s'il ne voit pas en quoi il pourrait refuser, on va déposer un amendement.

M. Bonnardel : Qu'il le dépose, on va l'accepter.

M. Barrette : Très bien. Mme la Présidente, je vous propose de...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous annoncez un amendement?

M. Barrette : Oui. Bien là, je vais vous proposer...

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'amendement?

M. Barrette : Oui, un amendement à 16, on va l'écrire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, c'est-à-dire, il faut que ça soit un sous-amendement.

M. Barrette : Ah! je m'excuse. Un sous-amendement, parce que c'est lui qui a déposé l'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, c'est un sous-amendement à l'amendement.

M. Barrette : Oui, vous avez tout à fait raison.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, vous annoncez un sous-amendement à l'amendement?

M. Barrette : Oui, si vous me permettez de prendre un moment pour le rédiger.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 20 h 20)

(Reprise à 20 h 30)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, à l'ordre! Nous allons reprendre les travaux. Nous en étions à votre sous-amendement, M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous en étions à votre sous-amendement. Veuillez le lire et faire vos commentaires.

M. Barrette : Bien sûr, Mme la Présidente. Alors, je dépose le sous-amendement suivant :

L'amendement proposé à l'article 16 du projet de loi est modifié par l'ajout, à la fin de l'alinéa suivant... non, l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«La composition du comité nécessite la présence d'au moins un membre qui est avocat ou notaire.»

Bon, je pense, Mme la Présidente, que je n'ai pas besoin de m'étendre sur les explications de l'amendement, compte tenu des conversations précédentes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Avant de... Il faut que je te demande s'il y a d'autres commentaires.

M. Bonnardel : Oui, on n'en a pas.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, il n'y a pas d'autre commentaire. Alors, est-ce que le... Je vais mettre aux voix le sous-amendement. Est-ce que le sous-amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, nous revenons à l'amendement de M. le ministre. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement à l'article 16? S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons mettre aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 16 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Revenons à l'article 16. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 16?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Tel qu'amendé. Il n'y a pas d'autres commentaires?

M. Barrette : Ah! si vous insistez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, non, non, je n'insiste pas. S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 16. Est-ce que l'article 16 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 17.

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Alors, l'article 17 :

«Lorsque la société fait droit à la demande d'autorisation, elle délivre à la demanderesse un permis attestant que celle-ci est un chauffeur autorisé.

«Ce permis contient une photographie du chauffeur prise par la société et porte un numéro. Un règlement du gouvernement détermine la teneur du permis, de même que sa forme et la périodicité suivant laquelle la photographie doit être mise à jour.»

Commentaire. L'article 17 prévoit la délivrance d'un permis avec photo attestant de la qualité de chauffeur autorisé d'une personne. Un règlement du gouvernement précisera notamment la teneur et la forme que prendra ce permis.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article... le premier alinéa de l'article 17?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 17?

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, c'est... Bon, évidemment, l'article 17, là, tel qu'il a été considéré à ce moment-ci, il n'y a pas grand-chose à dire, sauf que... sauf que... En fait, il n'y a pas grand-chose à dire.

Maintenant, est-ce qu'il ne manque pas un alinéa, dans cet article-là, à propos de la disposition, dans le véhicule, dudit permis ou il ne sera pas dans le véhicule? Est-ce que je dois comprendre que ça, c'est un permis que le chauffeur va transporter sur lui, mais il n'exposera pas, et celui qui va être exposé va être quelque chose d'autre dans le projet de loi?

M. Bonnardel : On a déjà, Mme la Présidente, discuté, donc, du... je ne veux pas dire «collant» ou ce qu'on mettra comme autorisation. Vous parlez, vous, du véhicule dûment autorisé?

M. Barrette : Non. Bien, d'abord, sur le véhicule dûment autorisé, pour ce qui est du collant, je ne pense pas qu'on ait eu un débat très profond, détaillé, sur comment ça allait fonctionner. On a parlé de cas de figure. Moi, je me souviens avoir dit : Regardez, c'est parce que, là, actuellement, certaines compagnies, actuellement, là, c'est un papier littéralement photocopié ou pas photocopié, mais «tapé», là, sur la fenêtre, là. Moi, en fin de semaine, là, je peux vous le dire, là, j'ai vu un véhicule qui avait au moins deux... tu sais, c'était scotch tape, là, Uber, Eva puis un autre, là. Ça fait que moi, je trouve que, là, c'est léger, mais on en a parlé puis on n'a pas fait le tour de ça. Peut-être qu'on va le faire à un moment donné.

Maintenant, là, on parle du permis. Alors, le permis, là, je comprends, là, que l'article, il dit clairement qu'il va y avoir une forme, un numéro, une photo, une périodicité, et ainsi de suite. Alors, est-ce que ce permis-là, c'est le permis que... comme ça? On a ça, nous autres. Il est dans ma poche, personne ne le voit. Alors, est-ce que c'est ça ou c'est la pièce qui va être affichée dans le taxi, auquel cas, pourquoi on ne traite pas de ça à 17?

M. Bonnardel : L'article 61, mais c'est un peu le principe, pour ne pas le dire, le «pocket card»...

M. Barrette : ...français, là.

M. Bonnardel : ...que la plupart des taxis ont dans leur véhicule, avec la photo, le numéro d'identification et le nom de la personne. Vous l'avez à l'article 61 du projet de loi. L'article 61 : «Un chauffeur autorisé doit afficher à la vue des passagers, dans l'automobile...»

M. Barrette : Pourquoi vous ne l'avez pas mis à 17? Non?

M. Bonnardel : Bah! C'est des dispositions particulières...

M. Barrette : Techniques, là...

M. Bonnardel : ...au chauffeur autorisé, là.

M. Barrette : Moi, personnellement, je l'aurais mis là, mais je n'en tiens pas rigueur. Donc, le chauffeur n'aura pas un deuxième permis, là. Il n'a pas un permis comme un permis de conduire qu'il a dans ses poches et un document qui est affiché. Ce n'est pas un et l'autre, c'est la même affaire. Ce n'est pas un ou l'autre, c'est-à-dire, c'est...

M. Bonnardel : Bien, c'est la délivrance d'un permis avec la photo. C'est tout.

M. Barrette : C'est correct. C'est juste...

Une voix : ...

M. Barrette : Oui, vas-y.

(Consultation)

M. Barrette : Je n'ai pas d'autre question, Mme la Présidente. En fait, je n'avais pas de question, mais...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, il n'y a pas d'autres commentaires sur l'article 17? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 17. Est-ce que l'article 17 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 18.

M. Bonnardel : Oui. L'article 18, Mme la Présidente :

«Lorsque la société refuse de faire droit à une demande d'autorisation, elle avise, par écrit, la demanderesse de sa décision.

«Avant de refuser d'octroyer son autorisation, la société doit notifier par écrit à la demanderesse le préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative (chapitre J-3) et lui accorder un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations.»

L'article 18 prévoit que la société, en cas de refus d'une demande d'autorisation, doit en aviser par écrit la personne concernée. De plus, dans le respect des règles habituelles d'équité procédurale, un préavis exposant les motifs sur lesquels se fonde la société pour refuser une autorisation devra être acheminé à la demanderesse afin de lui donner l'occasion de présenter ses observations. Notons que la décision de refuser la délivrance d'une autorisation pourrait être contestée devant le Tribunal administratif du Québec en vertu de l'article 190 du projet de loi.

C'est l'article qu'on a discuté suite aux discussions que nous avons, je crois, sur le 16.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 18?

M. Barrette : Juste une petite seconde, là, Mme la Présidente, là, pour que je me remémore ceci. Alors, sur le premier alinéa, non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas d'autres commentaires? Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa?

M. Benjamin : Oui.

M. Barrette : Oui...

M. Benjamin : Sur le premier alinéa.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Viau.

M. Benjamin : Merci, Mme la Présidente. Sachant, tantôt, la volonté exprimée par le ministre de privilégier les voies électroniques, notamment au niveau de la formation, dois-je comprendre aussi que ces démarches... est-ce que l'ensemble de ces démarches, ce sont les démarches qui pourront être faites par voie électronique ou, du moins, est-ce que c'est par la poste?

M. Bonnardel : Écoutez, légalement, selon moi, ça va se faire par la poste, pas par voie électronique. S'il y a refus, là... Bien, donnez-moi deux petites secondes, je vais vous confirmer le tout.

(Consultation)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Si vous avez besoin de plus de temps, je vais suspendre.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 40)

(Reprise à 20 h 45)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Donc, nous en étions aux commentaires.

M. Bonnardel : ...pour répondre, Mme la Présidente, au député, c'est bien par la poste que c'est envoyé. Si la personne en fait la demande, ça peut être envoyé par voie électronique aussi.

M. Benjamin : Ah! ça pourrait être...

M. Bonnardel : On ne peut pas la forcer, là, à... mais c'est par la poste.

M. Benjamin : D'accord. Parfait. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, il n'y a pas d'autres commentaires?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, j'ai une question à poser au ministre, qui est assez simple, là. Je ne l'ai pas vu, là, ou j'ai mal lu. Est-ce que c'est possible qu'un permis soit suspendu?

M. Bonnardel : Est-ce que le député veut m'expliquer en quoi le permis peut être suspendu?

M. Barrette : Bien, c'est une question que je pose. Je n'ai pas de cas de figure qui me vient à l'esprit, là. C'est-u possible?

M. Bonnardel : Bien, le permis du chauffeur de taxi, vous voulez dire? L'accréditation du chauffeur de taxi?

M. Barrette : Oui, oui, oui.

M. Bonnardel : Bien, son permis sera... son accréditation sera suspendue s'il enfreint la loi, le Code de la sécurité routière, perd son permis pour des points d'inaptitude, alcool au volant.

M. Barrette : Non, ça, je comprends, là, mais suspendu temporairement. Là où je veux en venir, c'est que... c'est la durée. Ce n'est pas possible, pour le ministre, que ça, ça arrive, ça? Pas révoqué. Je fais la différence entre révoqué puis suspendu, là.

M. Bonnardel : Bien, un permis suspendu dû à un grand excès de vitesse, l'alcool...

M. Barrette : Bien, ça, c'est une autre affaire, là. Moi, je ne parle pas d'offense, là, suspendu... Il ne m'en vient pas à l'esprit, de cas de figure, là.

M. Bonnardel : C'est à l'article 118, là.

M. Barrette : Il a oublié de payer son immatriculation.

M. Bonnardel : 118, 119, là, ça dit : «118. La société suspend l'autorisation qu'elle a octroyée au chauffeur dont le permis de conduire est suspendu.» Et :

«119. La société peut suspendre ou révoquer l'autorisation qu'elle a octroyée à un chauffeur chaque fois qu'il se trouve dans l'une des situations suivantes», comme je vous le mentionnais tantôt, déclaration, document, renseignement faux, dénaturé, omis de déclarer...

M. Barrette : Ce n'est pas là-dessus, Mme la Présidente, ce n'est pas là-dessus, là. La question que j'allais poser, là, c'est que, dans une... Est-ce que 18, ça s'applique dans ce genre de situation là ou c'est juste dans le cas d'une première demande?

Parce que la question que j'allais poser ou la remarque que j'allais faire, là, c'est que la procédure, dans un cas d'une suspension pour une banalité, genre un délai dans le paiement, une affaire de même, là, d'un permis, là, là, est-ce que ça, ça peut induire des délais qui sont très longs pour le chauffeur avant de retrouver... Non?

M. Bonnardel : Pas pour une question de délai de paiement. Ça c'est la... On avait eu cette discussion...

M. Barrette : Je suis très théorique, là, je suis excessivement théorique, là. Est-ce que 18 s'applique uniquement lorsqu'on fait une première demande de permis?

M. Bonnardel : De ce que je lis, oui.

M. Barrette : O.K.

M. Bonnardel : Oui.

M. Barrette : Est-ce que tout le monde, de votre bord, est d'accord avec ça? Si tel est le cas, je n'ai pas d'autre commentaire.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 18? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 18, nous allons le mettre aux voix. Est-ce que l'article 18 est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 19.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, article 19 :

«Une automobile est autorisée par la société lorsque son propriétaire lui transmet une demande d'autorisation recevable et que les conditions suivantes sont remplies :

«1° l'automobile :

«a) est un véhicule de promenade au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière;

«b) n'est pas munie d'un antidémarrreur éthylométrique agréé par la société;

«c) si le kilométrage indiqué à son odomètre ou son âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, a fait l'objet d'une vérification mécanique par une personne autorisée par la société en vertu de l'article 520 du Code de la sécurité routière, selon les normes et modalités établies par le règlement pris pour l'application de l'article 522 de ce code, à la suite de laquelle a été délivré un certificat de vérification mécanique indiquant que l'automobile est conforme à ce code;

«d) respecte les autres conditions prévues par règlement du gouvernement;

«2° le propriétaire a rempli l'ensemble des exigences nécessaires à l'immatriculation appropriée de l'automobile et à l'obtention du droit de la mettre en circulation;

«3° aucune autorisation qui a été octroyée en vertu de la présente loi à l'égard d'une automobile appartenant au propriétaire ou, le cas échéant, à l'égard d'un système de transport dont il a été le répondant n'est suspendue au moment de la demande d'autorisation ou n'a été révoquée autrement qu'à sa demande dans les cinq ans précédant ce moment;

«4° le propriétaire n'est pas en défaut de payer une somme exigible en vertu de la présente loi.

«Les dispositions de la présente loi qui s'appliquent au propriétaire d'une automobile sont également applicables à l'égard de toute personne qui acquiert ou possède une automobile en vertu d'un titre assorti d'une condition ou d'un terme qui lui donne le droit d'en devenir propriétaire, ou en vertu d'un titre qui lui donne le droit d'en jouir comme propriétaire à charge de rendre. Elles s'appliquent aussi à toute personne qui prend en location une automobile pour une période d'au moins un an.»

Commentaire. La section II du chapitre II du projet de loi propose un régime d'autorisation des automobiles par la Société de l'assurance automobile du Québec. La commission peut fixer des conditions et des restrictions particulières applicables au maintien d'un permis de propriétaire de taxi qu'elle délivre.

• (20 h 50) •

Pour l'application des premier et deuxième alinéas, un permis ne peut être délivré après le 10 juin 2009 que si le taxi qui est attaché est accessible aux personnes handicapées, sauf si la commission est d'avis que le nombre de taxis accessible aux personnes handicapées est suffisant pour répondre aux besoins de ces personnes.

Excusez-moi, je ne suis pas au bon endroit. Commentaire. C'est la page 45, pardon... au texte de référence. Ce mécanisme d'autorisation remplace, dans une certaine mesure, le régime d'autorisation de permis de propriétaire de taxi prévu dans la loi sur les services de transport par taxi. Toutefois, contrairement à ce dernier, la nouvelle autorisation proposée ne sera pas accessible, il n'y aura plus de quota limitant le nombre d'automobiles que pour autoriser la société en fonction de certains territoires délimités.

Essentiellement, une automobile pourra être autorisée aux fins d'offrir des services de transport rémunéré de personnes dans la mesure où il s'agira d'un véhicule de promenade au sens du Code de la sécurité routière qui n'est pas muni d'un antidémarrreur éthylométrique. De plus, une vérification mécanique pourrait être requise au préalable selon l'âge ou le kilométrage du véhicule concerné. Un règlement du gouvernement pourrait aussi prescrire des conditions additionnelles au besoin.

Quant aux conditions applicables au propriétaire de l'automobile, ce dernier devra respecter les exigences relatives à l'immatriculation de l'automobile et à l'obtention du droit de la mettre en circulation. Aucune autorisation octroyée à l'égard d'une automobile appartenant au propriétaire concerné ou, le cas échéant, à l'égard d'un système de transport dont il aurait été le répondant ne devra avoir été suspendue au moment de la demande ou révoquée autrement qu'à sa demande dans les cinq ans précédant ce moment.

Le propriétaire ne devra pas non plus être en défaut de payer une somme exigible en vertu de la loi.

Par ailleurs, le dernier alinéa reprend essentiellement les termes de l'article 2 du Code de la sécurité routière pour prévoir que les dispositions de la loi s'appliqueront également à la personne qui prend en location une automobile pour

une période d'au moins un an et la personne qui possède une automobile sur la base d'un terme qui lui donne le droit d'en devenir propriétaire ou en vertu d'un titre qui lui donne le droit d'en jouir comme propriétaire.

Notons enfin que, selon l'article 263, les automobiles attachées à un permis de propriétaire de taxi en application de la Loi concernant les services de transport par taxi deviendraient, du seul effet de la loi, des automobiles autorisées en vertu de la loi nouvelle.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le...

M. Bonnardel : J'ai un amendement. Je suis aussi bien de vous le dire tout de suite, comme vous m'aviez demandé tantôt, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Donc, vous allez déposer un amendement et vous avez des photocopies?

M. Bonnardel : C'est un amendement d'équivalence, là, avec l'article 9, là, mais je vous le lis quand même. À l'article 19 du projet de loi, supprimer le paragraphe 4° du premier alinéa.

Cet amendement supprime donc le paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 19 en raison du nouvel article 573.0.1 du Code de la sécurité routière, qui traite du défaut de paiement de sommes dues à la société. Cet article a été intégré dans le code par l'article 27 de la Loi visant l'amélioration des performances de la SAAQ, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives.

Donc, on supprime le paragraphe 4°. C'est un amendement d'équivalence à l'article 9 où on a retiré le paragraphe 6°. On en discutera tantôt.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, merci, M. le ministre. Donc, vous avez déposé votre amendement, mais je propose que nous procédions plus dans l'ordre, là. C'est-à-dire on le traitera lorsqu'on sera rendus à ce point-là. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa?

Mme Ghazal : Moi, j'aurais un commentaire pour le premier alinéa. Je voudrais déposer un amendement sur le premier alinéa.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Sur le premier alinéa.

Mme Ghazal : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'on...
Donc, on va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 54)

(Reprise à 20 h 56)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Mme la députée de Mercier, veuillez, s'il vous plaît, lire votre amendement au premier alinéa.

Mme Ghazal : Parfait. Donc, l'amendement, c'est d'insérer, après le mot «remplis» du premier alinéa, la phrase suivante : «pourvu que le nombre maximal de véhicules autorisés fixé par la commission selon le moment de la journée et par territoire ne soit atteint».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

Mme Ghazal : Oui. Donc, ça fait plusieurs fois que je le mentionne, et je l'ai répété, toute la question, c'est qu'en libéralisant totalement l'industrie du taxi et du transport de personnes ce que ça fait, c'est que ça va augmenter de façon exponentielle le nombre de voitures. Je sais que le ministre ne croit pas à ça. Mais nous, on n'a pas fait d'étude au Québec. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a regardé les effets que ça a eu, cette libéralisation-là puis d'ouvrir la porte sans aucune limite ni de territoire ni de nombre de voitures, ailleurs.

C'est-à-dire qu'avant, avec la loi actuelle, selon ce que le ministre dit, c'est qu'on a tellement limité, c'est tellement rendu restrictif qu'il n'y a pas assez d'offre pour certaines régions éloignées, alors que, là, on s'en va totalement dans l'autre extrême, qui est d'ouvrir totalement, et ça, ça augmente énormément. Peut-être pas demain, tout de suite, une augmentation incroyable, mais, avec le temps, il pourrait y avoir une augmentation exponentielle, comme on a vu dans d'autres villes comme à New York.

Donc, l'objectif, c'est vraiment de ne pas empirer la congestion, surtout dans les villes urbaines, et donc de ne pas augmenter les gaz à effet de serre, qui est un risque réel, puisqu'aussi on sait que ce transport de personnes fait concurrence aussi au transport public.

Et il y a une préoccupation du ministre qu'on partage tous, qui est dans certaines municipalités, il y a des gens qui sont venus nous en parler, dans les municipalités, qui ont dit que, bien, ils n'ont pas assez de services. Il n'y a pas assez d'offre pour eux. Donc, en libéralisant puis en ouvrant la porte à tout le monde, le ministre fait le pari, le gouvernement fait le pari comme quoi ces gens-là, bien, ils vont en avoir beaucoup plus, puis il va y avoir de la concurrence.

Bien, ce n'est pas tout à fait certain, parce qu'étant donné qu'il n'y a plus d'agglomération... puis là, dans l'amendement, je ne parle pas d'agglomération, je parle de territoire qui pourrait être défini, par exemple, par région administrative ou autrement. En ouvrant, bien, les gens, ils ne vont pas aller dans les endroits où il y a moins de personnes, ils vont aller, tous, dans les endroits payants, puisqu'il n'y a plus de limite de territoire, et donc ça sera toujours dans les milieux urbains plus densément peuplés, puisqu'il y a plus d'argent à faire que dans les municipalités moins densément peuplées ou dans les régions plus éloignées et plus rurales, ce qui fait que les gens qui veulent avoir du transport ne seront pas gagnants.

• (21 heures) •
Donc, le ministre nous parle beaucoup de l'offre et la demande, qu'il y a un équilibre et que l'offre et la demande va tout régler. Bien, ici, ce qu'on veut faire en limitant le nombre de voitures, ça va faire en sorte, par exemple, surtout dans les endroits plus densément peuplés, pas nécessairement partout dans toutes les régions, mais plus densément peuplées, peut-être que, là, les gens n'iront pas... il va y avoir une limite. Ils n'iront pas tous dans les endroits les plus payants, ils vont être obligés d'offrir du service dans les ruralités plus éloignées, et l'équilibre de l'offre et la demande se fera beaucoup mieux, puisque ça va équilibrer l'offre, puisque les gens aussi... Une des craintes, c'est qu'il va tellement y avoir de joueurs, il y a des gens qui ne seront pas profitables, et ceux qui opèrent les taxis actuellement, bien, ils vont être obligés de fermer parce que ça ne sera pas assez profitable pour eux. Et donc il n'y aura pas cette qualité de l'offre et... la qualité de service à laquelle le projet de loi que le ministre a mis en place... Si c'est une problématique à laquelle... qu'il voulait régler, eh bien, ça ne réglera pas ce problème-là.

Je sais qu'on en a parlé avant, que j'ai amené ce point-là avant, de limiter le nombre de voitures, parce que c'est un effet qui va exister. C'est par prévention, au lieu de se dire quelques années plus tard : Bien, il faudrait reculer en arrière par rapport à ce qu'on a fait parce qu'on a trop ouvert la porte, comme c'est arrivé ailleurs, comme c'est arrivé dans d'autres villes. Ils sont en train... Par exemple, à New York, il y a eu des études aussi qui démontrent l'augmentation de la congestion. Peut-être pas demain, peut-être après-demain, après après-demain, ça va arriver à plus long terme, et après ça les gouvernements vont être obligés de reculer en arrière et même d'imposer une entrée et des permis même aux chauffeurs d'Uber, puisque ça se fait en ce moment où est-ce qu'on parle. On peut faire l'autruche puis faire semblant que ça n'existe pas et que ça n'arrivera pas, c'est que la réalité, ce n'est pas ce qu'on souhaite qui arrive, la réalité arrive en fonction des mesures qu'on met en place. Et là, en ouvrant totalement, en abolissant les agglomérations, en n'ayant aucune limite, eh bien, oui, quand il n'y a pas de contrôle, bien, ça peut devenir bordélique, parce qu'on ne met aucun contrôle en place.

Donc, c'est pour ça que j'amène cet amendement à ce premier alinéa de l'article 19, que la commission limite, et dépendamment du moment de la journée, parce qu'on le sait aussi, avec la tarification dynamique, on voit ce qui arrive avec les nouveaux joueurs. Ça s'est avéré ici. Pourquoi ça ne se reproduira pas à un autre moment où est-ce qu'il y a des moments où quand il y a beaucoup, beaucoup de monde, quand il y a des événements où il y a beaucoup de demandes, eh bien, on voit que les prix augmentent énormément, et ce n'est pas mieux pour les clients? Donc, c'est la raison pour laquelle j'amène cet amendement à la commission. Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires, M. le ministre?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, la députée dépose un amendement qui dénature complètement le projet de loi. La députée, en tout respect, défend un modèle d'affaires qui, en 2020, ne fonctionne plus, un modèle d'affaires basé, voilà 40, 50 ans, sur un nombre de permis de taxi avec un certain nombre d'habitants. On va prendre Montréal. 40 ans plus tard à Montréal, il y a moins de taxis par 100 000 habitants qu'en 1970, il y a moins de taxis. Alors, aujourd'hui, elle dit : Il y aura peut-être plus de véhicules.

Pour ne pas le nommer, on va prendre Uber. Uber est au Québec depuis presque cinq ans, six ans. À Montréal, il y a moins de véhicules immatriculés, moins, pas beaucoup, mais 0,1 % de moins. La discussion, je l'ai eue avec elle, la députée, la dernière fois, en lui disant que le défi que nous avons, c'est d'amener plus de voitures de transport rémunéré en termes d'offre et de réduire le nombre de véhicules que les propriétaires résidentiels possèdent, d'amener ce changement de comportement et de dire aux gens propriétaires : Vous avez une offre additionnelle qui peut être le métro, le bus, les transports rémunérés par personne, le taxi, la mobylette, le Bixi, toutes les autres formes de mobilité du dernier kilomètre. C'est ça, le défi que vous devriez défendre, c'est d'amener les gens qui possèdent deux véhicules, à Montréal surtout, de se dire : Ça ne fonctionne plus, là. Vous en avez besoin seulement d'un, parce que vous avez une offre additionnelle.

La plus belle preuve de tout ça, vous dites : Demain matin, il pourrait y avoir plus de véhicules. Qu'est-ce qui empêche, demain matin, Uber d'avoir 250 000 véhicules de plus à Montréal? Ce qui n'est pas du tout le cas. Le projet pilote pourrait permettre, demain matin, à avoir 250 000 chauffeurs additionnels, ce n'est pas le cas, parce que tout ça est une question d'offre et de demande.

Alors, aujourd'hui, vous avez une offre que vous défendez. Vous dites en même temps que les territoires d'agglomération, on devrait, dans une certaine mesure, les garder avec un certain nombre de chauffeurs. Donc, vous défendez un modèle qui ne fonctionne pas et qui dit à un chauffeur de taxi : Tu prends un passager, un client dans ton territoire x, tu l'amènes dans un autre territoire et tu ne peux pas ramasser un autre client si tu ne le ramènes pas chez vous. Vous êtes pour réduire l'auto solo, vous êtes pour la Politique de mobilité durable. En quoi vous pouvez défendre un modèle... On leur donne des outils aujourd'hui pour pérenniser l'industrie, pour s'assurer, demain matin, là, l'industrie du taxi, on la rend pérenne dans le futur. Le défi que nous avons, c'est de réduire le nombre de véhicules, pas de ceux qui font du transport

rémunéré, ceux qui en possèdent deux. Et ceux qui en possèdent un, c'est de leur donner une offre additionnelle pour se dire : J'ai une option, un changement de comportement. C'est ça, le défi qu'on a.

Alors, vous comprenez que votre amendement, je ne peux pas l'accepter, parce que vous défendez un modèle d'affaires qui ne fonctionne plus. On s'en va ailleurs, Mme la députée, là, on s'en va ailleurs au Québec, là. C'est là qu'on s'en va. Il faut s'assurer de pérenniser une industrie. Tous les chauffeurs aujourd'hui, là, on a des outils pour eux là-dedans, là. Là, vous défendez un modèle qui date de voilà 50 ans et qui n'est plus applicable en 2020.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée.

Mme Ghazal : Il y a plusieurs choses. Là, le ministre nous dit : Ah! il n'y a pas eu plus de voitures, et ça, ce n'est pas grâce à Uber qu'il n'y a pas eu plus de voitures. Ce n'est pas Uber qui a fait... Bien, premièrement, en ce moment, il y a beaucoup plus... je veux dire, la congestion, et tout ça, ces problèmes-là ne sont pas encore réglés, mais lui, il dit que... il fait une relation de cause à effet, il y a moins d'immatriculations, c'est grâce à Uber. Il y a plus de gens qui prennent peut-être du transport en commun. Il y a aussi un changement de génération qui fait que des gens vont décider, surtout en milieu urbain, par exemple à Montréal, puis on le voit parmi les plus jeunes, ils vont moins acheter de voitures, mais ça n'a rien à voir avec Uber. Ça n'a absolument rien, rien à voir avec ça.

Ce qu'il faut, si on veut réduire l'auto solo, ce n'est pas ouvrir le transport de personnes à tout le monde et n'importe qui tout le temps. Ce n'est pas ça. C'est investir en transport en commun beaucoup plus. Ce n'est pas d'avoir un autre système de plus qui va concurrencer le transport en commun, parce qu'en ce moment c'est ça qu'il y a.

Uber, puis on le voit, là, ça fait des années... ça fait 10 ans qu'ils ne font pas de profit parce qu'ils veulent que tout le monde soit dépendant à eux. Et on ne sait pas, après ça, comment ça va aller, ce système-là. Vous dites que c'est le système de notre siècle, en 2020, ça ne marche pas. On ne sait pas où est-ce qu'ils vont être. On est en train de faire un projet de loi pour eux, alors qu'on ne sait pas pendant combien de temps ils vont pouvoir endurer ne pas ne pas faire de profit.

Donc, Uber et ce genre de transport là font concurrence en baissant les prix, en cassant les prix, en faisant en sorte d'être les seuls sur le marché au transport actif. Et ça, ça a été prouvé partout où c'est arrivé. On ne l'a pas vu à Montréal parce qu'on n'a pas les études du projet de loi. On a juste des... ce qu'on pense... Le seul chiffre que le ministre me sort, c'est celui du nombre d'immatriculations, alors que ça n'a rien à voir. Il n'y a pas de cause à effet. Il n'y a pas de lien de causalité entre le nombre d'immatriculations et le fait qu'Uber est ici.

En ayant des prix extrêmement faibles pour quelqu'un, par exemple, qui n'habite pas proche d'une ligne de métro ou le choix qu'il va faire, bien, il ne sera pas pour le transport en commun. Il va dire : Bien, ça va être plus simple pour moi d'aller prendre justement un Uber, ou un Lyft, ou peu importe, parce que le prix est tellement bas contrairement à avoir une passe et prendre plus souvent le transport en commun, ou Bixi, ou tous les autres que vous avez nommés. Donc, oui, on est d'accord, moi, je veux qu'il y ait moins d'autos solos, mais la solution que vous amenez n'est pas la bonne. Et moi, si vous regardez l'amendement que j'amène, je ne parle pas d'agglomération.

Ici, à Québec, il y a des gens qui se sont mis ensemble pour qu'il y ait une fusion des agglomérations, et donc ils ont une application pour ça. Donc, ce n'est pas de... on a des agglomérations, et donc, maintenant, il faut ne plus en avoir du tout. Ce n'est pas d'avoir une solution extrême. C'est simplement de dire : Il y a des endroits où il y a beaucoup d'offres, peut-être... puis, ici, ce qu'on dit, c'est un nombre maximal.

Il n'y a pas assez de voitures à Montréal, on n'est pas en train de dire de garder le même. Moi, mon amendement, ce n'est pas ça qu'il est en train de dire. Ça serait d'en avoir peut-être plus en fonction de la population, mais, ailleurs, d'en avoir moins, par exemple, surtout dans les... parce que ce que vous ne voyez pas, c'est qu'il y a une concurrence. En ce moment, même les gens qui travaillent dans les taxis ou qui font des contrats avec les chauffeurs de taxi, ils disent : Il n'y en a pas assez, ce n'est pas assez payant. Mais ils restent dans les régions parce que, par exemple, il y a des événements qui font en sorte qu'ils ont... ils peuvent faire leur argent dans l'année puis ils peuvent rester en vie. Mais, en amenant... en permettant à tout le monde d'aller dans des endroits... n'importe où sur le territoire sans qu'il n'y ait aucune limite, bien, ça fait en sorte que les gens qui... ça fait en sorte que ces gens-là, qui offrent un service, ils ne seront plus viables puis ils ne pourront plus l'offrir aujourd'hui, et on ne sera pas plus avancés.

• (21 h 10) •

Donc, ce n'est pas de reculer en arrière puis de dire que c'est une vision passéiste et que la «gig economy», c'est l'économie du futur. On ne sait pas où est-ce qu'on s'en va vers le futur. Uber, par exemple, parce que c'est le modèle qu'on connaît, on ne sait pas si c'est un modèle qui va rester et qui va rester dans le temps. Comme je vous dis, ça fait 10 ans qu'ils ne font aucun profit parce qu'ils veulent être les seuls sur le marché. Mais ça, on ne sait pas vers quoi on s'en va. Et là le gouvernement met en place un projet de loi totalement calqué sur leurs demandes, alors qu'on ne sait pas où est-ce qu'on va être rendus dans cinq ans. Je ne dis pas qu'il faut reculer. Il faut arrêter d'opposer, de dire : Ah! vous êtes dans une vision passéiste. Ça ne marche pas. Moi, je suis pour la modernité. La modernité, ce n'est pas de multiplier le nombre de voitures. Comme je vous dis, regardez ce qui se passe ailleurs. Je ne sais pas pourquoi le ministre refuse de voir ce qui se passe ailleurs.

On n'a pas eu d'étude d'impact de son projet de loi. On attend toujours les résultats d'analyse du projet pilote Uber. La seule statistique qu'il nous donne à chaque fois qu'on parle de ça, de limiter et de contrôler, c'est le nombre d'immatriculations, alors que ça n'a absolument rien à voir. Ça ne veut pas dire que le nombre d'immatriculations va se réduire dans le futur, et, si c'est le cas, ça ne sera pas à cause d'Uber ou ça ne sera pas grâce à Uber, c'est même le contraire.

Donc, qu'est-ce que le ministre a à répondre à ça? Ici, moi, je ne parle pas d'agglomérations dans l'amendement que j'apporte mais par territoire, ça peut être aussi un autre mot, ça pourrait être par région, et c'est de fixer un nombre maximal et un nombre qui tienne compte, c'est... après ça, on donne ce mandat-là à la commission, de tenir compte des besoins et aussi du nombre de population pour qu'il y ait un nombre qui réponde aux besoins des gens qui, actuellement, n'ont pas de service. Ça, on est d'accord avec ça.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je répète en 60 secondes ce que j'ai dit. La députée dénature l'article par son amendement, l'article, la loi comme telle. La députée a le droit de défendre un modèle qui date de voilà 40, 50 ans, qui a évolué, qui s'est modernisé, oui, qui peut aller encore plus loin, oui, qui peut travailler et trouver une place avec les sociétés qui font du transport rémunéré, oui. Oui.

Et ce qu'on fait dans cette loi, c'est d'assurer la pérennité de l'industrie et de la protéger par son appellation, et les chauffeurs, et les taxis comme on les connaît, parce que, demain matin, ces 40 millions de courses qui sont faites par ces professionnels seront faites encore par ces mêmes professionnels, les mêmes. Mais aujourd'hui, de continuer de défendre un nombre *x* de chauffeurs à un moment de la journée et par territoire, ça va à l'encontre, complètement à l'encontre de ce qu'on souhaite pour le futur. On n'est plus là. On n'est plus là. On n'est plus là, on est en 2020, là, dans quelques mois. Il faut prévoir l'avenir, il faut assurer la pérennité de l'industrie. Ce qu'on fait aujourd'hui est un changement important pour eux.

Je peux comprendre que vous défendez le passé, là-dessus, vous avez le droit, mais on ne peut pas continuer comme ça. Puis on donne des outils, dans cette loi, à tout le monde pour s'assurer d'un avenir adéquat, adéquat. Et ce n'est plus du n'importe qui, Mme la députée. Vous dites souvent : Des n'importe qui. Bien, des n'importe qui, c'est plein de n'importe qui qui font du 10, 15, 20 heures-semaine, qui en feront dans le futur avec du Eva, avec du Lyft, puis peut-être d'autres, dans le monde, qui vont vouloir s'implanter au Canada ou au Québec. Ces n'importe qui, c'est du monde qui travaille fort puis qui veulent joindre un 40 heures, un 50 heures-semaine avec un peu d'heures la fin de semaine pour travailler, mettre un peu plus de pain à la maison. C'est ceux-là, les n'importe qui.

Mme Ghazal : Il faudrait parler avec les chauffeurs d'Uber, s'ils ont beaucoup de pain en faisant ce genre de travail là, parce qu'on le sait, tout le... Ce que ce genre de compagnies là fait, c'est qu'ils créent du cheap labor. C'est ça qu'ils font. Puis ça, ça existe ailleurs. On l'a vu notamment en Californie, où on veut mettre plus de contrôle pour ces compagnies-là, alors qu'ici on veut libéraliser totalement, comme si la Californie — on l'a vu la semaine passée — était un État attardé, retardé, qui regarde le passé parce qu'ils essaient de contrôler ces compagnies de la nouvelle économie.

Si vous êtes... Je trouve que le ministre est vraiment très aveuglé par le discours de ces nouveaux joueurs, de ces compagnies qui disent qu'eux ils sont l'avenir, alors que, si on veut parler d'avenir, parlons de réduction des gaz à effet de serre. Est-ce qu'on a une étude qui démontre qu'en ouvrant totalement le marché aux voitures, au transport par personnes... par voitures, et non pas par transport en commun ou par d'autres modes actifs... va réduire les gaz à effet de serre? Est-ce qu'on a quelque chose qui le prouve, vu que c'est ça, la modernité aussi, c'est la lutte aux changements climatiques?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, dans notre Politique de mobilité durable — 2030, on doit donner la possibilité à tout propriétaire, toute personne d'avoir près d'elle ou près de lui quatre options de transport. Ça peut être le métro, ça peut être le bus, ça peut être le taxi, ça peut être le Bixi ou autre. C'est le défi qu'elle devrait avoir, que j'ai, comme ministre des Transports, pour m'assurer de réduire, oui, les gaz à effet de serre sous le niveau de 1990. Les transports sont une partie du problème quand on parle de GES. Il est vrai, beaucoup trop de voitures, beaucoup trop de camions... Le défi que nous avons, c'est d'investir dans le transport collectif, ce que l'on fait. Maintenant, ce n'est pas en claquant des doigts.

Demain, j'aimerais voir le REM prendre place immédiatement, parce que le REM va changer la dynamique de transport et de mobilité à Montréal, sur la Rive-Nord, sur la Rive-Sud, de façon incroyable. Le défi, c'est de donner des options. Et ces options, c'est le transport rémunéré de personnes pour la loi que nous avons devant nous aujourd'hui, ça, c'est une des options, et d'amener le changement de comportement des gens, et de leur dire : Vous avez une voiture, je vous donne une option. Vous en avez deux, je vous en donne une autre. Abandonnez votre deuxième voiture, si vous le pouvez. C'est le défi qu'on a, s'assurer que les mesures que nous prenons, que les grands projets de transport collectif puissent réussir, parce qu'un jour le transport du réseau structurant à Québec, le REM, les gens vont se dire : Parfait, vous avez mis des mesures en place, je fais le test. Je laisse mon auto à la maison, je pars ce matin. Et moi, je dois répondre de trois points : le coût, la durée et le confort. Et, si on répond de ces trois points, on aura réussi. Sinon, on aura échoué.

Mme Ghazal : J'entends toujours... je n'entends pas d'argument. J'entends des souhaits de la part du ministre tout le temps. J'espère que c'est ça qui va arriver. Parce qu'en ce moment on parle beaucoup des deux côtés de la bouche dans le gouvernement. À Québec, on a, oui, le réseau structurant, mais on met en concurrence, devant le réseau structurant, le troisième lien. Après ça ici, au Québec, on dit : Ah! le REM, le transport actif, mais on met en concurrence les voitures de transport de personnes qui, elles, vont augmenter, puisque c'est ce qui est arrivé ailleurs. Et faire en sorte qu'une personne dise : Est-ce que je prends, par exemple, l'autobus, ou est-ce que je prends le métro, ou, ah! finalement, je vais prendre un Uber, ça, ce n'est pas mieux pour l'environnement. C'est de la concurrence pour le métro. C'est de la concurrence pour le métro, pour l'autobus, pour le transport actif. Je ne peux pas comprendre que le ministre ne le conçoive pas, puisque le prix... Les Uber de ce monde, à qui on ouvre maintenant la voie totalement et qui sont prêts, comme je vous dis, à casser le marché, puis personne ne pourra les concurrencer, bien, eux, leur objectif, c'est qu'on les prenne eux et non pas le transport collectif ou le transport actif. Donc, c'est en concurrence. Je n'arrive pas à comprendre que le ministre ne le voit pas.

Puis, de toute façon, vous demandez aussi aux répondants, ceux qui vont être dans le projet de loi, que les répondants, ils délimitent leurs territoires puis le nombre maximal qu'ils vont avoir de voitures. Moi, ici, ce que je vous dis, c'est que, dans le projet de loi de façon générale, il faudrait avoir un minimum de contrôle, parce que, si on ne contrôle pas, ce qu'on est en train de faire, on laisse le... ça va être le «free-for-all» pour, notamment, les nouveaux joueurs.

• (21 h 20) •

Donc, ça, c'est une sorte de... en fait, c'est un compromis, parce qu'on ne parle par d'agglomération, puis c'est une sorte d'amendement préventif, parce que, je vous le dis, je vous l'assure, dans le futur, on va obligés de reculer en arrière puis de mettre un peu de contrôle. Peut-être que, dans le passé, oui, il fallait moderniser, puis vous l'avez reconnu, je suis très

contente que vous l'ayez finalement reconnu, qu'il y avait un trop grand contrôle. Il aurait fallu, par exemple, moderniser plus, avoir plus de voitures. Le nombre de voitures n'était pas en adéquation ou le nombre de permis n'était pas en adéquation avec la population, dépendamment des régions. Très bien, mais réglons ce problème. Au lieu de dire : Ah! bien, on met... tout ce qui était là avant, on enlève tout contrôle. On avait beaucoup trop de contrôle, alors on enlève le contrôle totalement et on laisse ça totalement libre et, par magie, la loi de l'offre et de la demande va tout régler. Mais ça, c'est un souhait.

Ce qu'on s'attend dans un projet de loi, c'est d'avoir des mesures pour s'assurer que ce qu'on veut, que les gens prennent réellement — pas qu'on souhaite — le transport en commun, qu'ils prennent le transport actif... Puis, je vous le dis, là, ce n'est pas Uber puis ce n'est pas en libéralisant le marché qu'on va inciter les gens à prendre le transport en commun. C'est une évidence.

Donc, je n'arrive pas à croire que le ministre croit qu'en ouvrant l'industrie du taxi, en dérégulant totalement, en n'ayant aucun contrôle, alors que c'est la responsabilité du gouvernement de mettre un contrôle lorsqu'il met un projet de loi, de contrôler pour prévenir qu'est-ce qui va arriver dans le futur, eh bien, là il dit : Non, en libéralisant totalement, en ne mettant aucun contrôle, tout va se faire comme je le souhaite. Et mon souhait, c'est que les gens ne prennent pas leur auto solo, qu'ils vendent même leur voiture et que les gaz à effet de serre vont être réduits, il n'y aura pas de congestion. C'est mon souhait, et, en libéralisant totalement, tout ça va se faire tout seul. C'est juste impossible. C'est de la pensée magique.

Moi, ce que je vous dis, ce n'est pas de rester comme dans le passé, c'est de voir... simplement de délimiter... Je ne parle même pas d'agglomérations. Comme je vous dis, à Québec, il y a eu une fusion des agglomérations. Ça pourrait être un peu comme ce que j'avais présenté, peut-être des régions... il y avait trop d'agglomérations, peut-être un peu moins, des territoires plus grands, mais éviter aussi que les endroits où c'est le plus payant fassent concurrence aux endroits où c'est le moins payant et où les gens ont besoin d'avoir accès à des services. Vous dites que vous êtes préoccupé aussi par ces gens-là. Bien, en ne mettant pas de contrôle, ces gens-là ne seront pas plus servis.

J'aimerais que le ministre réponde à la question : Comment est-ce que son projet de loi va permettre de réduire les gaz à effet de serre? Pas qu'il le souhaite, pas qu'il souhaite qu'ils soient réduits, mais comment, concrètement, il voit qu'en ouvrant à tout le monde... O.K., peut-être qu'il n'y aura pas une augmentation astronomique de voitures, disons que c'est ça. Mais comment est-ce que ça va permettre de réduire les gaz à effet de serre? Qu'est-ce qui va faire en sorte que les gens vont dire : Tiens, je vais vendre ma voiture, je prendre vais Uber à la place? Je ne comprends pas votre logique.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, la réduction des gaz à effet de serre, il faut la voir de façon plus large. Ce n'est pas seulement... Les voitures sont une partie importante. Les camions sont une partie importante. Changer le comportement des gens pour les amener au transport en commun, c'est le grand défi.

Oui, Mme la députée, votre parti politique va continuer, comme la majorité des partis de l'opposition, à mettre en opposition le tunnel Québec-Lévis sur tous les autres projets du Québec. Ça, c'est correct. Vous avez le droit de le faire. Maintenant, vous défendez un modèle. Que ce soient des territoires, que ce soient des agglomérations, ce que vous défendez quand je vous dis que vous défendez le passé, c'est que, présentement, il y a 140 territoires d'agglomération où il y en a 97 avec aucun permis utilisé, émis, et 43 avec un permis et moins. Il y a près de 42 % du territoire où il n'y en a pas, de service ou à peu près pas de service. Ça, c'est le modèle qui existe présentement, présentement.

Alors, on met des options, dans ce projet de loi, pour permettre de desservir une plus grande portion de la population québécoise. Est-ce qu'on pourra le faire à 100 %? Je l'ai déjà mentionné, je l'espère bien. Combien de temps cela prendra? Je ne le sais pas, mais on met des outils là-dedans pour assurer la pérennité de l'industrie du taxi et permettre aux nouveaux joueurs de faire une place aussi et de répondre aux besoins de la population. Vous vous souvenez de l'usager, celui qu'on ne parle pas beaucoup du côté de l'opposition, l'usager, le client, qui, lui, souhaite de la concurrence, souhaite obtenir du service, mettre en concurrence de transport adapté quand on peut le mettre en concurrence? C'est ça, le défi qu'on s'est donné.

Vous avez le droit de continuer de défendre par amendements ce qui se faisait avant, on n'est plus là. On n'est plus là. Et la réduction des gaz à effet de serre, bien, ça se fait dans un ensemble de mesures, dans notre Politique de mobilité durable, d'ici 2030, et c'est de donner la possibilité à tout Québécois d'avoir quatre services de transport différents dans un environnement x. Et cela commence par plus de transport rémunéré pour dire aux gens, je le répète une dernière fois : Laissez votre voiture à la maison, parce que nous avons une option additionnelle pour vous.

Mme Ghazal : Moi, ce que j'amène quand je les amène, les mesures que je vous dis, ce n'est pas seulement pour défendre le passé, c'est parce qu'on écoute les experts. Et les experts nous le disent, partout où ce modèle-là a été mis en place, ça n'a pas fait changer le comportement des gens. Les études sont là pour dire que ça a augmenté le nombre de voitures. Et ce qui est mis ici en place, ça concurrence le transport en commun et le transport actif et ça ne servira pas plus les usagers, puisque les gens qui vivent dans les endroits moins densément peuplés, bien, eux, ils ne seront pas plus servis, puisque ce ne sera pas payant. Les gens vont aller, vu qu'ils peuvent aller n'importe où, dans les endroits qui vont être payants, et là l'usager ne sera pas servi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez d'autres commentaires, M. le ministre?

Mme Ghazal : Il me reste encore... Donc, c'est juste pour dire que le...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, il vous reste quelques secondes.

Mme Ghazal : C'est ça. L'important, c'est que le ministre, quand il amène des points, on est d'accord avec peut-être les problèmes, mais, quand il amène des points, il faut que ce soit appuyé par ce que des experts et des études ont dit, et, en ce moment, ce n'est appuyé que par ses propres souhaits.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine, ça va? Vous m'aviez demandé la parole tout à l'heure.

M. Arseneau : Oui, bien, si vous permettez, oui, je prendrais effectivement quelques secondes pour appuyer l'amendement, parce qu'effectivement on touche au coeur du projet de loi. On y revient enfin aujourd'hui avec les fondements qui sont essentiellement ceux d'une déréglementation complète. Et ce que l'amendement cherche à faire, c'est de garder un minimum de règles qui permettent non seulement de déterminer un nombre de voitures par territoire, par secteur, par région, comme on le mentionnait, qui seraient beaucoup plus vastes, on peut l'imaginer, que celles qu'on a aujourd'hui, mais qui permettent aussi de garantir un certain service à la clientèle, au consommateur, au citoyen, même là où la demande n'est pas extraordinaire. Parce que le projet de loi, ce qu'il semble vouloir régler comme problématique, on l'a mentionné à quelques reprises de façon assez anecdotique, il y a des moments dans la journée, il y a des endroits, au Québec, où il y a une demande qui est très, très grande et un service qui est insuffisant. Et, pour régler ces problèmes-là, bien, on déstructure complètement l'offre qui était réglementée à travers le Québec.

Et je crois que c'est intéressant d'entendre l'argumentaire du ministre et de ma collègue de Mercier, car ce qu'on illustre, c'est le fait que le projet de loi ne repose pas sur des conclusions ou des données probantes. C'est encore une fois le problème d'avoir déposé un projet de loi sur la base d'une vision dogmatique et idéologique de ce qui pouvait être la solution dans un futur qui nous paraît idéal, réglé par les règles du marché, alors qu'on a fait un projet pilote depuis quelques années et on n'en a pas les conclusions. On n'a pas les conclusions, mais on a certaines pistes qu'on peut aller chercher dans les pays où on a ouvert toute grande la porte à la déréglementation. Et, même là, le ministère n'a pas daigné aller faire des études comparatives pour aller emprunter, là où on avait fait cette expérience-là, un certain nombre de conclusions ou de leçons qui pourraient nous permettre de développer un projet de loi qui permettrait, certes, d'améliorer les choses, mais sans nécessairement faire un grand bond dans l'inconnu.

Il y a encore une fois des commentaires qui sont formulés à l'effet qu'on veut pérenniser l'industrie du taxi, qui va continuer, selon le ministre, à faire 40 millions de courses, ce qui me semble aller à l'encontre du discours qui dit que, parce que l'industrie vit des jours difficiles, on va compenser pour la valeur des permis, qui diminue. Alors, comment peut-on imaginer que c'est une industrie qui est saine, et qui est en plein développement, et qui va continuer de l'être...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député...

M. Arseneau : ...si, en même temps, on reconnaît qu'elle perd de la valeur?
Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...je dois vous interrompre. Nous allons mettre un terme à nos travaux. J'ajourne sine die. Je vous souhaite une belle fin de soirée et à la prochaine. Merci.

(Fin de la séance à 21 h 30)