



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 19 septembre 2019 — Vol. 45 N° 29

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (8)

**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 jeudi 19 septembre 2019 — Vol. 45 N° 29

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Décision de la présidence sur la recevabilité d'un amendement	13

Intervenants

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

M. François Bonnardel
Mme Ruba Ghazal
M. Jean-François Simard
M. Mario Asselin
Mme Isabelle Lecours
M. Richard Campeau
M. Vincent Caron
Mme Chantale Jeannotte
M. Gaétan Barrette
M. Jean Rouselle
M. Frantz Benjamin
M. Joël Arseneau

Le jeudi 19 septembre 2019 — Vol. 45 N° 29

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (8)

(Onze heures quarante-quatre minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, bonjour. Bonjour à vous tous et à vous toutes. Nous allons reprendre nos travaux puisque nous avons maintenant quorum.

Nous étions, lors de la dernière... À l'ordre... O.K. Donc, on a constaté le quorum. 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 de personnes par automobile.

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Donc, M. Lemay (Masson) est remplacé par Mme Jeannotte (Labelle); M. Reid (Beauharnois) est remplacé par Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac); Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice) est remplacée par M. Simard (Montmorency); M. Tardif (Rivière-du-Loup—Témiscouata) est remplacé par M. Asselin (Vanier-Les Rivières); et Mme Montpetit est remplacée par M. Rousselle (Vimont).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Lors de l'ajournement de nos travaux, le 17 septembre dernier, les discussions portaient sur un amendement proposé par Mme la députée de Mercier à l'article 19 du projet de loi. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement de Mme la députée de Mercier? Alors, s'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement de Mme la députée de Mercier est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nominal? Vous voulez le vote nominal?

Mme Ghazal : Oui.

Des voix : ...

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

(Suspension de la séance à 11 h 45)

(Reprise à 11 h 47)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Avant de passer au vote nominal, je vous avise que la décision est prête sur l'amendement qui avait été proposé par Mme la députée de Mercier à 12.1. Nous allons finir l'article 19, et ensuite je rendrai ma décision sur 12.1.

Donc, vote nominal, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui, certainement. Alors, Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Simard (Montmorency)?

M. Simard : Contre.

La Secrétaire : M. Asselin (Vanier-Les Rivières)?

M. Asselin : Contre.

La Secrétaire : Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac)?

Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac) : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : Mme Jeannotte (Labelle)?

Mme Jeannotte : Contre.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Abstention.

La Secrétaire : M. Benjamin (Viau)?

M. Benjamin : Abstention.

La Secrétaire : Et Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention.

La Secrétaire : C'est rejeté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, voilà, l'amendement est rejeté.

Nous poursuivons nos travaux. Nous sommes au premier alinéa de l'article 19. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le premier alinéa? Bon, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur le premier alinéa, nous allons passer au premier paragraphe.

Maintenant, de la façon dont le premier paragraphe est structuré, je vous avise que nous allons faire en bloc. Vous pouvez y aller peut-être sous-paragraphe par sous-paragraphe, et le bloc de temps sera de 20 minutes par parlementaire pour le premier paragraphe. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier sous-paragraphe?

M. Barrette : J'ai une question purement technique, Mme la Présidente. N'est-il pas implicite que, si nous y allions alinéa par alinéa et paragraphe par paragraphe, ça inclut aussi les sous-paragraphes?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, ça inclut les sous-paragraphes.

M. Barrette : Non, non, n'est-il pas implicite qu'on va faire un sous-paragraphe à la fois puis qu'on va avoir le temps requis par sous-paragraphe, non?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, il n'y a pas de jurisprudence à ce sujet-là.

M. Barrette : Il n'y en a pas?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non.

M. Barrette : On peut en faire une.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non.

• (11 h 50) •

M. Barrette : Dommage.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Passez à un autre appel. Alors, M. le député... MM., Mmes les députés, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 19? Premier sous-paragraphe. Sous-paragraphe a.

M. Barrette : Est-ce que le ministre peut... je ne l'ai pas vérifié, là, les paramètres, là, pour que ce soit un véhicule de promenade. C'est le nombre d'essieux, ces affaires-là, là?

(Consultation)

M. Bonnardel : Mme la Présidente : «Un véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois, lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec.»

M. Barrette : La condition, c'est l'absence de permis?

M. Bonnardel : «Lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec.»

M. Barrette : Ah! ça m'étonne. Je n'avais pas fait la vérification, j'aurais dû la faire. Un véhicule de promenade, c'est défini par l'absence de la nécessité de permis?

M. Bonnardel : Par la Commission des transports.

M. Barrette : Oui, oui, j'ai compris, là, que c'était par la Commission des transports, là.

M. Bonnardel : Si c'est un véhicule de 9 ou plus...

M. Barrette : Ah! il y a d'autres critères.

M. Bonnardel : ...là, il y a d'autres critères.

M. Barrette : C'est quoi les autres critères?

M. Bonnardel : Bien, c'est... justement, si vous avez un véhicule qui peut avoir neuf passagers et plus, là vous devez demander un permis spécifique à la Commission des transports.

M. Barrette : Ah bon! O.K. Ça veut dire qu'un pickup, c'est un véhicule de promenade...

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : ...pour employer une expression consacrée. Ça veut dire qu'un 10 roues, c'est un véhicule de promenade?

M. Bonnardel : Non, un 10 roues, ce n'est pas un véhicule de promenade.

M. Barrette : Bien, alors, il y a plus qu'un...

M. Bonnardel : Bien, c'est une classe de... c'est une immatriculation qui est différente d'un véhicule de promenade.

M. Barrette : Oui, mais, dans la définition d'un véhicule de promenade, là, ça ne doit donc pas être juste neuf personnes et moins sans permis.

M. Bonnardel : Ce que le code dit : «Un véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois, lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec.» Un véhicule automobile.

M. Barrette : Non, non, je comprends. Un camion est aussi un véhicule automobile, là. Je ne veux pas irriter le ministre, Mme la Présidente, là. C'est une question simple, là, à laquelle il y a une réponse qui m'apparaît... la réponse n'est pas questionnable, mais elle amène des questions, c'est tout. Un véhicule automobile, eh bien! O.K., ce n'est pas grave, là, on ne fera pas une dissertation là-dessus, mais ça m'étonne que ce soit aussi simple que ça. Bien, vous dites que c'est comme ça.

Les véhicules, là, qui sont... Ça veut dire qu'un véhicule, là, qui est modifié, là, on voit... sans dire de marque, là, les véhicules à l'européenne qui sont des camionnettes familiales, mais tellement hautes qu'on peut marcher dessus puis qui transportent plusieurs personnes, pas nécessairement neuf... bien, en fait, neuf et moins, ça reste un véhicule de promenade.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Eh bien! C'est la vie. Très bien. Là, j'aimerais avoir des informations techniques, là, assez... Vous parlez... Je lis, là : «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...» Donc, vous allez encore une fois avoir un règlement, dont on ne connaît pas la nature puis pour lequel on n'aura pas d'indication, qui va dire que... voici le kilométrage attaché à ce véhicule-là en fonction de son âge.

(Consultation)

M. Bonnardel : Alors, M. le député, il y a trois façons de faire ou trois règlements dans cette... On va essayer de disséquer ensemble, là.

M. Barrette : Les articles sont identifiés, là.

M. Bonnardel : Oui. Pour Québec, dans la section IV, on dit :

«L'exploitation du taxi.

«Tout titulaire d'un permis de propriétaire de taxi en service régulier doit, pour effectuer du transport par taxi, utiliser une automobile de type berline ou familiale dont l'année du modèle date d'au plus huit ans.» Québec, huit ans.

Montréal : «Le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi dont les services ne sont pas spécialisés doit utiliser comme taxi une automobile de type berline ou familiale :

«1° dont la commercialisation du modèle date d'au plus 10 ans...» Ça va?

M. Barrette : Oui, oui. Je comprends.

M. Bonnardel : Uber : «Le titulaire doit s'assurer que le partenaire-chauffeur effectue un service de transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile :

«1° dont la commercialisation du modèle date d'au plus 10 ans; et

«2° dont le kilométrage indiqué à l'odomètre ne dépasse pas 350 000 kilomètres.»

M. Barrette : Bon, là, ce que je comprends, là, je comprends deux choses : c'est qu'il y a des règlements qui ne sont pas nécessairement ceux du gouvernement, parce que, là, le ministre a indiqué des règlements de Québec et Montréal. Donc, je comprends que les règlements sont variables d'une municipalité ou d'une agglomération à l'autre.

M. Bonnardel : Non, ce sera... Comme pour la formation, on va uniformiser, donc, par règlement l'âge du véhicule et le kilométrage du véhicule.

M. Barrette : Et là, aujourd'hui, cette réflexion n'est pas faite, on ne peut pas savoir quel est l'âge que le ministre vise.

M. Bonnardel : Bien, comme je vous l'ai mentionné, Québec est à huit ans, Montréal est à 10 ans.

M. Barrette : Bon, est-ce que le ministre peut nous dire s'il a l'intention de prendre une des deux dates?

M. Bonnardel : On n'ira certainement pas au-dessus de ça. 350 000 kilomètres, c'est beaucoup de kilomètres aussi. Maintenant, j'en conviens, que certains véhicules peuvent être très, très, très bien entretenus, très, très bien entretenus, malgré le fait qu'on peut avoir 250 000, 300 000 kilomètres. Maintenant, cela demandera nécessairement, après un certain nombre de kilomètres, des inspections plus fréquentes.

M. Barrette : Et ça, ce n'est pas établi, évidemment, encore.

M. Bonnardel : Pas encore.

M. Barrette : Il y a beaucoup de choses pas établies. Donc, on s'attend à ce qu'il y ait... Ce que je comprends du ministre, là, c'est que la réglementation qu'il veut mettre en place va avoir préséance sur les réglementations municipales.

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Mais ce n'est pas écrit dans le projet de loi.

M. Bonnardel : Non, mais encore...

M. Barrette : Là, je vais poser une question juridique dont je n'ai pas la connaissance appropriée, là. Est-ce qu'un règlement du gouvernement peut avoir préséance sur un règlement municipal? Une loi, sûrement, là, mais un règlement?

M. Bonnardel : Je crois que oui, mais je ne veux pas vous induire en erreur, là. Mais on me dit oui, on me dit oui.

M. Barrette : Oui? Un signe, peut-être?

M. Bonnardel : Je vous dis oui.

M. Barrette : C'est oui.

M. Bonnardel : Oui.

M. Barrette : Mais c'est un oui transmis de la sagesse juridique derrière?

M. Bonnardel : Tout à fait raison, M. le député.

M. Barrette : Merci, M. le ministre. J'accepte la nature de la transmission et ce qui a été transmis. Qu'est-ce qui va arriver avec les autos électriques?

M. Bonnardel : Les véhicules électriques, je ne veux pas prétendre qu'ils ont la capacité de mal vieillir, mais on devra s'assurer que les inspections se fassent en bonne et due forme aussi pour les véhicules électriques. Maintenant, je ne connais pas beaucoup de personnes présentement qui ont des véhicules électriques qui ont plus de cinq, six ou sept ans d'âge dans l'industrie du taxi, et il se peut qu'il y en ait, là. Je sais qu'il y avait quelqu'un qui avait un Tesla à Québec, là, voilà deux ans, trois ans, il y avait eu un papier là-dessus, un des premiers Tesla. Encore une fois, la durée des batteries ne pourrait nous amener à penser que le coût de remplacement... En tout cas, je spécule, là, mais, encore une fois, on ne va pas essayer d'avoir un statut spécifique pour les véhicules électriques, parce que, question d'entretien, au-delà des batteries, là, on s'attend à ce qu'un véhicule soit bien entretenu, suspension, freins et tout le tralala dans le véhicule comme tel. Mais, à ma connaissance, présentement, il n'y a pas de véhicules électriques sur le marché, dans l'industrie, qui ont plus de sept, huit ans d'âge.

M. Barrette : Je comprends, Mme la Présidente, mais le ministre nous a dit à plusieurs reprises qu'il faisait une loi pour les 40, 50 prochaines années. N'y aurait-il pas lieu d'avoir une provision à ce sujet-là dans sa loi?

M. Bonnardel : Non, je ne crois pas pour un véhicule électrique, parce que, de toute façon, les grands constructeurs vont améliorer, encore une fois, la durée de ces batteries. La grande discussion que certains avaient était, après un certain nombre d'années, le coût assez prohibitif pour remplacer ces batteries versus le coût de la voiture. Alors, je crois encore aujourd'hui que les grands constructeurs vont être capables de s'assurer que les batteries vont durer un certain nombre d'années. Donc, je ne vois pas en quoi on mettrait un statut spécifique pour les véhicules électriques versus les véhicules de promenade conventionnels à essence.

M. Barrette : C'est-à-dire que ce n'est pas parce qu'il n'y a pas une expérience qui a été constatée aujourd'hui qu'il n'y en aura pas une, expérience, dans le temps. Alors, il me semble qu'actuellement la case départ, ça va devenir une espèce de régime à deux vitesses. Il va falloir attendre quelque chose, là, puis on ne le prévoit pas.

• (12 heures) •

M. Bonnardel : M. le député, il ne faut pas exagérer, là. Un véhicule électrique, c'est un véhicule électrique, un véhicule à essence, ça reste un véhicule à l'essence. Il y en a quelques-uns qui ont des véhicules encore diesel, certains chez Volkswagen. Alors, on va demander un entretien normal pour tous ces véhicules. On aura nécessairement un kilométrage aussi indiqué dans le règlement. Et, encore une fois, avec la réglementation que nous émettrons dans le futur, on va jouer nécessairement avec les deux règlements de Québec et Montréal pour trouver un juste équilibre.

M. Barrette : Je constate, c'est un constat, là, ce n'est pas... Ah non! Mais là il faut que je fasse attention. J'allais aller plus loin. On n'est pas rendus là. O.K. C'est tout.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-paragraphe a? Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le sous-paragraphe b? Il n'y a pas de commentaire? Sous-paragraphe c? Excusez.

M. Bonnardel : En réalité, vous vous êtes rendue au paragraphe 2°, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est ça. J'avais oublié de faire mes commentaires. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le paragraphe d?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non. O.K. Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le paragraphe 1°? O.K. C'est fermé, là?

Une voix : Non.

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

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, c'est ça, là. On allait... C'est parce que ça allait d'un à l'autre, là.

M. Bonnardel : On a fini le paragraphe 1°.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. On a fini le paragraphe 1°, c'est ça.

Mme Ghazal : Donc, si je veux ajouter quelque chose, si je veux ajouter un... ça, c'est un paragraphe ou un sous-paragraphe, je le fais maintenant pour le 1°?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Oui, c'est maintenant.

Mme Ghazal : O.K. Parfait. Donc, j'ai un amendement à déposer maintenant.

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

(Suspension de la séance à 12 h 02)

(Reprise à 12 h 04)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Mme la députée de Mercier, veuillez, s'il vous plaît, lire votre amendement et commenter.

Mme Ghazal : Très bien. Alors, mon amendement, je vais le lire. Donc : Ajouter, à la fin du premier paragraphe, le sous-paragraphe suivant :

«e) est un véhicule de promenade du type hybride, hybride rechargeable ou entièrement électrique 24 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi. Cette obligation ne vise pas les véhicules adaptés pour le transport de personnes handicapées;».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

Mme Ghazal : Oui. Donc, comme vous le savez, on a voté un amendement à l'article 1 mentionnant que c'est important que cette loi-là n'aille pas à l'encontre de la politique de la mobilité durable. Ça disait ça, ce n'était peut-être pas formulé exactement comme ça. Et la politique de la mobilité durable, un des éléments importants, c'est, entre autres, de respecter nos engagements de réduction de gaz à effet de serre, donc de les réduire et non pas d'en ajouter. Quand on sait que le transport est responsable de plus de 40 % des émissions de gaz à effet de serre, donc, c'est un élément extrêmement important.

Donc, ici, j'ajoute un amendement parce que l'objectif, ce n'est pas juste d'avoir un principe qui est mentionné dans un article de loi, il faut que la loi, après ça, respecte cet... que tout... qu'il y ait des mesures dans la loi, dans d'autres articles, qui respectent cette volonté de ne pas aller à l'encontre de la mobilité durable, parce qu'actuellement, si on n'amende pas ce projet de loi puis qu'on le laisse tel quel, on a un souhait qu'elle n'aille pas à l'encontre, mais tous les faits, toutes les études nous démontrent que ça va, cette loi-là, le p.l. n° 17, le projet de loi du ministre sur le transport des personnes, va aller à l'encontre de la politique de la mobilité durable. C'est ce que j'essaie, par les différents amendements que j'apporte durant cette commission, de convaincre le ministre.

Et donc, là, ici, c'est un élément, quand... on sait, il y a eu des gens de l'industrie du taxi qui sont venus en commission nous dire tous les efforts qu'ils ont faits, que ça soit pour se moderniser, par exemple, à Montréal, tous les efforts qui ont été faits pour le service à la clientèle, et aussi les efforts qu'ils ont faits en lien avec la réduction des gaz à effet de serre et les objectifs plus environnementaux. Notamment, aujourd'hui, si vous prenez le taxi... Je sais, M. le ministre, ça fait un bout de temps, maintenant, ça va faire un an qu'il n'aura pas pris le taxi. Je sais... peut-être qu'avant il le prenait. Mais les autres... moi, je le prends, et il arrive très, très régulièrement qu'on embarque, quand on appelle un taxi, dans une voiture hybride. Et même c'est à peu près... avec le changement des véhicules, c'est entre 40 % à 50 % des véhicules de taxi qui sont hybrides. Et probablement qu'eux ils veulent aller vers plus de voitures électriques.

Et aujourd'hui on sait que le gouvernement est en train de faire des consultations sur... pour le PECC, le plan d'électrification et de lutte contre les changements climatiques, et ils ont aussi une cible d'avoir 100 000 véhicules électriques. Donc, si ici, en ouvrant le projet de loi à tout le monde pour pouvoir faire du transport de personnes et que la personne peut prendre son véhicule, dans cet article, dans l'article 19, quand on parle de l'automobile, s'il n'y a pas un élément incitatif qui va amener à ce que les véhicules soient hybrides, ou hybrides rechargeables, ou entièrement électriques puis que les gens prennent leurs voitures, tous les efforts qui ont été faits par l'industrie du taxi pour qu'il y ait de plus en plus de voitures hybrides et, bien, plus tard, électriques... Là, maintenant, c'est sûr qu'avec ce projet de loi, ils vont avoir une réduction de leurs revenus assez substantielle, donc ça va être de plus en plus difficile. Mais, si on veut continuer cet effort-là, qui a été commencé par cette industrie, donc, puis que ça n'aille pas à l'encontre de la politique de mobilité durable, c'est extrêmement important que, quelque part dans le projet de loi, il y ait une... qu'on impose ou qu'on amène une mesure pour qu'on aille vers des voitures électriques et hybrides.

Puis je voulais aussi revenir sur des arguments que le ministre avait mentionnés. Par exemple, une des choses qu'il disait, c'est que le projet de loi va permettre de réduire l'auto solo. Cette affirmation-là, moi, ce que je comprends, elle n'est

tellement pas appuyée par aucune étude de la part du ministre, moi, je dis que c'est un souhait. Et je partage le même souhait que le ministre. Il dit aussi... un de ses arguments qu'il mentionne, c'est : Bien, on le voit, il y a eu une réduction de l'immatriculation, donc, depuis qu'Uber est là. Donc, s'il y a eu une réduction de l'immatriculation depuis qu'Uber est là, donc, c'est grâce à Uber qu'il y a eu une réduction de l'immatriculation. J'essaie de comprendre. Et il dit que ce projet de loi va faire en sorte que ça va aller encore de plus en plus vers ça. Donc, il y a beaucoup de souhaits, des affirmations que le ministre nous amène avec des justifications.

Moi, si... je vais arriver avec des faits puis des études. Ici, au Québec, on attend toujours, toujours, les analyses du projet pilote qui va se terminer d'ici le 14 octobre. On les attend toujours, mais, en les attendant, nous, on n'est pas au gouvernement, on ne peut pas commencer à faire d'études. Donc, ce qu'on fait, c'est qu'on se fie sur les études qui ont déjà été faites.

• (12 h 10) •

Moi, j'en ai quelques-unes ici. Selon l'étude *The New Mobility*, qui a été citée aussi dans plusieurs rapports pour... dans les intervenants qui sont venus durant les consultations particulières, et c'est l'étude de M. Schaller, en 2018, donc, ancien sous-commissaire à circulation et de la planification de la ville de New York, et qui mentionne qu'avec... en ayant plus d'offres de service de transport rémunéré de personnes, eh bien, ça n'a pas contribué, chiffres à l'appui... je pourrais vous... tous les nommer, mais, de toute façon, l'étude existe, et on peut la consulter. Donc, avec l'augmentation de l'offre de transport rémunéré de personnes par automobile, bien, ça n'a pas contribué à réduire la dépendance à l'automobile. Il dit : Pas moins de 1 570 000 000 de kilomètres de conduite ont été ajoutés entre 2013 et 2017 à la ville de New York. Donc, ça a ajouté à la congestion.

Il y a aussi le Bureau du taxi de Montréal qui est venu et qui nous a dit, dans son mémoire, que la présente loi va inévitablement créer un impact sur les efforts de réduction à la dépendance à l'automobile, ce qu'ils affirment basé sur différentes études, notamment celle de M. Sheller.

Il y a eu aussi... Peut-être qu'on peut dire : Ah! on ne peut pas comparer les grandes villes comme Montréal par rapport à New York. Il y a eu une enquête sur la mobilité qui a été aussi citée par les gens de la ville de Montréal, l'enquête sur la mobilité réalisée par SOM du 24 au... excusez-moi, du 22 au 24 février 2019 et qui conclut que les utilisateurs du transport en commun ont tendance à délaisser le transport en commun, justement, à le délaisser au profit des nouveaux joueurs.

Ils citent aussi une étude, une autre étude, Babar et Burch de l'Université du Minnesota, et qui dit que... qui démontre que 60 % des utilisateurs d'Uber, Lyft, et autres, qu'ils auraient pris le transport en commun si cette offre de plus en plus grande et de moins en moins... c'est-à-dire qui coûte moins cher... Parce qu'on se le rappelle, Uber, son objectif, en ce moment, n'est pas d'être rentable, parce qu'il ne l'est pas depuis 10 ans. Son objectif, c'est de créer une dépendance pour, quand on pense à prendre ce genre de transport là, qu'on pense à Uber. Ça, ça a été démontré. C'est quelque chose qu'eux, ils veulent faire. Donc, ils sont prêts encore et encore à perdre beaucoup d'argent, et donc les prix sont concurrentiels, si on veut, par rapport au transport en commun. Et cette étude-là de l'Université du Minnesota le démontre puisque ces utilisateurs-là, 60 %, ne prennent pas le transport en commun puisqu'il y a cette offre-là.

Il y a aussi, je peux continuer, une recherche sur l'impact des nouveaux joueurs sur le trafic, dirigée par le professeur John M. Barrios de l'Université de Chicago, qui conclut que les nouveaux joueurs augmentent le trafic, l'utilisation des routes et aussi une augmentation du kilométrage parcouru par ces véhicules. Donc, imaginez si ces véhicules étaient tous... parce que... tous non hybrides, c'est-à-dire des véhicules à essence, donc ça va exactement à l'encontre de l'objectif du gouvernement, qui est d'avoir de plus en plus de voitures électriques. Et, si c'est ça, l'objectif du gouvernement, puisqu'il l'a mentionné, bien, on peut dire : Ah! M., Mme Tout-le-monde doit faire des efforts. M., Mme Tout-le-monde doit acheter un véhicule hybride ou électrique. M., Mme Tout-le-monde doit le faire. Mais il faudrait que dans le projet de loi, où est-ce qu'on est en train d'amener... d'augmenter le nombre de voitures quand on parle de l'automobile, il faut que pas seulement M., Mme Tout-le-monde réponde aux objectifs du gouvernement, mais il faut aussi que ceux qui veulent faire du transport de personnes fassent cet effort-là qui a été fait, comme je le mentionne et je le répète, par l'industrie du taxi, qui est rendue à 40 %, à 50 % de son parc automobile avec les véhicules hybrides. Donc, il ne faut pas freiner cet effort-là puis venir le contrer avec le projet de loi en ne mentionnant aucune mesure pour réduire les véhicules à essence puis les remplacer par des véhicules hybrides ou électriques. Il faut que cette intention-là du gouvernement apparaisse quelque part dans ce projet de loi.

Donc, moi, j'incite le ministre à voir ça comme une opportunité. Il veut moderniser. Il dit tout le temps : Il faut arrêter avec ce vieux modèle des années 70, 80, il faut regarder vers l'avenir, vers la modernité. Eh bien, la modernité n'appartient pas à Uber et aux nouveaux joueurs. La modernité, si le ministre veut que son gouvernement s'inscrive dans cette modernité-là, bien, il faudrait non pas seulement qu'il y ait des objectifs d'augmentation de véhicules électriques dans le parc automobile, il ne faut pas seulement qu'il y ait des objectifs, dans la mobilité durable, de réduction des gaz à effet de serre, il ne faut pas seulement qu'il y ait une consultation pour... et une politique de l'électrification et de lutte aux changements climatiques, il faut qu'il y ait des actions concrètes. Et ça, ça se fait par des mesures non pas seulement volontaires où est-ce qu'on souhaite que les gens changent leurs habitudes, où est-ce qu'on souhaite que les gens changent leurs véhicules pour des véhicules d'essence à hybride, il faut que ça apparaisse quelque part de façon plus contraignante dans le projet de loi. Et ici, c'est une opportunité que le ministre devrait saisir pour atteindre les objectifs que lui nomme à plusieurs, plusieurs reprises. Et donc moi, je lance cet amendement-là, qui est d'avoir une voiture hybride, hybride rechargeable ou entièrement électrique dans les 24 prochains... c'est-à-dire d'ici les 24 prochains mois après l'adoption du projet de loi. Donc, c'est ce que je lance. Il pourrait dire...

(Interruption) Mon Dieu! Excusez-moi. 24 mois, ce n'est pas suffisant... c'est trop vite. Moi, je voudrais qu'il y ait... qu'on mette un pourcentage. C'est trop contraignant cet...

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

Mme Ghazal : Oui. Oui, ça va, je parle depuis ce matin

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, on va prendre une pause, s'il vous plaît.

Mme Ghazal : Non, non, non, ça va. Pas de pause. Excusez-moi.

Donc, il pourrait dire, par exemple, c'est ce que je lance, il pourrait dire : Ah! mais, si... 24 mois, c'est peut-être trop, ou il devrait avoir des pourcentages, etc. Moi, je l'amène à le prendre avec ouverture et même, si, par exemple, il va voter contre, au moins d'amener d'autres amendements ou d'autres articles qui amèneraient, qui montreraient cette volonté d'aller vers la réduction de gaz à effet de serre, et vers l'électrification des transports, et vers la mobilité durable. Avec tous ces objectifs-là, le ministre est d'accord avec ça. Maintenant, de quelle façon concrète on peut le retrouver?

Donc, je lance cet amendement, mais moi, j'invite le ministre, s'il a l'intention de le battre, d'en amener un autre, un autre article qui... un autre amendement qui démontrerait qu'il veut, par des actions concrètes, par des actions qui vont au-delà des mesures volontaires, parce qu'on sait qu'aujourd'hui le volontariat ne fonctionne plus, pour que son projet de loi aille vers le même sens que les objectifs que le gouvernement lui-même... vers lesquels il veut aller. Donc, c'est une invitation que je lance au ministre au-delà de simplement dire oui ou non avec l'amendement tel qu'il est mentionné ici. Voilà.

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

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Alors, on a tous le défi, dans les prochaines années, d'électrifier notre flotte automobile, notre flotte de camions, notre flotte d'autobus scolaires. C'est le défi de réduction des GES, le ministère des Transports est à pied d'oeuvre pour répondre à sa politique de mobilité durable, à cet effort important. On a des programmes pour nos sociétés de taxis. On a qu'à penser à Téo Taxi qui est arrivé dans le marché où on a supporté Téo pour électrifier la totalité ou presque de sa flotte de taxis. Je peux rassurer la députée qu'à l'article 138 de ce projet de loi nous pourrions discuter de l'électrification des transports et des objectifs que nous mettrons de l'avant pour électrifier la flotte.

Maintenant, elle le dit elle-même. Elle veut contraindre par des moyens coercitifs rapidement, deux ans après l'adoption de la loi, de dire à tous les chauffeurs de taxi : Vous devez obligatoirement le lendemain, deux ans après l'adoption de cette loi, avoir un véhicule électrique. Vous comprenez, on ne peut pas faire ça. On peut les aider. On aura des mesures pour les aider, mais il n'est pas vrai qu'on va contraindre les chauffeurs, 24 mois après l'adoption, en leur disant obligatoirement : Vous avez cette règle à respecter. Pour nous, les supporter, les amener vers cette électrification, c'est le souhait. C'est le souhait de tout le monde. Mettre des mesures en place par le gouvernement, c'est ce que nous continuerons de faire. À l'article 138, je lui confirme, on aura un article où nous discuterons, donc, de l'électrification des transports et du support que nous souhaitons donner pour la suite à l'industrie du taxi. Merci.

Mme Ghazal : J'essaie de voir, c'est l'article 138. Excusez-moi, je ne le connais pas trop par coeur. Donc, vous dites qu'à l'article 138 vous allez amener un amendement qui dit qu'il y aura des véhicules électriques ou qu'on va... dans lequel vous dites, avec des mesures concrètes et financières, peut-être... J'essaie... je n'ai aucune idée de ce vous allez amener à l'article 138. Peut-être juste nous l'expliquer sans nécessairement amener le point, parce que je ne l'ai pas lu. À quoi vous faites référence exactement quand vous dites qu'à l'article 138 nous allons amener un élément qui ressemble à l'amendement que j'amène?

M. Bonnardel : Nous exposerons à l'article 138, Mme la Présidente, des mesures, au-delà des souhaits, pour supporter l'industrie du taxi dans l'électrification du transport pour la suite.

• (12 h 20) •

Mme Ghazal : Donc, si je comprends bien, là, en ce moment, on ne peut pas avoir une indication du type de mesures qui seront mises. Est-ce que c'est... Parce que, là, vous avez parlé du 24 mois, vous avez trouvé ça très contraignant. Est-ce que, par exemple, ça pourrait être de façon progressive sur une période de cinq ans? Je ne sais pas. Juste peut-être pour nous donner une indication d'où vous souhaitez aller avec ça.

M. Bonnardel : ...rendus, Mme la députée, à l'article 138, on pourra en discuter.

Mme Ghazal : Donc, vous allez maintenir le suspense jusqu'à l'article... de 19 jusqu'à l'article 138.

Là, vous avez dit qu'il va y avoir des mesures qui vont aller au-delà des souhaits, parce que vous avez dit : On souhaite, on souhaite, puis ce n'est exactement pas vers les souhaits qu'il faut aller. Ça, on peut souhaiter tout ce qu'on veut, ce n'est pas ça l'important. Excusez-moi, je vous vois, mais il faut que je m'adresse à la présidente.

Donc, c'est important... Même si le mot «contraignant» paraît péjoratif et négatif, mais, en matière d'environnement, surtout quand on sait qu'on n'a pas réussi, au Québec, à atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre pour 2020, il ne faut pas qu'on arrive à la même situation d'ici 2030, donc, ça prend... Il y a eu des souhaits. Des souhaits, des politiques, des mesures, ça, il y en a eu plein, et c'est ce qui fait qu'on se retrouve dans cette situation-là aujourd'hui.

Donc, ça va être extrêmement important que le ministre ne voie pas le fait de contraindre l'industrie puis les chauffeurs à avoir... contraindre ou en ayant des mesures, oui, incitatives, bien sûr, oui, les aider... Je ne sais pas par quelles mesures. Moi, je suis très, très curieuse de savoir par quelles mesures le ministre souhaite les aider. Ça va être important qu'il y ait des mesures qui vont faire en sorte qu'on va arriver à augmenter le nombre de véhicules hybrides ou électriques qui soient plus élevés, parce qu'on peut mettre des mesures, puis, finalement, on a des... Ce n'est pas juste des objectifs de moyens qu'il faut qu'on se donne, on va les aider, puis, à la fin, finalement, ça n'a pas fonctionné, on n'a pas augmenté le nombre de voitures.

Il faut qu'il y ait des objectifs aussi de résultat puisque nos... la Politique de mobilité durable ou nos objectifs, là, de réduction de gaz à effet de serre, ce sont des objectifs de résultat. Donc, il faut que les mesures amènent des objectifs de résultat. Tant de voitures, il faut que tant de pourcentage du parc automobile de ceux qui conduisent des... qui font du transport de personnes conduisent des véhicules électriques. Il faut que ça soit chiffré, sinon ça va être seulement des souhaits. On va les inviter à avoir des véhicules électriques s'ils le souhaitent, qu'ils demandent une mesure.

Est-ce que c'est possible, en ce moment, de parler de quels types de mesures vous parlez? Est-ce que c'est des mesures financières?

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, c'est le ministre des Finances qui dicte les engagements d'un gouvernement lors du dépôt du budget puis de la mise à jour économique. Donc, je ne parlerai pas au nom de mon collègue des Finances. Quand on sera rendu à l'article 138, il me fera plaisir d'énumérer et de parler, donc, du défi que nous avons à électrifier la flotte de véhicules.

Encore une fois, je le répète, il y a des mesures en place qui existent, au ministère des Transports, pour supporter les flottes de taxis, comme l'a fait Téo Taxi à l'époque. Nous continuerons de le faire pour tous ceux qui souhaitent électrifier leur flotte.

Mme Ghazal : Vous avez dit... Excusez-moi. Le ministre a dit qu'il ne voulait pas contraindre les personnes qui font du transport, c'est-à-dire les gens, les chauffeurs, là, qui font du transport de personnes par automobile. L'industrie, comme je vous dis, du taxi est rendue à 40 %, à 50 % de ses véhicules qui sont hybrides. Et l'industrie veut aller là. Elle veut. Elle l'a dit au ministre et elle l'a dit : On veut aller là.

Quand le ministre dit qu'il ne veut pas contraindre, il ne veut pas contraindre qui, puisque l'industrie dit qu'elle veut aller là? Il ne veut pas contraindre les chauffeurs occasionnels d'Uber. Est-ce que c'est ce que je comprends?

M. Bonnardel : Je l'ai répété, Mme la Présidente, on sera là pour supporter tout chauffeur qui veut mettre de côté son véhicule à l'essence pour passer d'un véhicule hybride ou d'un véhicule 100 % électrique. Les sommes sont présentes, elles seront présentes pour la suite des choses pour toute société ou répondant qui souhaiterait électrifier sa flotte de véhicules de taxi.

Mme Ghazal : Puis j'invite aussi le ministre dans sa réflexion... parce qu'on a du temps d'ici à ce qu'on se rende à 138 puis qu'on sache quelles sont ces mesures non contraignantes et ces mesures non financières, parce que ça, j'ai hâte de savoir. Mais, comme je vais le répéter, ça va être important d'avoir des résultats, pas juste des souhaits. Et on ne peut pas juste donner des carottes, par exemple, de donner des mesures incitatives pour arriver à quelque chose. Si on veut vraiment être ambitieux en matière de réduction de gaz à effet de serre, comme nous le demande... comme tous les pays doivent l'être, et le Québec veut aussi aller vers ça, ça a été l'intention qu'on a entendue par le gouvernement et le premier ministre, qu'on veut aller vers l'électrification, mais, si on veut aller au-delà des souhaits, j'invite très fortement le ministre à aller vers des mesures, oui, contraignantes, même si ça semble péjoratif. Mais comme je le dis, même l'industrie du taxi a compris le message et elle veut se moderniser, parce que l'électrification du transport, c'est aussi une modernisation. Et donc c'est important d'écouter ce message puis qu'on aille vers des mesures contraignantes, parce que, sinon, ça ne sera que des vœux pieux. Et là c'est une occasion en or où le gouvernement pourrait démontrer qu'il n'est pas uniquement dans les vœux pieux, puis dans les souhaits, puis dans les petites mesures incitatives pour ceux qui croient à l'environnement, fasse un petit pas pour changer. Mais, si on est vraiment... si on est vraiment sérieux par rapport à nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre, on sait que ça va prendre pas seulement des petites mesures, mais un coup de barre, bien, il faut aller vers les mesures contraignantes, comme on le fait dans n'importe quel sujet.

Donc, j'invite le ministre à réfléchir à l'amendement ou à ce qu'il va nous proposer à l'article 138 dans ce sens-là pour qu'on aille au-delà des souhaits, parce que, sinon, on n'a pas besoin d'être un grand devin pour savoir qu'on ne réussira pas à atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre, de réduction aussi à la dépendance à l'automobile, et tout ça, si on n'arrive pas avec une mesure comme celle de l'amendement que j'amène ici.

Donc, on peut discuter, comme je dis, de l'horizon de temps. Au lieu que ça soit 24 mois, ça peut être peut-être plus élevé. J'ai compris que ça ne sera pas moins élevé, mais ça peut être plus élevé. Mais il faut absolument qu'à la fin de ce projet de loi qu'on saisisse l'opportunité d'envoyer un message très clair, comme celui que l'industrie du taxi avait compris, puisqu'elle était déjà en mode action, donc, qu'on envoie un message très clair qu'aux nouveaux joueurs, même les occasionnels qui vont faire ça, parce que vous avez dit que je mentionnais... le ministre a dit que je mentionnais souvent que c'était n'importe qui, mais que les gens qui veulent faire du transport de personnes, que le message soit très clair, qu'il faut que ça soit fait en réduisant... que ça soit fait avec des véhicules hybrides ou électriques et non plus par des véhicules à essence. Et ça amènerait encore plus cette image de la modernité que le ministre veut faire et dont il parle beaucoup depuis qu'il nous parle de la modernisation de l'industrie du transport de personnes. Ça, ça amènerait un message encore plus clair et ça irait encore plus dans le même sens qu'il veut instaurer avec ce projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, Mme la députée, je dois vous interrompre. Vous avez fait le temps que vous aviez à votre disposition pour votre amendement. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement de Mme la députée de Mercier? S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons mettre aux voix l'amendement. Nous allons... Est-ce que l'amendement est adopté?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'amendement est rejeté. Est-ce que...

Mme Ghazal : Mme la Présidente, voyons, par appel nominal.

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

La Secrétaire : Oui. Alors, Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Simard (Montmorency)?

M. Simard : Contre.

La Secrétaire : M. Asselin (Vanier-Les Rivières)?

M. Asselin : Contre.

La Secrétaire : Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac)?

Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac) : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Bourget)?

M. Campeau : Campeau, Bourget. Contre.

La Secrétaire : Campeau (Bourget). Je m'excuse.

M. Campeau : Ce n'est pas grave.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : Mme Jeannotte (Labelle)?

Mme Jeannotte : Contre.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Abstention.

La Secrétaire : M. Benjamin (Viau)?

M. Benjamin : Abstention.

La Secrétaire : Et Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention.

La Secrétaire : Rejeté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le premier paragraphe de l'article 19? Il n'y a pas d'autre commentaire sur le premier paragraphe de l'article 19.

Nous allons passer au deuxième paragraphe de l'article 19. Est-ce qu'il y a des commentaires? Pas de commentaire. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le paragraphe 3° de l'article 19? Pas de commentaire.

M. Barrette : Alors, pour... Vous allez trop vite, Mme la Présidente, pour moi.

Une voix : ...

M. Barrette : Hein?

Une voix : ...

M. Barrette : Pour moi. Alors, Mme la Présidente, j'ai une question purement technique, là. Donc, je comprends que le ministre comprend dans son projet de loi que l'autorisation qui est traitée par l'article 19 va pouvoir être donnée aux répondants, là, essentiellement, donc à une flotte. C'est comme ça que c'est pensé?

• (12 h 30) •

M. Bonnardel : Le 19, c'est pour automobile.

M. Barrette : Oui, je comprends. Mais c'est parce que, quand on lit le troisième, là, on est au troisième sous-paragraphe de... En fait, je m'excuse, on est au troisième paragraphe. Alors : «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...» Alors, je comprends la fin, là, mais j'avais... Je veux juste m'assurer, là, que c'est vraiment ça que le ministre voit dans son projet de loi, là. Il y a des autorisations implicitement, là, avec ce texte-là. Je comprends que le troisième paragraphe, c'est à propos de la suspension, là, on s'entend, là, mais il y a donc des autorisations données à des flottes.

M. Bonnardel : Il faut se référer, là-dessus, M. le député, à l'article 48, qui dit que «le répondant d'un système de transport peut inscrire une automobile lorsqu'il s'est assuré qu'elle respecte les conditions prévues aux paragraphes 1° et 2° du premier alinéa de l'article 19». Donc, 1° et 2°, article 19.

M. Barrette : Donc, c'est... les flottes existent, donc. O.K., c'est bon. Je n'ai pas d'autre commentaire ni question.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le paragraphe 3°? Non? Donc, maintenant, est-ce qu'il y a des commentaires au paragraphe 4° de l'article?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, dans l'amendement, le paragraphe 4° est abrogé. Est-ce qu'on l'avait déposé?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, on disait qu'on le traiterai au moment...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il a été distribué. Donc, si l'article est abrogé, est-ce que vous êtes d'accord pour l'amendement proposé par le ministre? Ça va?

M. Bonnardel : Là, on adopte l'amendement, c'est ça?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, on adopte l'amendement. Alors, s'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons...

M. Bonnardel : On retirait l'article 4. C'était un article d'équivalence.

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

M. Barrette : Juste une petite seconde, là, Mme la Présidente, là, je vais le regarder. Non, merci. C'est correct. Adopté sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Là, je suis rendue à l'adoption. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 19 lui-même? Non. Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons...

M. Barrette : Mme la Présidente, il reste encore un alinéa. Bien oui, en bas, là. Il y a un alinéa en bas, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, je n'ai pas appelé l'alinéa, j'ai appelé le...

M. Barrette : Bien, c'est parce que, là, on vote l'amendement.

M. Bonnardel : On vote l'amendement à l'article 19.

M. Barrette : C'est là qu'on est rendus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, l'amendement abroge le paragraphe 4°.

M. Barrette : Je comprends, mais il faut le voter, l'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On l'a voté.

M. Barrette : Bien, moi, je n'ai pas entendu l'autre bord, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, j'ai dit : S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix.

M. Barrette : En tout cas. Très bien. C'est correct.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 19?

M. Barrette : Oui, parce que, là, il reste le dernier alinéa.

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

M. Barrette : Ah! mais le dernier alinéa, il fait partie de 4°? C'est ce que vous dites.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K., parfait. C'est moi qui... C'est mon erreur, je m'en excuse. Je pensais que le dernier alinéa faisait partie du quatrième paragraphe.

M. Barrette : Bon!

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je suis désolée, M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Mme la Présidente, si vous saviez à quel point je ne vous en tiens pas rigueur, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, parfait. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le dernier alinéa de l'article 19?

M. Barrette : Oui, juste un petit instant, là. Oui. Là, cet alinéa-là, il y a une certaine complexité, là, parce qu'il y a plein de cas de figure là-dedans, là. Je comprends que c'est banal et technique, là, mais, sur le plan, juste, là, de la compréhension, là : «Elles s'appliquent [...] à toute personne qui prend en location une automobile pour une période d'au moins un an.» Pourquoi le «au moins un an»?

M. Bonnardel : Je vous dirais qu'à ma première vue, je vais quand même confirmer avec les légistes, là, mais une location d'un véhicule à court terme peut se faire.

M. Barrette : Bien, il y en a qui louent ça à la semaine, là.

M. Bonnardel : Il y en a qui louent ça à la semaine, vous avez tout à fait raison. Maintenant, est-ce qu'on pourrait utiliser un de ces véhicules loués pour un mois chez, pour ne pas le nommer, Discount et utiliser ce véhicule? Je pense que c'est ça qui est défini, dans le Code de la sécurité routière... C'est ça, c'est ce qui est défini dans le Code de la sécurité routière au 1er janvier 2019. Donc, on ramène exactement ce qui est indiqué...

M. Barrette : O.K. C'est quoi la finalité de... la logique de ça, là?

M. Bonnardel : En réalité, on reprend exactement le même paragraphe : «Elles s'appliquent également à toute personne qui prend en location un véhicule routier pour une période d'au moins un an.» Alors, ma réflexion là-dessus, c'est qu'on doit avoir, j'imagine, pas juste «j'imagine», un véhicule qui est loué minimalement chez un concessionnaire depuis au moins un an. On ne pourrait pas prendre un véhicule loué à la semaine chez Budget ou autre et d'amener ce véhicule à obtenir une accréditation en bonne et due forme à la SAAQ.

M. Barrette : Je comprends. Alors, est-ce que je dois comprendre que...

M. Bonnardel : Alors, en réalité, exemple, ça se pourrait que quelqu'un loue un véhicule chez Budget pour un an, disons que les coûts seraient prohibitifs puis importants, mais il faudrait qu'il y ait un contrat minimalement d'un an qui démontre que tu as loué ce véhicule pour une période de 12 mois et que, par la suite, tu peux aller faire accréditer ce véhicule.

Alors, on n'accepterait pas, comme le règlement le mentionne dans le Code de la sécurité routière, d'avoir un véhicule loué seulement trois mois chez un concessionnaire, ou six mois, ou autre. Alors, ça prend un véhicule qui va avoir minimalement une entente, un contrat d'un an.

M. Barrette : Mais c'est quoi qui est visé? C'est-u parce que vous ne voulez pas avoir à faire une multitude d'autorisations? C'est-u pour diminuer le nombre d'autorisations? Pas le nombre de véhicules, là. Ce n'est pas ça que je veux dire. Je ne prête pas d'intention, là, Mme la Présidente, là, mais c'est parce que c'est une espèce de seuil. Alors, ça dit que, dans le fond, on ne veut pas qu'il y ait de location en bas d'un an.

M. Bonnardel : C'est déjà dans le Code de la sécurité routière.

M. Barrette : Non, je comprends. Je comprends que ce soit déjà dans le code. J'essaie de comprendre. On me dit, Mme la Présidente, que c'est dans le code depuis le 1er janvier 2019...

M. Bonnardel : Le document date de cette date, mais c'était là avant ça, là, c'était là avant ça, là. Ça n'a pas été ajouté.

M. Barrette : Puis l'objectif visé par cette règle-là, il doit bien y avoir un objectif, ça résout quel problème?

M. Bonnardel : Je vous donne un cas. Encore une fois, on prend le cas du chauffeur qui déciderait d'aller se louer un véhicule de trois mois, qui a juste trois mois. Tout le processus d'accréditation, d'inspection, le locateur pourrait dire : Bien, écoutez, tu n'as pas à aller faire la location, parce que ce véhicule, de toute façon, a été vérifié en bonne et due forme par le locateur, donc, pour ne pas le nommer, Budget, Avis ou autre. Alors là, c'est tout un processus d'accréditation qui recommence d'un véhicule qui n'appartient pas, en réalité, au propriétaire en bonne et due forme, parce que, sur le droit d'immatriculation, ce n'est pas son nom qu'il y a dessus, vous comprenez? C'est ça. Alors, c'est pour ça...

M. Barrette : C'est juste, moi, ce qui m'intrigue, c'est le «un an».

M. Bonnardel : C'est ça, bien, c'est pour ça que le «un an», minimalement, tu auras ou le propriétaire aura un droit d'immatriculation qui sera à son nom. Il ne peut pas se rendre... il ne peut pas obtenir un véhicule loué pour six mois, qui ne lui appartient pas, et de l'obtenir, par la suite, toutes les accréditations nécessaires en termes de formation ou autre. Alors, ça prend un véhicule à son nom. Et il est rare, venant de ce monde, il est rare qu'on peut obtenir un droit d'immatriculation à notre nom d'un véhicule qui va être loué seulement trois mois, six mois. C'est à peu près impossible, c'est à peu près impossible. Il faut signer un contrat en bonne et due forme chez un concessionnaire pour obtenir le véhicule à son nom comme tel. Et je ne veux pas vous dire que des contrats de bail ne se font pas aux six mois, mais, à ma connaissance, je n'ai jamais vu ça.

M. Barrette : Non, je comprends, là, mais je reste sur mon appétit. Honnêtement, là, le ministre me décrit des situations courantes, mais ça n'explique pas la raison, là, pour laquelle il y a cette frontière-là, là.

M. Bonnardel : Ce qu'on me dit, M. le député, dans le code, ça se lit comme suit : Est réputé être le propriétaire le locataire qui loue pour une période d'au moins un an, et c'est le propriétaire qui est autorisé à immatriculer. Je vous l'expliquais peut-être mal, là, mais j'avais le principe même du véhicule que tu ne...

M. Barrette : Donc, c'est pour nous amener à la reconnaissance de la propriété...

M. Bonnardel : Si on veut, oui, tout à fait.

M. Barrette : ...au sens de la loi qui s'applique... Bon, O.K. Bon, si vous me dites que c'est cohérent avec le reste, j'accepte ça, là, mais admettez que ça fait spécial.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le dernier alinéa de l'article 19? Pas d'autre commentaire. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 19 lui-même? Pas d'autre commentaire. S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 19 est adopté?

• (12 h 40) •

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parfait. L'article est adopté.

Décision de la présidence sur la recevabilité d'un amendement

Je l'ai dit tout à l'heure, je vais rendre ma décision concernant l'amendement qui avait été déposé par la députée de Mercier, l'amendement 12.1, et je vais lire ma décision.

Je vais maintenant rendre ma décision sur la question de règlement soulevée par M. le député de Chapleau concernant la recevabilité d'un amendement présenté par Mme la députée de Mercier.

Mme la députée de Mercier a présenté un amendement introduisant l'article 12.1 dans le chapitre du projet de loi qui porte sur l'autorisation des chauffeurs et des automobiles et plus précisément dans la section qui concerne les chauffeurs. Cet amendement propose que, lorsqu'une demande est acceptée, la demanderesse devienne salariée au sens de la Loi sur les normes du travail.

M. le député de Chapleau soulève que l'amendement n'est pas cohérent avec l'article 12 puisque celui-ci énumère ce que doit présenter une demanderesse pour définir... devenir, dis-je, chauffeur. Il ajoute que l'organisme responsable de faire appliquer la Loi sur les normes du travail est indépendant, que c'est à lui de déterminer ce qu'est un salarié et que cela ne devrait pas revenir au législateur.

Mme la députée de Mercier soulève, quant à elle, que l'amendement ne modifie pas l'article 12, mais propose plutôt d'insérer un nouvel article au projet de loi, soit l'article 12.1. Ainsi, l'amendement n'a pas à se rapporter à l'article 12, mais bien à l'objet du projet de loi. De plus, selon elle, la section qui concerne les chauffeurs est le bon endroit pour présenter cet amendement.

M. le député de La Pinière mentionne, pour sa part, que l'amendement est recevable puisque le projet de loi vise à changer la relation du chauffeur avec son environnement. Par exemple, le chauffeur devra relever d'un répondant, ce qui amènera une notion de hiérarchie.

Lors de l'analyse de la recevabilité d'un amendement, la présidence doit vérifier si l'amendement respecte les règles générales de recevabilité qui se retrouvent aux articles 197 et 244 du règlement. Ainsi, un amendement doit se rapporter à l'objet du projet de loi et être conforme à son esprit et à la fin qu'il vise. De plus, parmi les critères de recevabilité établis par la jurisprudence parlementaire, un amendement ne doit pas contredire ni élargir le principe du projet de loi d'une manière telle qu'elle va au-delà de l'objectif de celui-ci.

Dans le cas qui nous concerne, le projet de loi n° 17 vise à prescrire les conditions et les modalités applicables pour qu'une personne puisse se qualifier à titre de chauffeur. Il prévoit aussi qu'un système rémunéré de personnes par automobile regroupe plusieurs chauffeurs et automobiles sous la responsabilité d'une personne morale qui en est le répondant. Le projet de loi confère à ce répondant la responsabilité d'assurer la surveillance des chauffeurs et automobiles inscrits auprès de lui.

L'amendement de la députée de Mercier, quant à lui, ajoute une modalité au projet de loi, c'est-à-dire une conséquence pour la personne qui se voit acceptée à titre de chauffeur. Cette conséquence est d'être reconnu comme une personne salariée en vertu de la Loi sur les normes du travail.

L'ajout de cet article ne va donc pas à l'encontre du principe du projet de loi, qui, comme mentionné précédemment, prescrit des conditions et des modalités relatives aux chauffeurs. De plus, l'amendement ne contredit en rien ce principe ni n'en élargit la portée puisqu'il ne vise qu'à ajouter une conséquence à l'acceptation d'une demande pour être reconnu comme chauffeur.

Par ailleurs, la notion de personne salariée au sens de la Loi sur les normes du travail peut être complexe. Ceci dit, la présidence n'a pas à interpréter la loi, elle doit s'en tenir à juger si un amendement est recevable sur le plan de la forme, s'il est compatible avec le principe du projet de loi, son esprit et sa fin. La présidence ne peut juger du fond d'un amendement.

Au surplus, l'endroit, dans le projet de loi, où est proposé l'amendement qui ajoute un nouvel article ne peut le rendre irrecevable si ce dernier respecte l'objet du projet de loi et ne va pas à l'encontre de son principe.

Ceci dit, la section où l'amendement est proposé concerne les chauffeurs, il y a donc un lien, voire une forme de cohérence avec le sujet de cette section. Pour ces motifs, la présidence juge l'amendement recevable.

Alors, maintenant, j'ai besoin d'un consentement, si vous voulez revenir... si vous acceptez de revenir à l'article... revenir... Pardon?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Pour l'étude de cet amendement, j'ai besoin d'avoir votre consentement puisqu'il nous faut aller en amont du projet de loi. Il y a consentement? Alors, Mme la députée Mercier, vous avez des commentaires?

Mme Ghazal : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente, pour cette décision. Donc, je suis contente de pouvoir amener mon amendement par rapport au fait que les chauffeurs puissent être reconnus comme étant salariés au sens de la Loi sur les normes du travail puis je trouve que c'est vraiment intéressant qu'on parle de ça, de cet amendement-là, aujourd'hui, surtout qu'aujourd'hui on apprenait, dans un article de Radio-Canada, qui dit : La Californie... tout le monde sait que la Californie est un État socialiste, évidemment, donc que la Californie ratifie une loi qui fait des chauffeurs d'Uber des salariés.

Donc, la Californie, qui n'est pas un État socialiste et qui est même le berceau d'Uber et des nouveaux joueurs de la «gig economy» qui impressionne énormément le ministre des Transports quand il en parle, eh bien, à la majorité, ils ont décidé de contraindre les géants, donc les Lyft, Uber de ce monde, que leurs chauffeurs soient considérés comme des salariés. Et, si la Californie, les élus de cet État ont convenu d'aller dans ce sens, c'est parce qu'eux, ils ont vécu avec ce modèle d'Uber où ça... où justement on ouvrait la voie à des nouveaux joueurs à venir détruire une industrie qui existait avant, qui était l'industrie du taxi, comme c'est en train d'être fait ici, malheureusement, au Québec.

Et, pendant que la Californie est en train de restreindre et de contraindre ces nouveaux joueurs, nous, ici, on leur déroule le tapis rouge et on leur dit : Bienvenue. Et on sait c'est quoi, la conséquence. Comme la Californie et les élus l'ont constaté, c'est en train de créer du cheap labor, donc des gens qui sont payés même pas au salaire minimum.

Donc, comme je le mentionnais, le ministre, souvent, on parle, hein, on ne veut contraindre, on ne va pas... eh bien, c'est important, si, dans un État ou dans un... comme le Québec, par exemple, si on décide que soit qu'on veut réduire les gaz à effet de serre ou qu'on veut que nos chauffeurs et les travailleurs du taxi puissent vivre, puissent mettre du pain sur la

table, chez eux, pour leurs enfants, qu'ils puissent nourrir, éduquer leurs enfants avec cet emploi-là, c'est extrêmement important de pouvoir les aider à y arriver. Et, pour ça, ce n'est pas en ouvrant totalement la porte à des compagnies qui, dans les faits, sont totalement sans aucune empathie envers les chauffeurs. Eux, ce qui les intéresse, c'est de créer un modèle d'affaires où est-ce qu'on crée une dépendance à leur, par exemple, à Uber, à leurs services et, après ça, que les chauffeurs, bien, soient considérés comme une ressource comme une autre pour pouvoir... pour qu'eux puissent faire le plus de profits.

Donc, je trouve qu'au Québec on a un modèle où est-ce qu'on veut justement aider nos travailleurs, on veut aider... Souvent, le gouvernement et le ministre disent : On veut mettre plus d'argent dans les poches des Québécois et des Québécoises. Et c'est en mettant plus... Quand on dit les Québécois et les Québécoises, eh bien, il faut parler de tout le monde, que ça soit les chauffeurs de transport de personnes, les nouveaux joueurs ou dans l'industrie du taxi. Et un des moyens d'y arriver, c'est que ces chauffeurs-là aient des droits, qu'ils aient, comme tout le monde... il y a des charges sociales, qu'ils puissent être soutenus. Et ces droits-là, bien, c'est d'être payés à un juste prix, c'est la moindre des choses, et que leur profession, le travail qu'ils font, le service qu'ils donnent soit réellement reconnu. Et ce n'est pas en gagnant des peanuts, comme c'est le cas actuellement...

Et il faudrait peut-être parler avec des chauffeurs de taxi. On l'a vu durant l'étude du projet de loi, lors des consultations particulières, il y a eu quelques chauffeurs qui ont peur de sortir dans la rue, mais quelques-uns l'ont fait et ils sont sortis en disant : Bien, on est extrêmement mal traités, on ne peut pas vivre de cette industrie. Et les gens, maintenant, qui sont dans l'industrie du taxi ont aussi peur de ça. Ils ont de la difficulté. Il y a des propriétaires qui ont de la difficulté à avoir des chauffeurs. Les chauffeurs vont vers Uber, et, malheureusement, ce n'est pas un système viable pour eux ni pour le Québec, parce qu'en augmentant le nombre de joueurs, en augmentant le nombre de chauffeurs, c'est sûr que leurs revenus diminuent. Et ça s'est avéré ailleurs. Et c'est en train de se produire aujourd'hui au Québec.

C'est sûr que peut-être que l'esprit du ministre, comme je l'ai souvent mentionné, c'est de déprofessionnaliser le métier. Quand je dis : M., Mme Tout-le-Monde qui pourraient faire ce travail-là, ça veut dire des gens que ce n'est pas leur métier, ce n'est pas comme ça qu'ils veulent gagner leur vie. Donc, ils multiplient le nombre d'emplois, ils font quelques heures ici par là avec Uber, avec Lyft, avec Eva et d'autres métiers.

• (12 h 50) •

Donc, ce sont des métiers de... ce qu'on appelle des petits salariés qui n'arrivent pas à joindre les deux bouts. Est-ce que c'est vers ça que le gouvernement veut aller? Est-ce que c'est ça, l'objectif? Parce qu'en ce moment il y a des gens qui travaillent à temps plein, c'est leur gagne-pain, et, en libéralisant totalement le marché, en ne mettant aucun contrôle, aucun respect des droits des travailleurs, alors que tout... alors qu'ils ont tout à fait le droit d'avoir des... que leurs droits, en tant que travailleurs soient respectés, parce que c'est ce qu'ils sont, ce sont des travailleurs de l'industrie du taxi, bien, peut-être que l'intention derrière le gouvernement, c'est que ce ne soient pas des travailleurs, mais que ce soient des gens qui font ça à gauche et à droite. Mais la réalité, c'est qu'il y a des gens qui veulent faire ce métier-là pour en vivre. Et, en ouvrant les portes à tous ces nouveaux joueurs, de quelle façon est-ce qu'on s'assure que leurs droits sont respectés? Parce que leur objectif premier n'est pas... leur objectif premier n'est pas de respecter leurs chauffeurs.

Et, je le dis, je n'ai pas de boule de cristal, mais c'est clair que ce qui est en train d'arriver en Californie, ce qui est en train d'arriver à New York, ce qui est en train d'arriver aux États-Unis, où on a ouvert largement la porte sans aucune contrainte... se produise ici. Et, si les élus, dans ces États-là, disent que cette nouvelle économie... bien, elle, ce qu'elle est en train de faire, c'est qu'elle est en train de désagréger le tissu social dans ces États-là, puis qu'on veut reculer en arrière parce qu'on est allé beaucoup trop loin... Bien, cet amendement-là, c'est ce qu'il amène. Il amène le fait que, O.K., le ministre veut ouvrir la porte totalement, il ne veut aucune contrainte, pas d'agglomération, plus de permis, plus rien. Et on a amené des amendements pour que ces éléments restent. Si le ministre veut ouvrir totalement la porte, bien, au moins, que les droits des travailleurs... que ce ne soit pas du cheap labor, qu'ils soient respectés.

Et, si ça ne l'est pas aujourd'hui, un jour ou l'autre, on va se rendre compte... on va avoir des manifestations de travailleurs de ces industries-là qui vont dire : On n'en peut plus, on n'arrive pas, on est traités comme du... on n'est pas traités comme des... nos droits ne sont pas respectés. Donc, ça serait important qu'on le fasse dès maintenant, de façon préventive, au lieu d'être obligés, plus tard... que les élus se réunissent encore plus tard et disent : Ah! bien, il faudrait que... On a un problème, parce qu'on met... d'un côté, on a des travailleurs qui ont des droits, qui ont des assurances, qui ont une protection pour respecter la Loi des normes du travail et, de l'autre côté, on a une autre catégorie de travailleurs qui, eux, se retrouvent comme sans aucun droit, sans aucune protection. Et là on a deux poids, deux mesures, et on va se retrouver avec des problèmes, des problèmes sociaux. Ces gens-là vont se manifester, et là on va être obligés de revenir en arrière.

Donc, comme le gouvernement veut détruire, moi, c'est ce que je vois, à moyen et long terme l'industrie du taxi en abolissant totalement les permis, en abolissant les agglomérations, en abolissant même les formations, en abolissant toutes les protections qui existent actuellement, toutes les règles que l'industrie du taxi a à respecter, puis que tous les amendements qu'on amène dans ce sens pour aller non pas vers un extrême, comme lui, il veut faire, une libéralisation totalement sauvage comme le ministre est en train de faire, bien, on dit : Au moins, si le ministre ne veut pas aller vers quelques amendements pour pouvoir ne pas détruire cette industrie, bien, au moins, que les chauffeurs, les travailleurs qui vont être dans sa nouvelle économie, où est-ce qu'il n'y aura plus de permis, il n'y aura plus aucune protection, au moins, que ces travailleurs-là, bien, leurs droits soient respectés.

Sinon, de quelle façon est-ce qu'on va s'assurer que ce qui est vécu ailleurs, au sud de la frontière, ces gens qui gagnent moins que le salaire minimum, ces gens qui n'y arrivent plus, qui doivent multiplier le nombre d'heures, donc, encore... que leurs droits, que ce soit en termes de revenus, mais aussi leurs droits en termes de santé et sécurité au travail qui ne sont pas respectés, comment on va faire, en libéralisant totalement, de les respecter, ces gens qui veulent continuer à travailler et à gagner leur vie en faisant du transport de personnes, puisqu'il va y avoir, oui, le taxi, mais il va y avoir des gens, ces gens qui vont faire du transport de personnes? Comment est-ce qu'on va faire pour les protéger?

Moi, je ne vois rien, dans le projet de loi, comme mesure ou des garde-fous qui nous amèneraient à ne pas vivre la situation qui est déjà vécue ailleurs. Comme je le mentionnais, la Californie est le berceau de cette nouvelle économie. Donc, ça serait important qu'aujourd'hui il y ait des mesures pour ne pas que plus tard, beaucoup plus tard, les élus, on se retrouve avec ces problèmes-à puis on dise : Ah bien, il faudrait revenir en arrière. Il faudrait mettre des mesures pour respecter les droits de ces travailleurs-là puis pour qu'on n'ait pas deux catégories de personnes, des gens qui sont sous la Loi sur les normes du travail, que leurs droits sont respectés, puis qu'eux leurs droits ne soient pas respectés. Les travailleurs, il va y avoir des...

En ce moment, dès maintenant, comme je le dis, il y a eu des manifestations. Après ça, les gens, ils ont peur de manifester parce qu'ils ne veulent pas perdre leur emploi. Il y a eu des gens aussi l'hiver passé, quand le projet de loi a été soumis par le ministre, qui sont venus me voir. Je connais des chauffeurs. Je sais, il y a des chauffeurs d'Uber qui ont peur. Ils ne parlent pas. Ils n'y arrivent plus. Ils sont extrêmement fatigués. Et ça, c'est une réalité qui existe, mais on ne les entend pas. On ne les entend pas en ce moment, puis, aujourd'hui, je me fais le porte-parole de ces gens-là qu'on n'entend pas, mais qu'après l'application de ce projet de loi, après son adoption, qu'un jour on va entendre de plus en plus. Et c'est ce qui a fait que les élus, dans les autres États, ont reculé puis ils ont dit : Il va falloir respecter leurs droits, parce que ça crée des problèmes. Ça crée des problèmes sociaux, de créer ce genre de trou là. Et je ne pense pas que le Québec, on veut aller vers la réduction du tissu social qui existe ici.

Si les gens aux États-Unis reculent et disent : Il faut respecter les droits des travailleurs et il faut que les Lyft et Uber paient des charges sociales pour ces travailleurs, je ne peux pas croire qu'au Québec on dise : Non, nous, on veut dérouler le tapis rouge. Et ce n'est pas grave s'il y a du cheap labor, s'il y a des gens qui gagnent moins que le salaire minimum. Nous, ça ne nous dérange pas. Et qu'on leur ouvre totalement la porte, je ne peux pas croire qu'au Québec on est en train de faire ça puis qu'on ne voit pas ce qui se passe aux États-Unis, qui va se produire ici.

Donc, je voudrais savoir qu'est-ce que... quelle la position du ministre, qu'est-ce qu'il pense de cette demande et au moins qu'il nous dise, de cet amendement-là, qu'il nous dise qu'est-ce qu'il pense et de quelle façon, s'il n'est pas d'accord avec l'amendement, de quelle façon est-ce qu'il va faire en sorte que... quelles mesures vont être mises en place pour éviter de... qu'est-ce qui se passe aux États-Unis se produise ici avec le respect des droits des travailleurs.

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, par où commencer? J'ai entendu «libéralisation sauvage», «cheap labor», «n'importe qui» encore, «des chauffeurs sont fatigués». Tout le monde est fatigué quand on travaille, Mme la Présidente. Tout le monde peut être fatigué. Les chauffeurs de taxi qui font 40, 50 heures sont fatigués aussi. Les chauffeurs d'Uber, possiblement Lyft et Eva sont tous fatigués. Ils font des heures, oui.

Maintenant, ce qu'on fait dans cette loi, c'est d'alléger le fardeau fiscal, de leur laisser plus d'argent dans leurs poches. Ce n'est pas vrai, demain matin, qu'on va dicter le modèle d'affaires des chauffeurs de taxi ou de ceux qui font du transport rémunéré de personnes. Ils sont libres de leur modèle d'affaires. Ils seront libres de définir par la suite si, oui ou non, ils souhaitent, sous les normes du travail qui se pencheront... J'ai entièrement confiance aux normes du travail, moi. Si eux décidaient, parce qu'il y a un ensemble de chauffeurs x qui se considèrent maltraités, mal payés...

Vous savez, quand on est mal payé, bien, on a un choix, c'est de quitter l'entreprise. C'est de quitter l'entreprise. La grande, grande majorité de ces chauffeurs font ce boulot à temps partiel pour aller chercher des sommes... Vous dites avoir parlé à plusieurs chauffeurs. On a parlé à plusieurs chauffeurs aussi, plusieurs chauffeurs. Est-ce que c'est parfait? Il n'y a rien de parfait dans la vie. Maintenant, ils ont toute la légitimité de choisir leur modèle d'affaires pour la suite des choses. Et vous comprendrez qu'on va laisser aux chauffeurs de taxi, de transport rémunéré le libre-choix, le libre-choix de définir ce qu'ils souhaitent comme modèle d'affaires pour la suite des choses. Et on fera confiance à la Commission des normes du travail si un jour, si un jour, un certain nombre de travailleurs se sentaient lésés face à l'entreprise pour laquelle ils travaillent.

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

Mme Ghazal : Je ressens, quand j'entends le ministre, et j'espère que je me trompe et j'aimerais beaucoup qu'il m'amène à me tromper... à ce que je me trompe, un manque d'empathie envers et les chauffeurs du taxi et les chauffeurs des nouveaux joueurs. Il y a des chauffeurs de taxi qui, aujourd'hui, me disent... avant, ils travaillaient 40 heures puis ils arrivaient, puis ils y avaient une vraie vie. Aujourd'hui, ils travaillent 70 heures depuis l'arrivée d'Uber. Et c'est juste inhumain, ce qu'ils sont en train de vivre.

Puis, quand je parlais de santé et sécurité, c'est important pour un chauffeur de ne pas être au bout puis d'être fatigué, c'est important aussi pour les clients, l'usager, dont le ministre trouve qu'on parle peu. Et donc cette... Il faudrait que le ministre se sente responsable...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici. Nous allons prendre la pause repas. Alors, j'ajourne jusqu'à 15 heures. Bon appétit!

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 heures)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Donc, Mme la députée de Mercier, est-ce que vous avez d'autres commentaires par rapport à cet amendement sur... l'amendement qui est l'article 12.1?

Mme Ghazal : Oui, Mme la Présidente. J'ai essayé de digérer les paroles du ministre par rapport aux travailleurs qui peuvent... s'ils ne sont pas contents, ils ont juste à changer d'emploi, parce qu'ils ont le choix. Non seulement le projet de loi qu'on a ici devant nous en ce moment, s'il n'y a pas d'autres amendements qui vont être ajoutés par le ministre ou des amendements qu'on va apporter, qui vont être votés, ce projet de loi ignore les impacts environnementaux que ça va avoir lieu, que ce projet de loi va avoir lieu, ça, c'est clair, c'est des impacts environnementaux importants, mais il ignore aussi les impacts sociaux sur les travailleurs, comme ce qui est en train d'arriver en ce moment, aujourd'hui même, avec les chauffeurs d'Uber et aussi ailleurs aux États-Unis pour les chauffeurs de Lyft et Uber. Donc, on sent le ministre et le gouvernement... qui n'est pas préoccupé, si on lit le projet de loi, qui n'est pas aussi préoccupé par les impacts sociaux, les inégalités économiques que son projet de loi va créer.

Donc, ça serait quoi, les choix des gens, ceux qui travaillent pour des géants comme Uber, contre qui personne ne peut concurrencer, ce seraient quoi, leurs choix quand ils se font imposer des conditions de salaire par ces gens-là, des conditions qui sont inacceptables, donc qui se retrouvent à la merci de cet employeur-là sans protection sociale, sans convention collective, avec des salaires de misère? Parce qu'il faut le dire, c'est la réalité, alors que l'objectif, ce n'est pas seulement d'avoir des gens qui multiplient les emplois. Il faudrait que... Ce qu'on veut, c'est de maintenir ce qui existe en ce moment, c'est-à-dire des gens qui sont des professionnels du taxi, qui devraient continuer à être des professionnels, qui conduisent... qui font du transport de personnes. Et, si on les laisse comme ça dans les griffes de ces multinationales, qui ne se préoccupent aucunement des conditions salariales de leurs chauffeurs, qui ne se préoccupent aucunement des inégalités économiques, de la justice sociale, moi, ce que j'aimerais savoir, c'est : Si le ministre ne veut pas l'amendement où est-ce qu'on dit que ces chauffeurs-là devraient être reconnus comme des salariés avec... au sens de la Loi sur les normes du travail, avec des conditions de travail acceptables, quelle protection le ministre, avec son projet de loi, va offrir à ces travailleurs-là qui vont souffrir et qui souffrent déjà de la situation actuelle dans laquelle ils se trouvent? Quelles sont les protections que le gouvernement, dont c'est la responsabilité, va offrir à ces gens-là qui, comme je vous dis, souffrent en ce moment et vont continuer à souffrir avec ces nouveaux venus qui sont ici uniquement pour faire en sorte que... uniquement pour...

(Interruption)

Mme Ghazal : Je vais juste attendre que... Oui, O.K. O.K.

Donc, moi, ce que j'aimerais savoir, les Uber et Lyft de ce monde, eux autres ne se préoccupent peut-être pas des conditions de leurs travailleurs parce qu'ils les utilisent comme des ressources, puis, s'ils ne sont pas contents, qu'ils s'en aillent, alors qu'ils sont prisonniers de ces conditions de travail inacceptables. Mais, comme... Alors que c'est la responsabilité du gouvernement d'offrir cette protection-là, s'il refuse l'amendement, quelle est cette protection-là qu'il offre à ces gens-là au lieu de leur dire — j'essaie de mesurer mes mots, je ne sais pas si on peut dire : Avec... Moi, ce que j'ai senti, c'est : avec peu d'empathie, disons. Je vais dire ça. Qu'est-ce qu'il leur offre comme protection autre que : Vous avez donc le choix, si c'est des conditions comme ça, changez d'emploi, allez, trouvez-en d'autres, c'est très, très facile de trouver un emploi ailleurs, et vous aurez de meilleures conditions?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, vous ne pouvez invoquer des motifs au ministre en disant... prononcer «peu d'empathie».

Mme Ghazal : Je ressens, je sens qu'il a peu d'empathie. Je ne dis pas qu'il n'en a pas. Moi, j'aimerais... je suis certaine qu'il en a, mais ses propos démontrent qu'il n'en a pas. Donc, j'aimerais qu'il nous montre... pas lui et s'il en ou pas. Moi, ce que je veux savoir, c'est quelles mesures, quelles actions il va mettre, quelles propositions il va mettre dans ce projet de loi pour éviter que ce qui se produit déjà ailleurs et ce qui se produit encore, aujourd'hui, au Québec, cesse et qu'il y ait une protection pour ces travailleurs-là qui sont... qui gagnent plus bas que le salaire minimum.

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, la députée semble mettre dans le même panier tous les chauffeurs de transport rémunéré par personnes. Ces chauffeurs, tout comme les chauffeurs de taxi, qui un jour ont décidé d'en faire un emploi, sont des travailleurs autonomes. Libre à eux aussi dans le futur de choisir le modèle, modèle d'affaires, si je peux le dire ainsi, qu'ils choisiront dans le futur. Ce n'est pas à nous, ce n'est pas à moi, comme ministre, de définir de quelle façon on va dicter le modèle d'affaires que chacun des chauffeurs au Québec souhaite avoir. Si certains se sentent lésés, je l'ai mentionné, par la société pour laquelle ils travaillent, c'est la Commission des normes sur le travail, à qui je fais entièrement confiance, qui pourra définir la suite. Merci.

Mme Ghazal : Ça fait deux fois que j'entends le ministre dire que, si ses travailleurs autonomes ne sont pas contents de leurs conditions, ils ont juste à invoquer la Loi sur les normes du travail. Mais, par exemple, s'ils finissent par gagner moins que le salaire minimum ou leurs conditions sont exécrables, de quelle façon, puisqu'on va dire que ce sont des travailleurs autonomes, ils travaillent à leur compte, donc c'est à eux de s'assurer d'avoir plus de revenus, de quelle façon est-ce qu'ils pourraient demander la protection et de faire appliquer la Loi sur les normes du travail?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, chaque chauffeur peut porter plainte s'il considère être lésé par sa société, ou son employeur, ou le lien économique qu'il a avec cette société. Ce n'est pas à nous, ce n'est pas à moi comme ministre de définir quelle sera la suite ou pourquoi les Américains ou les Californiens ont statué ceci ou cela.

Il y a des normes au Québec, la Commission des normes sur le travail qui peut définir... à qui je fais entièrement confiance pour définir le futur de ces chauffeurs. Les chauffeurs de taxi un jour ont décidé de faire ce métier. Ce sont des travailleurs autonomes. Ils ont la plupart, pour certains, peut-être, une entité limitée ou incorporée. On met des dépenses là-dessus, on a des revenus. Alors, ce sera à eux de définir la suite pour leur modèle d'affaires spécifique.

Mme Ghazal : Les chauffeurs de taxi sont des travailleurs autonomes qui avaient des permis parce que c'est ça qui leur permettait d'avoir une retraite digne de ce nom. Mais là, aujourd'hui, avec ces nouveaux joueurs qui viennent ici, qui ont un modèle d'affaires qui se fout totalement des conditions de travail de leurs chauffeurs, ces gens-là n'ont plus de choix, comme le ministre l'a dit. Ils ne sont pas libres du tout, les chauffeurs qui vont travailler pour les géants, par exemple, Uber et Lyft, parce qu'il ne va pas y avoir plein de... une multiplicité de répondants, mais il va avoir beaucoup plus de chauffeurs qui veulent gagner leur vie et qui ne le pourront pas. Ni les chauffeurs de taxi qui étaient des travailleurs autonomes, qui avaient un permis, ne pourront plus le faire parce qu'ils se feront concurrencer par un joueur que personne ne peut concurrencer, avec les prix... en cassant les prix comme il le fait et en étant prêt et en étant capable pendant des dizaines d'années de faire des pertes. Alors, on ne sait pas combien de temps ça va durer. Donc, personne ne peut le concurrencer.

Donc, c'est une... quand que vous dites : C'est des travailleurs autonomes, en fait, c'est des travailleurs, c'est des employés déguisés en travailleurs autonomes, mais qui n'ont aucune protection. Et c'est ça qui va arriver. C'est le système dans lequel le ministre, peut-être qu'il ne s'en rend pas compte, mais dans lequel son projet de loi est en train de nous faire entrer. Et c'est ce qui s'est passé ailleurs et c'est ce qu'ils se sont rendu compte, aux États-Unis...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, je dois vous interrompre ici. Alors, les 20 minutes qui vous étaient accordées sont terminées. Donc maintenant, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement proposé par Mme la députée de Mercier?

M. Barrette : Oui, j'aurais une question sur...

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

M. Barrette : Je n'ai pas d'autre... seulement une question. Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut nous expliquer quels sont les critères qui permettent à un individu dans la société d'aller devant la Commission des normes du travail?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si un employé se sent lésé face à son employeur, il a des recours. Il peut appeler les normes du travail, et la Commission sur les normes du travail fera le suivi face à l'employeur qui pourrait avoir enfreint certaines règles face à un travailleur.

M. Barrette : Est-ce que je dois comprendre, Mme la Présidente, que le ministre comprend que, pour aller aux normes du travail, il faut être un employé?

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Est-ce que je dois comprendre, Mme la Présidente, que le ministre comprend qu'un travailleur autonome qui n'est pas un employé ne peut pas aller devant la Commission des normes du travail?

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Parfait. Parce que, Mme la Présidente, je pense qu'on a entendu à plusieurs reprises le ministre dire : Le chauffeur de taxi, si les conditions ne sont pas bonnes, il n'a rien qu'à aller aux... Commission des normes du travail. C'est parce qu'il ne peut pas y aller. C'était un point de forme que je voulais faire, là, d'éclaircissement, c'est-à-dire, pour tout le monde qui nous écoute. Je n'ai pas d'autre commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement de la députée de Mercier? Donc, pas d'autres commentaires? Nous allons mettre aux voix. Est-ce que l'amendement de la députée de Mercier est adopté?

Une voix : ...vote nominal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui. Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Simard (Montmorency)?

M. Simard : Contre.

La Secrétaire : M. Asselin (Vanier-Les Rivières)?

M. Asselin : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

• (15 h 10) •

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac)?

Mme Lecours (Lotbinière-Frontenac) : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : Mme Jeannotte (Labelle)?

Mme Jeannotte : Contre.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Abstention.

La Secrétaire : M. Benjamin (Viau)?

M. Benjamin : Abstention.

La Secrétaire : Et Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Donc, l'amendement est rejeté.
Alors, M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire l'article 20.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon? Oui, excusez-moi. M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Est-ce que je peux voter?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça serait intéressant, oui. Alors...

M. Arseneau : Je voterais pour.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardonnez-nous. Alors, nous allons maintenant procéder à la lecture de l'article 20. M. le ministre.

M. Bonnardel : Alors, oui. L'article 20, Mme la Présidente :

«Le propriétaire présente, dans la demande d'autorisation relative à son automobile, les renseignements suivants :

«1° son nom et ses coordonnées;

«2° le numéro de la plaque d'immatriculation de l'automobile et le kilométrage indiqué à son odomètre;

«3° tout autre renseignement que peut déterminer un règlement du gouvernement.»

Commentaire. L'article 20 énumère les renseignements que le propriétaire d'une automobile devra fournir à la Société de l'assurance automobile du Québec afin que celle-ci soit autorisée à être utilisée pour offrir des services de transport de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : Sur le premier alinéa, hein, Mme la ministre?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Merci de me ramener à mes devoirs. Sur le premier alinéa, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Barrette : Mme la Présidente, je voulais simplement être sûr d'avoir bien compris votre non-dit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous avez des commentaires?

M. Barrette : Non, je n'en ai pas, Mme la Présidente, sur le premier alinéa.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe?

M. Barrette : Non, pas pour moi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe?

M. Barrette : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le troisième paragraphe?

M. Barrette : Non plus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, s'il n'y a pas d'autre commentaire... Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article en général?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 20 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, s'il vous plaît, lire l'article 21.

M. Bonnardel : Article 21 :

«Le propriétaire joint à sa demande d'autorisation tout document que peut déterminer un règlement du gouvernement et les frais déterminés par règlement de la société.»

L'article 21 proposé permet donc au gouvernement d'exiger par règlement que la demande faite à la Société de l'assurance automobile du Québec soit accompagnée de certains documents particuliers. De plus, la demande devra être accompagnée des frais fixés par la société.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 21?

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, j'ai un commentaire sur le commentaire. C'est rare. Alors, M. le Président, le... Mme la Présidente. Excusez-moi, Mme la Présidente, j'ai dit : M. le Président. «Le propriétaire joint à sa demande d'autorisation tout document que peut déterminer un règlement du gouvernement...» Puis là on dit, dans l'explication, que ça va être accompagné de... non, je m'excuse, c'est les frais exigés par la société. «...et les frais déterminés par règlement de la...» Ah! c'est la société. J'ai mal lu, Mme la Présidente. Je n'ai pas de commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 21, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 21 est adopté?

Une voix : Adopté, sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 22.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous avez un amendement?

M. Bonnardel : Oui, que je déposerais...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il doit lire l'article avant l'amendement. Est-ce que c'est un amendement à l'article 22?

M. Bonnardel : Que je vous lierai après le...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Après, oui, c'est ça. Non, on se demandait si c'était à l'article 21. O.K. Alors, vous pouvez procéder à lecture de l'article 22.

M. Bonnardel : Donc, article 22 :

«Est irrecevable la demande d'autorisation qui ne présente pas les renseignements prévus à l'article 20 ou à laquelle ne sont pas joints les documents et les frais prévus à l'article 21.

«Est également irrecevable la demande relative à une automobile qui est munie d'un antidémarrreur éthylométrique agréé par la société.»

Commentaire. L'article 22 du projet de loi établit que les renseignements, les documents et les frais prévus aux articles précédents devront obligatoirement être fournis dès le dépôt d'une demande d'autorisation afin que celle-ci soit recevable pour examen par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Selon le deuxième alinéa, ce sera considéré automatiquement comme étant irrecevable, la demande relative à une automobile munie d'un antidémarrreur éthylométrique.

Si vous permettez, je vous lis l'amendement. Donc, à l'article 22 du projet de loi, insérer, dans le premier alinéa et après «joint», de «la contribution d'assurance déterminée en vertu de l'article 151.3.1 de la Loi sur l'assurance automobile.»

Commentaire. Cet amendement prévoit que, pour être recevable, la demande d'autorisation devra être accompagnée du paiement de la contribution d'assurance déterminée en vertu de la Loi sur l'assurance automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, on va distribuer l'amendement pour que vos collègues, M. le ministre, puissent en prendre connaissance.

M. Bonnardel : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, on va suspendre.

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente, nous allons suspendre, parce que, là, lire les longs amendements sans qu'on les ait dans nos mains, là, tu sais, un moment donné, là...

(Suspension de la séance à 15 h 15)

(Reprise à 15 h 17)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous reprenons les travaux. M. le député de La Pinière, avez-vous des commentaires sur l'amendement?

M. Barrette : Oui. Oui, essentiellement, j'ai des questions de compréhension. Est-ce que, Mme la Présidente, le ministre peut nous indiquer ou nous confirmer que, là, on parle de l'assurance dont on a parlé au début de la semaine, celle qui est établie par les actuaires? C'est celle-là.

M. Bonnardel : ...amendement, oui.

M. Barrette : Bon, alors, dans l'article où on a traité de ça, là, je ne l'ai pas en mémoire, on disait aussi que cette contribution-là pouvait être faite par le répondant.

M. Bonnardel : La somme transitera par le répondant.

M. Barrette : Tout transite par le répondant.

M. Bonnardel : Transite par le répondant.

M. Barrette : Bien, si la personne est obligée de... Alors, l'individu qui fait sa demande, là, là, vous dites qu'il faut qu'il joigne lui-même à sa demande la fameuse contribution qui, dans l'autre article, transiterait par le répondant. Ça fait que, là, la demande... Le montant ne peut pas passer par deux places, là.

M. Bonnardel : Le chauffeur indépendant va payer sa somme directement à la SAAQ, encore une fois, selon la charge de travail... pas la charge de travail, ce n'est pas le bon mot, selon le nombre d'heures qui seront définies par la SAAQ pour le répondant pour la contribution d'assurance. La somme payée par le chauffeur face à un répondant transitera directement à la SAAQ.

M. Barrette : Mme la Présidente, je ne sais pas si... Mme la Présidente, je pense que le ministre, probablement, comprend ma question, là. On va prendre le cas de figure du chauffeur indépendant que le ministre vient de prendre. Il est indépendant, il doit faire une demande d'autorisation pour son véhicule et, pour faire sa demande, il doit remplir un formulaire, joindre des documents et notamment, là, ce n'est pas écrit comme ça, mais ça revient à ça, les frais d'assurance qui sont prévus par la SAAQ selon son volume d'activité. Ça va?

Bon, le même chauffeur qui est dans un environ d'un système de transport, lui, ça se peut qu'il demande l'autorisation ou il ne demandera jamais l'autorisation, son véhicule? S'il la demande, puis qu'il est dans un système de transport, puis que vous nous dites que le paiement transite par le répondant, ça veut dire qu'il ne peut pas faire sa demande d'autorisation, parce que vous dites qu'automatiquement ça va être refusé parce que ça doit venir avec.

Alors, d'un côté, là... Alors, ce n'est pas compliqué, là. Ce cas de figure là, il ne peut pas marcher. La personne va toujours se faire dire non.

• (15 h 20) •

M. Bonnardel : J'essaie de suivre, là, ce que vous me dites.

M. Barrette : Alors, il va...

M. Bonnardel : Le chauffeur, sous l'égide d'un répondant, aura à remplir les mêmes conditions...

M. Barrette : Je n'ai pas dit le contraire.

M. Bonnardel : ...O.K., les mêmes conditions.

M. Barrette : Bien, ce que je dis simplement, là, c'est que le chauffeur qui est, pour employer l'expression du ministre, sous l'égide d'un système de transport, donc d'un répondant, ce chauffeur-là peut ou ne peut pas, là, c'est une question en soi, là : Est-ce qu'il peut, lui, être responsable de l'autorisation de son véhicule?

Si la réponse est oui, et qu'on dit en même temps que le paiement transite par le répondant, et qu'on dit en même temps que la demande d'autorisation est rejetée automatiquement s'il n'y a pas le paiement, parce que c'est ça qui est l'amendement, là, qu'il n'y a pas la contribution d'assurance déterminée, il va être rejeté automatiquement parce que l'argent va avoir transité par le répondant puis ne va pas arriver en même temps que sa demande.

M. Bonnardel : Avant de se rendre chez le répondant, le chauffeur doit remplir une formation. Bien, il va suivre la formation du répondant, exemple.

M. Barrette : Oui. Ça, ce n'est pas lié à cet article-là, là.

M. Bonnardel : C'est ça. Il y a l'inspection...

M. Barrette : Ce n'est pas lié à l'article.

M. Bonnardel : ...antécédent... il y a l'antécédent judiciaire. Il va tout passer à ça. Quand il arrivera avec l'accréditation comme telle de la SAAQ, si je peux le dire ainsi, il va rester une chose à payer s'il est sous l'égide d'un répondant, c'est sa contribution d'assurance parce que lui va être sous l'égide d'un répondant et non comme un travailleur indépendant.

M. Barrette : Je reprends l'exemple du ministre, Mme la Présidente. Évidemment, ce sont des questions que je pose dans l'intérêt des futurs chauffeurs.

Oublions la formation, on a tout compris ça, là. Là, on parle du véhicule. Le véhicule doit être autorisé. Pour être autorisé, c'est à la suite d'une demande. Dans une demande qui est faite par un chauffeur qui est dans un système de transport, je comprends qu'il est possible que le chauffeur demande lui-même l'autorisation pour son véhicule. Il remplit la demande. Il doit attacher, joindre à sa demande la contribution de l'assurance, hein? Il est chez eux, là. Il remplit un formulaire, il a tout rempli tout le reste puis il doit envoyer sa demande puis une contribution. Il faut que la contribution arrive en même temps. Il faut qu'elle soit dans la même enveloppe.

Mais là le ministre dit : Bien non. Il a dit dans un autre article : Cette contribution-là va être payée, elle va transiter — c'est le mot qui a été utilisé par le ministre — par le répondant. Bien, c'est parce que c'est deux événements, dans le temps, qui ne sont pas pareils.

Moi, de la manière que j'entends ça... C'est-à-dire que, quand le répondant va maller, là, prendre sa langue, cacheter sa lettre, l'envoyer par la poste à la SAAQ, il n'y aura pas, à ce moment-là, de contribution, parce qu'elle transite par le répondant.

M. Bonnardel : Je vais essayer de mieux m'expliquer, s'il le faut, là. La SAAQ, la Commission des transports, on va définir... eux vont définir le... On parlait tantôt...

M. Barrette : Non, ça, on comprend.

M. Bonnardel : Vous vous souvenez de ça? O.K.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'interromps le ministre. On comprend tout ça, là, O.K.? Je ne pose pas une question sur la formation, là. Je pose une question purement technique parce qu'à la lecture de l'article et de l'amendement je vois un problème qui est purement circonstanciel. Vous demandez, là, dans l'amendement, là, Mme la Présidente, le ministre demande, dans l'amendement, que, quand la demande d'autorisation du véhicule arrive à la SAAQ, qu'il y ait, dans la même enveloppe, le paiement de... la contribution, donc le paiement, de l'assurance.

Il faut que, quand le gars, le monsieur, la madame qui est attiré à faire... à donner l'autorisation... J'ouvre l'enveloppe, là, check, il y a le formulaire, check, tout le reste, tout est là, puis là on arrive à la contribution, elle n'est pas là parce qu'elle transite par le répondant. Ça, ça veut dire qu'ils vont toujours être refusés.

M. Bonnardel : ...choses qu'on a peut-être mal établies ou que vous n'avez peut-être pas comprises, là.

M. Barrette : Ça se peut.

M. Bonnardel : Ça se peut. Le répondant, là, quand les actuaires vont définir le nombre de véhicules...

M. Barrette : Mais je ne suis pas seul, par exemple...

M. Bonnardel : À la question de la députée de Mercier, les actuaires vont définir sur une période de trois ans parce que l'assiette fiscale du droit d'assurance va être répartie par un plus grand nombre. Alors, le répondant comme tel, il n'enverra pas un chèque à chaque fois, là. La SAAQ...

M. Barrette : Je n'ai pas dit ça.

M. Bonnardel : C'est ça, la SAAQ va définir. Vous avez un nombre de chauffeurs x sur le territoire X, vous allez avoir un montant d'assurance x que vous allez percevoir par la suite de façon individuelle à chaque chauffeur. Est-ce que je m'explique mieux? Alors, c'est ça, là. Le répondant aura un montant à payer selon l'entente qu'il a eue avec la SAAQ, les autorisations de la CTQ, et là, par la suite, c'est le répondant qui va dire : Voici le nombre d'heures que tu souhaites faire, voici la contribution d'assurance que tu auras à payer.

M. Barrette : Oui, mais ce n'est... je n'ai pas posé une question là-dessus, Mme la Présidente. Moi, je parle de l'origine du monde, le big bang de l'autorisation de l'automobile, la première microseconde de l'autorisation, quand le document arrive. Les autorisations ne se font pas à toutes les années, là. Je ne dis pas ça, puis vous ne dites pas ça dans le projet de loi non plus, là. Ça n'a aucun rapport. Moi, je ne parle que du moment, le premier moment, le formulaire, la procédure originelle, comme le péché originel. A la première seconde, là, l'individu, le chauffeur qui veut faire autoriser son véhicule, il a tout fait, il a été informé par la SAAQ de sa contribution. Il doit, pour être autorisé, déposer un formulaire. Il le dépose en bonne et due forme. Puis à ce formulaire-là doit être joint un certain nombre de choses, dont la contribution.

Mais le ministre nous dit que la contribution, dans le cas des systèmes de transport, elle ne vient pas de l'individu. Il va payer à un moment donné, c'est sûr, mais elle ne vient pas physiquement de l'individu. Elle vient physiquement du répondant. Mais physiquement, quand le chauffeur fait sa demande d'autorisation, ce n'est pas là qu'il la paie dans le système que décrit le ministre. Ça transite par le répondant. Ce qui fait que le fonctionnaire de la SAAQ, à cause de ça, quand il va avoir le formulaire, il n'aura pas la contribution à ce moment-là. Ça n'arrive pas en même temps. Ça fait qu'il va se faire flusher.

M. Bonnardel : C'est le répondant, M. le député, qui se fait contrôler. Le guichet unique, si je peux l'appeler ainsi, là, le travailleur... pas le... le chauffeur indépendant, c'est la SAAQ. Le chauffeur, partenaire, appelons-le comme on veut, c'est le répondant qui va lui donner.

M. Barrette : Ah! mais, Mme la Présidente, j'ai posé la question il y a quelques minutes, mais je pense que c'est le ministre qui n'a pas compris ma question.

M. Bonnardel : Ça se peut.

M. Barrette : Mais je ne lui en voudrai pas. J'ai dit : Il y a deux cas de figure, là. J'ai dit : Il y a le cas de figure du chauffeur indépendant, qui, lui, va tout faire son affaire tout seul. Puis j'ai dit : Est-ce que c'est possible qu'un chauffeur indépendant dans un système de transport lui-même fait sa demande d'autorisation? La réponse semble être oui, auquel cas il va se faire refuser parce qu'il faut qu'il passe... sa contribution d'assurance passe par le répondant. Alors, dans le temps, la demande va arriver...

Oui, hein? Je vois maintenant que vous avez allumé, là.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Bonnardel : C'est beau, on s'entend.

M. Barrette : Alors, je vais vous donner la réponse correcte que vous devez me faire, là. Je vais vous la donner, là. Dans un système de transport, là, le chauffeur doit passer par le répondant, puis c'est le répondant qui fait tout. J'ai posé une question, à un moment donné, puis je n'ai pas eu de réponse claire. Là, peut-être, mettons qu'elle est claire. Le répondant, c'est le mandataire de la SAAQ pour les autorisations. Attendez une minute, là. À un moment donné, je vais demander de rouvrir les articles quand ça servira, dans quelques semaines, pour que ça, ce soit clair, parce que ce n'est pas clair, manifestement. Ce n'est pas grave. On s'est compris, là.

Alors, je me réserve, Mme la Présidente, la possibilité de rouvrir un article si je vois que c'est nécessaire. Bien, je suis content qu'il y ait eu une hésitation de l'autre bord.

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

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous revenons au premier...

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait prendre une pause de 15 secondes? J'ai un petit problème technique... Non, je n'ai pas de problème technique, pas du tout. J'aurais un amendement à déposer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez besoin d'une pause pour déposer votre amendement?

M. Barrette : Oui, pour finir la rédaction, parce que...

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

M. Barrette : ...dans l'enthousiasme de notre échange, j'ai oublié de dire que j'avais un sous-amendement à l'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien là, c'est parce qu'on vient...

M. Barrette : Ce n'est pas grave, il est adopté. J'en fais maintenant un amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! oui, c'est ça.
Alors, monsieur, si vous voulez suspendre les travaux, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 15 h 29)

(Reprise à 15 h 37)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. M. le député de La Pinière, vous avez annoncé un amendement.

M. Barrette : Oui, un nouvel amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Un nouvel amendement. Veuillez procéder à la lecture et faites vos commentaires.

M. Barrette : Oui, alors, l'article 22 du projet de loi, tel qu'amendé, est modifié par l'ajout, à la fin — ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il n'a pas été amendé.

M. Barrette : ...bien oui, on vient de voter...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, c'est vrai. Excusez-moi. Il a été amendé. Excusez-moi, M. le député.

M. Barrette : ... — par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :
«Est également irrecevable la demande relative à une automobile dont l'odomètre a été altéré ou soupçonné d'altération pour afficher un kilométrage moindre que le kilométrage réel parcouru par cette automobile.»
Bien, ça m'apparaît assez clair, là, Mme la Présidente. Je n'ai pas d'explication additionnelle à donner.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous voulez qu'on suspende un peu pour l'analyser? M. le ministre, voulez-vous faire un commentaire?

M. Bonnardel : Non, non, c'est... Mme la Présidente, chaque véhicule qui doit être inspecté chez un mandataire... Les mandataires sont assez expérimentés pour être capables de bien définir, par l'usure d'un véhicule, l'usure d'un véhicule, que ce soient les sièges, suspension ou autre... Je vous donne un exemple. Quand il y a un siège qui est usé, puis que tu as un kilométrage qui est soudainement à 125 000 kilomètres, on sait très bien... ces mandataires, la plupart du temps, ces mécaniciens d'expérience vont être très capables, très capables de définir si, oui ou non, il y a eu altération ou modification sur l'ordinateur de bord.

Parce que tu ne peux pas changer la dynamique d'un véhicule. Les tapis sont usés, les sièges sont usés, la suspension est usée, puis soudainement tu as un véhicule qui a juste 75 000 kilomètres ou 125 000 kilomètres. Ça ne fonctionne pas. J'en ai vu assez, dans les 15, 25 dernières années, pour être capable, juste moi-même, de définir si, oui ou non, le kilométrage a été altéré dans un véhicule versus l'usure normale d'un véhicule.

Alors, à la base, c'est déjà une fraude. Et vous comprendrez que, face à une fraude comme celle-là, bien, tout chauffeur qui souhaiterait accréditer son véhicule ne pourra le faire.

• (15 h 40) •

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, vous me voyez ébahi par le commentaire du ministre, époustoufflé devant son niveau de compétence mécanique, admiratif devant sa capacité de pouvoir lire l'état d'un odomètre uniquement sur l'inspection du visuel de l'automobile. Je suis vraiment, Mme la Présidente, là, rien de moins qu'admiratif devant les talents du ministre, parce qu'essentiellement c'est ce qu'il vient de nous dire, là. Il vient de nous dire que c'est bien évident, là, en regardant l'auto, qu'on peut déterminer de façon certaine qu'il n'y a pas eu d'altération de l'odomètre. Je suis impressionné.

Dans l'esprit du ministre, là, c'est impossible qu'une automobile, un taxi en particulier, c'est impossible que les sièges soient usés, que le tapis soit défait, que, ah... tous les éléments que le ministre ait donnés avec un odomètre normal, un kilométrage normal. Ça ne se peut pas. Pour le ministre, si l'auto, là, est maganée à l'intérieur, les sièges, les ci, les ça, il l'a dit, là, c'est des exemples qu'il a donnés, là, bien, ça ne se peut pas que le kilométrage soit le bon... affiché, soit le bon.

Bien, moi, je pense que ceux qui font du taxi dans certaines circonstances, je pense que, mettons... On va donner un exemple de même, là. L'automobile qui ferait tout son kilométrage en taxi au centre-ville de Montréal entre 2 heures et 4 heures du matin tout le temps, tout le temps, tout le temps, puis que c'était ça, sa clientèle éméchée qu'il ramassait, là, sur le party, prête à faire n'importe quoi pour avoir ce qu'eux autres qualifient de fun à ce moment-là de la nuit. Moi, je pense qu'il est possible que l'automobile ait fait 100 000 kilomètres, 200 000 kilomètres, 300 000 kilomètres avec, malheureusement — même 100 000 kilomètres, pour mon exemple — avec des sièges défoncés, là. Moi, je pense que, dans d'autres circonstances, c'est autre chose, mais je pense que l'adéquation un pour un entre les sièges sont maganés et l'odomètre... pas l'odomètre, mais le kilométrage affiché, ce n'est quand même pas quelque chose qui est une règle, et nonobstant l'expérience importante que le ministre nous expose de sa propre vie professionnelle.

Alors, moi, je dis simplement... puis, vous savez, Mme la Présidente, c'est le genre de chose qui nous est mentionné par les gens de l'industrie du taxi. Faites attention, parce que ça existe.

Alors, moi, je vais poser la question au ministre : Est-ce que c'est possible qu'on ait un kilométrage faible avec une auto maganée pour toutes sortes de raisons, particulièrement à l'intérieur?

M. Bonnardel : ...vous ai dit, M. le député, si c'était le cas — ...

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

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, pardon — si c'était le cas... et, soit dit en passant, l'article 124, dans le projet de loi, définit les règles et la révocation possible d'un statut, donc d'un permis si le véhicule avait été altéré par son kilométrage.

Alors, il est rare, à moins vraiment d'avoir quelqu'un qui entretient son véhicule de très, très, très belle façon, ça peut arriver, j'en ai déjà vu, ça peut arriver, ça peut arriver qu'il y ait des véhicules qui ont un kilométrage qui a été altéré et que ce soit extrêmement difficile de définir si, oui ou non, ça a été fait. Les mécaniciens des mandataires sont bien équipés, très professionnels pour être capables de trouver l'astuce et de voir si, oui ou non, ces kilométrages ont été altérés, encore une fois, juste par l'usure. Et ça, je vous dis, c'est 80 %, 90 % du temps. L'autre 10 %, il se peut que ce soit extrêmement difficile, extrêmement difficile de définir si, oui ou non, un véhicule a vu son kilométrage altéré.

L'autre façon de le vérifier, malheureusement, c'est si, un jour, un chauffeur de taxi ou un chauffeur sous l'égide d'un répondant décidait de vendre sa voiture. On peut vérifier, avec les concessionnaires, le concessionnaire automobile, toute la chronologie des inspections du véhicule. Alors, plus souvent qu'autrement, si tu veux garder ta garantie, tu es obligé de faire vérifier ton véhicule, le faire inspecter, de faire changer l'huile à des périodes x, et c'est enregistré, ça, dans l'ordinateur, c'est enregistré chez le concessionnaire. Alors, moi, si j'achète un véhicule usager, je peux demander une vérification chez le concessionnaire pour vérifier si, en bonne et due forme... Et là tu vas nécessairement voir si le kilométrage indiqué dans l'auto versus ce qui est enregistré dans le calendrier du véhicule comme tel, qui peut dater de quatre, cinq, six ans et plus, si, oui, il y a eu fraude, ou non. Voilà.

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

M. Barrette : Mme la Présidente, j'aime bien l'exemple du ministre. Le problème, c'est qu'on parle de véhicules qui font beaucoup de kilométrage. Quand je prends l'exemple du ministre, ah! bien, faites-vous en pas, on va pouvoir remonter

dans le temps, littéralement, faire une enquête et constater que... Puis d'ailleurs ils vont le faire, là, parce qu'il faut qu'ils fassent ça pour garder leurs garanties.

Vous savez, Mme la Présidente, la garantie d'un véhicule aujourd'hui en moyenne, c'est 80 000 kilomètres, puis je pense que, pour les taxis, on est obligé de déclarer que c'est pour un taxi, puis c'est peut-être plus aux alentours de 60 000 kilomètres, et on ne va pas reculer un kilométrage, là, d'un odomètre à 80 kilomètres... 1 000 kilomètres, là. On va faire ça quand l'auto est rendue à 250 000 kilomètres puis on veut le ramener à 128 247 kilomètres. Alors, cet argument-là, là, il ne s'applique pas à la situation que l'on veut contrer. Il ne s'applique pas.

Il y a des individus, là, qui ont des contacts, là, dans un garage X, là. Ça se change, un siège d'auto, là. Ça se change, une suspension, et ainsi de suite. L'argument, là, selon lequel c'est dans la catégorie «rien qu'à voir, on voit bien», bien, c'est parce que, si c'était si simple que ça, là, on ne réfléchirait pas à ça. Mais ce n'est pas si simple que ça.

Les émissions de télévision, là, pullulent annuellement de cas qu'on montre. Les émissions comme *La facture*, comme *Enquête*, là... non, pas comme... *J.E.*, ce genre d'émission là, il y a toujours un épisode, dans l'année, où on parle d'automobile dont l'odomètre a été altéré, kilométrage a été altéré en faisant reculer l'odomètre. Ça arrive régulièrement. Alors, ce n'est pas exceptionnel, ça. Puis le commun des mortels, Mme la Présidente, il se fait toujours avoir.

Si c'était vraiment bon, là, tellement bon, l'inspection visuelle... Combien de monde ont acheté, combien d'individus, au Québec, ont acheté des automobiles trafiquées, puis ils ont regardé l'auto, là, puis ils ont dit : Aïe! Ça, là, c'est une auto qui est propre, puis elle a été bien entretenue, puis ça a été conduit seulement par une personne âgée? Puis vous connaissez toutes les histoires. Mais l'odomètre a été trafiqué, puis il a l'air propre, puis malheureusement, bien, ce n'est pas ça. Il y en a plein, plein, plein, là.

Il y a une façon de savoir que l'odomètre a été trafiqué ou non, c'est de faire l'inspection dudit odomètre, d'où l'article. Puis le ministre, il répond : C'est bien facile, j'étais là-dedans. Bien, moi, là, si le ministre me répondait : À l'inspection, il y a une case, là, spécifique qui dit : Odomètre, pas odomètre, altéré ou non... Mme la Présidente, est-ce que le ministre, à sa connaissance, dans les critères d'inspection par la SAAQ, il y a un élément spécifique sur la vérification de l'odomètre?

M. Bonnardel : Je vous dirais que oui, Mme la Présidente.

M. Barrette : Ça, c'est un conditionnel. Est-ce qu'on peut avoir la démonstration de la chose?

M. Bonnardel : Je vous reviendrai avec la fiche comme telle que les mandataires remplissent pour chaque inspection du véhicule.

M. Barrette : Bon, parfait. Alors, pour avoir l'autorisation, est-ce que cette fiche-là doit être... quelle est la nature du document qui doit être fourni à la SAAQ?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, quand l'inspection du véhicule est faite, il y a nécessairement l'autorisation signée par le mandataire comme quoi le véhicule a été inspecté. Et, avec ce document, bien, le propriétaire du véhicule se rend avec les documents qu'il a besoin pour obtenir l'autorisation. Soit c'est son répondant, soit la SAAQ.

M. Barrette : Est-ce que je dois comprendre que le document... Là, on n'a pas la preuve, actuellement, là, qu'il y a une coche «odomètre». On ne l'a pas au moment où on se parle. Je vais prendre la parole, je n'ai pas le choix, du ministre. Maintenant, est-ce que, chez le mandataire lorsqu'il y a une inspection, il y a une disqualification automatique du véhicule si l'odomètre a été trafiqué ou soupçonné d'être trafiqué?

• (15 h 50) •

M. Bonnardel : Dans l'article 124, Mme la Présidente, comme j'ai mentionné tantôt. L'article se lit comme suit : «La société peut suspendre ou révoquer l'autorisation qu'elle a octroyée relativement à l'automobile dans ou l'autre des cas suivants :

«1° le propriétaire a produit une déclaration, un document ou un renseignement faux ou a dénaturé ou omis de déclarer un fait important pour l'octroi de l'autorisation;

«2° le propriétaire de l'automobile a fait défaut de respecter une obligation qui lui incombe en vertu de la présente loi, sauf dans les cas visés à l'article 123.»

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, l'article 124, je ne veux pas en débattre, mais il ne fait aucune référence à l'inspection, il fait une référence à la documentation fournie par le propriétaire.

La question que je veux poser est antérieure à ça dans la chaîne des événements qui mènent à une autorisation. Antérieure, je vais le répéter, c'est ma question : L'individu, avec son véhicule, va chez un mandataire faire inspecter son véhicule. Est-ce qu'il y a une case «odomètre», «inspection de l'odomètre», pour voir s'il y a eu altération ou non? On me dit oui, mais ce n'est pas sûr, parce que, là, je vois des gens qui posent des questions derrière. Si c'est oui, est-ce que l'inspection devient automatiquement un échec? Échec au sens de... l'inspection est un échec?

M. Bonnardel : C'est une fraude face à loi. Si vous trafiquez...

M. Barrette : Ce n'est pas ma question, Mme la Présidente. Je pose une question précise. Il y a-tu une case? Et, quand le mandataire signe son autorisation, passe, échoue, je ne sais même pas si c'est de même, je voudrais savoir comment que c'est.

M. Bonnardel : Le véhicule n'est pas autorisé, Mme la Présidente, c'est aussi simple que ça. Le véhicule ne sera pas autorisé.

M. Barrette : Mme la Présidente, je pose une question bien simple, là, bien, bien simple.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Voulez-vous avoir des éclairages de M. l'avocat de la Société de l'assurance auto du Québec?

M. Barrette : Mme la Présidente, je ne cherche que ça, des éclairages.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, voulez-vous demander à votre...

M. Bonnardel : J'ai répondu. Le véhicule, s'il y a altération... trafiqué, le véhicule ne sera pas autorisé. C'est aussi simple que ça. Il ne sera pas autorisé.

M. Barrette : Mme la Présidente, quand j'écoute le ministre, là, j'ai l'impression de recevoir une conclusion non vérifiée. Je sens un peu d'impatience de la part du ministre, je le comprends, les journées sont longues, les semaines sont longues...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...motifs, M. le député.

M. Barrette : Non, j'exprimais des sentiments. Mais moi, je demande quelque chose de bien simple, là. Est-ce que quelqu'un, là... O.K. Mme la Présidente, je vais vous dire dans quelle situation je me trouve, là. Je suis dans une situation biblique, je suis saint Thomas. J'aimerais vouloir voir ou entendre quelqu'un qui a le document dans ses mains, qui me dit : M. le député, là, regardez ce que le mandataire a à vérifier, et, regardez, M. le député, là, si ces cases-là ne sont pas correctement... ne sont pas adéquates, là, bien, automatiquement il est disqualifié. Parce que la question qui vient après, c'est : Est-ce que le véhicule, que ses feux de circulation, que sa suspension, que ses pneus sont en ordre, que les bancs sont corrects, qu'il fait beau dans l'auto, que ça sent bon, qu'il y a le petit sapin, mais que l'odomètre a été trafiqué, est-ce qu'il va être autorisé à circuler ou non?

Est-ce que, dans la feuille à remplir par le mandataire, il y a une case éliminatoire? Ça ne peut pas être plus clair. Éliminatoire, là, ça serait, dans le cas présent, altération de l'odomètre. Altération de l'odomètre, ça veut dire : Tu as beaux sièges, tu as des bons pneus, tu as une bonne suspension, tu as des magnifiques freins, tu as ton petit sapin, tu as la photo, le «pocket», et ainsi de suite, là, bien oui, tu as tout ça, là, mais c'est bien plate, elle est bien belle, ton auto, puis elle est flambant neuve, malheureusement... presque neuve, mais l'odomètre a été trafiqué, tu es exclu. Il y a-tu ça, une case éliminatoire?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je le répète encore une fois, s'il y a un trafic d'odomètre et que le mandataire, sous l'égide du mécanicien qui est responsable de la vérification du véhicule... il devra indiquer s'il y a eu trafic de l'odomètre. Et, s'il y a eu, encore une fois, donc, ce trafic pour l'odomètre, le véhicule ne sera pas autorisé, il ne sera pas autorisé à opérer.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'attends la réponse. Je vois que, derrière le ministre, il y a beaucoup de monde, là, qui, actuellement, là, font des recherches, et je les remercie. Je les remercie, parce que, manifestement, ils ont compris le sens de ma question et la précision de l'élément que je recherche et, actuellement, ils font les recherches en question. On pourrait faire une pause.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons prendre une pause jusqu'à 16 h 05.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci.

(Suspension de la séance à 15 h 55)

(Reprise à 16 h 06)

La Présidente (Mme Grondin) : Bonjour, nous allons reprendre les travaux. M. le député de La Pinière, je vous invite à poursuivre.

M. Barrette : Non, c'est à eux autres.

La Présidente (Mme Grondin) : Ah! M. le ministre.

M. Bonnardel : Comme je l'ai mentionné, Mme la Présidente, donc, s'il y a un doute raisonnable de la part du mécanicien qui fait la vérification, celui-ci pourra donc faire une inspection plus approfondie, aller faire même l'essai du véhicule, s'il le faut, et indiquer si, oui ou non, il y a eu trafic de l'odomètre.

M. Barrette : Mme la Présidente, là, je vois que la réponse a un peu pas mal changé et je... bien oui, je pense que... oui, elle a changé, O.K., un peu, en ce sens que, là, le ministre nous a lu un texte, là, dans une règle, je pense, là. Est-ce que le ministre pourrait m'indiquer ou me déposer le texte en question?

M. Bonnardel : Le député et son équipe de recherche peuvent aller vérifier le *Guide de vérification mécanique des véhicules routiers*.

M. Barrette : Ah! est-ce qu'il peut m'indiquer où c'est?

M. Bonnardel : À la page 123.

M. Barrette : Non, non, non, mais attendez une minute, là. Là, il faut aller le trouver, là. C'est même plus grave que ça, il faut allumer l'ordinateur. Ça s'appelle le *Guide*...

M. Bonnardel : ...de *vérification mécanique des véhicules routiers*.

(Consultation)

M. Barrette : Et ça, c'est à quel item?

M. Bonnardel : 9.6.

M. Barrette : Bon, alors, ça, c'est le guide de vérification que tous les mandataires sont obligés de suivre, c'est ça?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Je sais qu'on a eu des consultations... on se rappelle, plutôt, pas je sais, mais on se rappelle que, lors des consultations, les mandataires sont venus se plaindre, disons, de l'aspect plus limité dans le futur que l'inspection va comprendre. Est-ce que le 9.6 en question va rester?

M. Bonnardel : Assurément.

M. Barrette : Assurément.

M. Bonnardel : Assurément.

M. Barrette : On en prend bonne note. Alors, 9.6 se lit ainsi : «Faire la vérification de ces accessoires seulement en cas de doute raisonnable quant à leur bon fonctionnement.» Donc, ce n'est pas systématique.

M. Bonnardel : Tout à fait. Seulement s'il y a un doute raisonnable qui est...

M. Barrette : Le doute raisonnable, c'est l'inspection visuelle.

M. Bonnardel : Comme je vous l'ai mentionné tantôt.

M. Barrette : Bon, et moi, je pense avoir fait une démonstration raisonnable qu'un odomètre pouvait être dans un état altéré, parce que tout ne se détecte pas raisonnablement par une inspection visuelle.

Dans le cas, là, dans le cas... Ah! puis, en plus, c'est le bon fonctionnement. «Dans ce cas, l'essai du véhicule peut s'avérer nécessaire.» Bon, donc, on vient d'établir que ce n'est pas systématique pour l'odomètre, s'il y a un doute raisonnable. Puis il est raisonnable, probablement, de conclure que ce n'est pas là où l'attention sera maximale, on s'entend? Est-ce qu'on s'entend?

• (16 h 10) •

M. Bonnardel : Tout dépend de l'état du véhicule, M. le député.

M. Barrette : Oui, mais, je veux dire, Mme la Présidente, est-ce qu'il est possible d'avoir un véhicule en bon état visuellement et d'avoir un odomètre altéré? Est-ce que c'est possible, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : Il se pourrait.

M. Barrette : Il se pourrait. Parfait, bon. Mais l'amendement, moi, que je dépose, là, c'est un amendement qui vise à ce que l'inspection de l'odomètre, essentiellement, soit systématique. Ce n'est pas écrit explicitement, mais ça revient à ça. Je peux faire un sous-amendement de mon amendement pour le rendre systématique, et auquel cas c'est un échec de l'inspection.

Maintenant, le ministre nous a dit que, s'il y avait altération, l'inspection serait échouée. Est-ce qu'il peut nous dire, là, dans le guide, Mme la Présidente, où est-ce qu'il est indiqué, là, que, s'il y a altération de l'odomètre, ça entraîne un échec de l'inspection?

M. Bonnardel : Ça sera indiqué dans le document que le mécanicien remplit de sa main en indiquant nécessairement qu'il y a eu trafic de l'odomètre.

M. Barrette : Est-ce qu'on a un exemple dans le guide, là? Souvent, dans les guides, on voit un exemple du document à remplir par l'individu concerné. Il y a-tu ça?

M. Bonnardel : Je ne crois pas que, dans le guide, c'est indiqué, Mme la Présidente. Maintenant, dans le document qu'il a à remplir, il y a nécessairement des notes qu'il peut ajouter. Alors, s'il y a lieu, il va nécessairement indiquer qu'il y a eu trafic de l'odomètre.

M. Barrette : Mme la Présidente, très fréquemment, là, le ministre nous répond : Assurément, mais ce n'est pas vérifié, puis on ne va pas faire pire qu'avant, on va faire comme déjà... Mais là on est dans un texte de loi, et moi, je recherche pas juste des assurances, je recherche des faits. Alors, le ministre, il nous dit : Assurément, c'est qu'il y a un document à quelque part. Est-ce qu'il peut nous le montrer?

M. Bonnardel : Non, Mme la Présidente, parce que nous n'avons pas de documents qui sont préparés par la SAAQ pour les mandataires près de nous. On sera sûrement capables d'obtenir un de ces documents dans les prochains jours.

M. Barrette : Alors, est-ce qu'actuellement les gens de son équipe peuvent voir si ça existe sur leur site Internet à eux, qu'ils connaissent?

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, mais, encore une fois, on a le guide avec nous, mais on n'a pas la feuille ou les feuilles comme telles, que le mécanicien a devant lui quand il remplit, donc, les différentes notes qu'il a.

M. Barrette : Très bien. Alors, le ministre me dit... Puis, moi, écoutez, c'est sûr que je vais vouloir voir ça, là. Alors, je comprends que le ministre s'engage à nous fournir ces documents-là.

M. Bonnardel : Il me fera plaisir d'obtenir une copie puis de la fournir au député.

M. Barrette : Parfait. Alors, Mme la présidente, où est-ce que c'est écrit, là, dans les règles de la SAAQ, ça doit être écrit à quelque part, là, je ne peux pas croire, que, s'il y a ne serait-ce que suspicion d'altération de l'odomètre... Parce que ce n'est écrit nulle part, ça, altération de l'odomètre. Ici, c'est marqué simplement : un doute raisonnable quant à un bon fonctionnement. Un bon fonctionnement, ce n'est pas la même chose qu'une altération. Ce n'est vraiment pas la même affaire. Un, c'est un hasard de la vie mécanique, l'autre, c'est un geste mal intentionné. Alors, où est-ce que c'est écrit, là, dans les règles de la SAAQ, que l'inspection devient automatiquement un échec s'il y a un mauvais fonctionnement de l'odomètre?

M. Bonnardel : À l'article 124, c'est indiqué, Mme la Présidente.

M. Barrette : Mme la Présidente, je ne débattrai pas de 124. 124, c'est une autre affaire. 124, Mme la Présidente, là, puis je ne veux pas en débattre, mais il n'y a rien qu'une chose à dire, c'est l'individu qui fait une fraude en mettant de l'avant des mauvais documents. Juste ça. Moi, je parle de ce qui se passe dans l'inspection. Dans l'inspection. Le mandataire, là, avec son mécanicien qui inspecte, là, il voit des affaires, il remplit le formulaire qu'on n'a pas vu, qu'on va voir, et puis ça passe ou ça ne passe pas.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai répété qu'à l'article 124 une fausse inspection du véhicule va révoquer le statut du chauffeur.

M. Barrette : Mme la Présidente, là, je ne veux pas débattre de 124, mais 124, ça ne dit pas ça. Alors, restons sur notre article, là, ça ne dit pas ça. Alors, restons sur notre article. Notre article, il est très, très clair. L'article, là, je veux bien, là, donner une certaine souplesse, là. Regardez, Mme la Présidente, là, je m'en vais... Je ne veux pas en débattre, mais je vais le lire, là, je vais le lire : «1° le propriétaire a produit une déclaration...» Pas le mandataire, le propriétaire. «2° le propriétaire de l'automobile...» Pas le mandataire, le propriétaire. Ça n'a pas de rapport.

Alors, je reviens à l'inspection, puisque l'on parle de l'inspection. Où est-ce que c'est écrit que le mandataire, pas le propriétaire, va produire un document d'échec de l'inspection si l'odomètre ne fonctionne pas bien ou, encore pire, a été altéré?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, à l'article 124, quand un propriétaire produit une déclaration ou un document, c'est un document qu'il a signé lui-même par le mandataire. Il a mis sa signature dans le bas. Alors, si le mandataire confirme qu'il y a eu trafic de l'odomètre, malheureusement, le propriétaire doit signer, fournir le document, et la révocation sera nécessairement appliquée de sa charge de travail pour obtenir son permis de chauffeur de taxi ou autre.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, là, la question que je pose est une question qui est précise et ne traite que du mandataire. Le mandataire... Alors, je vais reposer ma question différemment. Est-ce que le mandataire, dans son geste d'inspection, doit conclure que l'inspection est réussie ou échouée?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je l'ai répété une dizaine de fois, il y a fraude s'il y a eu trafic d'odomètre. Alors, le mécanicien doit remplir en bonne et due forme et expliquer pourquoi, pourquoi il a trouvé ce trafic. Il l'explique, il l'écrit, et nécessairement le client doit signer ce document et l'apporter à la SAAQ par la suite.

M. Barrette : Mme la Présidente, ma question était dans... Le ministre ne répond pas à ma question. Pourtant, elle est très simple, puis il n'y a pas de piège. Il n'y a aucun piège, zéro.

La question que je pose est simple : Le mandataire doit-il conclure, après son inspection, doit-il conclure que le véhicule passe l'inspection ou échoue l'inspection? Bien, Mme la Présidente, là, si le ministre n'est pas capable, avec toute son équipe très compétente, de répondre à cette question aussi simple que ça, là, on va rester longtemps sur l'article 22, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le propriétaire a échoué à faire inspecter son véhicule. Si le trafic de l'odomètre est confirmé, c'est grave, là. C'est grave. Le trafic de l'odomètre est confirmé par un mandataire. Vous comprendrez bien qu'on ne va pas mettre l'étampe comme quoi le véhicule a été inspecté, oui, mais qu'il peut obtenir en plus son statut de véhicule qualifié. C'est sûr que c'est non.

M. Barrette : Mme la Présidente, là, vous rendez-vous compte de ce que le ministre vient de dire? Le ministre vient de dire : Dans le cas où le... il a échoué. Je viens de lui demander si le mandataire doit conclure qu'il a échoué. Puis là il dit... Il aurait pu me répondre oui, il vient de dire oui par la bande.

Alors, on va s'amuser, là, parce que ce n'est même pas drôle, mais il faut trouver ça drôle un peu. Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut me dire si, dans son esprit, c'est possible qu'un honnête chauffeur propriétaire d'une automobile se soit fait avoir, ait acheté un véhicule dont l'odomètre a été trafiqué, qu'il l'amène à l'inspection, et que le mandataire ne conclut pas, et qu'il l'envoie, puis que ça passe pareil? Ça se peut-u qu'on propriétaire ait fait l'acquisition d'un véhicule qui ait été trafiqué?

M. Bonnardel : Si le mandataire a bien fait son travail, logiquement, Mme la Présidente, le futur acheteur ou autre va avoir été capable de définir qu'il y a eu fraude sur le véhicule. Maintenant, est-ce qu'un propriétaire peut acheter un véhicule sans savoir, d'un concessionnaire de véhicules usagers, que le véhicule a été trafiqué? Oui, s'il n'y a pas eu d'inspection spécifique et si le futur acheteur n'a pas fait ses vérifications chez le concessionnaire. Maintenant, c'est déjà arrivé. C'est déjà arrivé, malheureusement.

M. Barrette : Alors là, le ministre vient de nous dire que c'est possible. Donc, c'est un honnête propriétaire, hein, il n'y a pas de fraude, c'est un honnête propriétaire, et on revient donc à la question : Est-ce que le mandataire a l'obligation d'indiquer que le test, l'inspection, a été échoué ou non?

M. Bonnardel : Le véhicule devient non conforme, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien oui, mais on peut-u l'avoir, la réponse? Est-ce qu'il a...

M. Bonnardel : Je vous donne la réponse, M. le député, le véhicule est non conforme.

• (16 h 20) •

M. Barrette : Bon, parfait.

M. Bonnardel : Alors, la signature du propriétaire indique que le véhicule est non conforme.

M. Barrette : Ce n'est pas le propriétaire, c'est le mandataire.

M. Bonnardel : Non, non. Le propriétaire signe le document du mandataire comme quoi le véhicule a été inspecté.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je reviens à ma question initiale, initiale, initiale. Est-il possible? Parce qu'on ne l'a pas, là. On n'a pas le document, on n'a rien, on n'a pas de preuve que ce que le ministre nous dit est conforme, parce que... Écoutez, ça fait une demi-heure qu'on est là-dessus, Mme la Présidente, là. Là, je vois les équipes, là, ça virevolte derrière le ministre parce que... Je les remercie, ils cherchent des preuves documentaires. Mme la Présidente, combien me reste-t-il de temps pour cette question-là?

La Présidente (Mme Grondin) : Il ne vous en reste plus, M. le député de La Pinière.

M. Barrette : J'allais vous demander, à ce moment-là, un... faire une demande particulière, là. Je vous fais une demande... J'oublie le terme qu'il faut que j'utilise, là. Est-ce qu'il y aurait consentement pour suspendre l'étude de mon amendement en attendant que la documentation soit fournie, puisque 22 n'est pas nécessaire pour passer à 23?

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a...

M. Bonnardel : Non, il n'y a pas de consentement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : ...consentement?

M. Barrette : Pas de consentement.

La Présidente (Mme Grondin) : Pas de consentement. M. le député, vous voulez intervenir? Il y a d'autres interventions? La parole est à vous.

M. Rousselle : Merci. La question est... Je reviens toujours, je fais du pouce sur qu'est-ce que mon collègue a mentionné concernant les vérifications. L'odomètre, quand il y a des inspections régulièrement, est-ce qu'il y a... Le chiffre, est-ce qu'il est indiqué sur le document? Et après ça, parce que vous avez plusieurs mandataires un peu partout dans le Québec, donc, est-ce que ces fiches-là sont envoyées à un endroit quelque part? Puis est-ce qu'il y a une analyse au niveau de l'odomètre s'il y a une suite logique sur l'odomètre?

M. Bonnardel : L'odomètre, le kilométrage est indiqué sur le papier, et c'est tout. Et, s'il n'y a pas de doute raisonnable, il n'y a pas plus d'inspection.

M. Rousselle : Parce que je pense que la plus... Pour en revenir à tout le questionnement qu'on a sur ce côté ici, c'est que, si vous auriez, à chaque inspection, écrit le... vous avez justement l'odomètre exact, et, après un nombre de kilométrages, parce qu'après chaque kilométrage ça prend une inspection, bien, on pourrait voir, justement, s'il y a... si c'est légal ou pas. Là, ce que vous êtes en train de me dire, si je comprends bien avec votre réponse, c'est que la personne, elle a juste à se promener d'un centre à l'autre, et puis tout peut se passer.

M. Bonnardel : D'un centre à l'autre, M. le député?

M. Rousselle : Oui. Parce que, là, vous avez des mandataires différents.

M. Bonnardel : Bien, ils ont tous les mêmes fiches de la SAAQ. C'est uniforme.

M. Rousselle : Oui. Ça, je comprends votre... Je comprends la fiche, qu'elle est uniforme. Et j'espère qu'elle est uniforme partout, là. Ça, ça m'inquiéterait beaucoup. Mais, juste pour vous dire, c'est que mettons que je me trouve à Laval, je m'en vais chez un mandataire à Laval, et puis j'inscris comme quoi que mon odomètre est correct, et tout. Là, vous me dites... je suppose qu'on indique l'odomètre qui existe actuellement. Mais là, si vous me dites qu'après avoir utilisé mon véhicule, puis il faut que je repasse à la vérification, je peux aller dans un autre mandataire quelque part et marquer un autre kilométrage, et puis il n'y a pas de connexion, là... Il n'y a pas, quelque part... au bout de la SAAQ, là, il n'y a personne qui analyse voir si l'odomètre a eu une progression normale ou correcte, là. Il n'y a personne qui fait cette analyse-là, vous êtes en train de me dire, là.

M. Bonnardel : Là, je ne vous suis pas du tout, mais... je ne vous suis pas du tout, parce que...

M. Rousselle : ...je peux prendre mon temps, là.

M. Bonnardel : ...quand vous vendez un véhicule, à la SAAQ le kilométrage est indiqué et demandé. Alors, nécessairement, on peut vérifier avec la SAAQ, s'il y a eu fraude ou non. Il y a une autre façon de le faire, c'est chez le concessionnaire automobile. Là, j'essaie de vous suivre, là. Quelqu'un irait chez un mandataire, il voit refuser son accréditation, sa vérification. O.K. Je ne vous suis pas, là.

M. Rousselle : Je recommence, il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme Grondin) : ...vous adresser à la présidence, messieurs.

M. Rousselle : Ah! il n'y a pas de problème...

La Présidente (Mme Grondin) : Merci.

M. Rousselle : ...d'ailleurs, ça va être très agréable vous regarder, madame, il n'y a pas de problème.

Tout simplement, la question, madame, c'est que, tout simplement, moi, je vais aller chez un mandataire, je veux être accrédité, je veux que mon véhicule soit correct. Là, actuellement, qu'est-ce que je comprends bien, c'est que, là, on va me demander le kilométrage, on va me demander... on va m'assigner comme quoi que mon kilométrage est correct. Là, à un moment donné, il faut que je repasse une autre validation, parce que... à cause du kilométrage, à cause du temps, à un moment donné, il va falloir que je repasse une autre validation dans un autre centre. Mais là je peux aller dans un autre centre trois ans, quatre ans, cinq ans après, là, je repasse mon test avec mon véhicule. On reprend encore l'odomètre, mais... je vais l'écrire, mais, s'il n'y a pas personne qui fait le contact entre les deux chiffres que j'ai donnés, de cinq ans à 10 ans,

un exemple, là, si personne ne fait cette analyse-là, comment on peut savoir s'il y a fraude ou pas? Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Bonnardel : Quand il y a vérification chez un mandataire, les documents sont envoyés à la SAAQ. Nécessairement, la SAAQ sera capable de définir si, oui, il y a eu malversation ou trafic d'odomètre.

M. Rousselle : Bien, ma question, c'était ça, madame, s'il y avait quelqu'un au bout qui faisait cette analyse-là, s'il faisait le suivi de ce véhicule-là. C'était ça, ma question tantôt. Bon, j'ai peut-être mal... je n'ai peut-être pas pris le bon chemin, là, mais on arrive là. Donc, on me confirme comme quoi qu'il y a une analyse qui se fait au bout?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Rousselle : C'est beau, madame.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Barrette : Adopté.

Une voix : Rejeté.

La Présidente (Mme Grondin) : Il est rejeté. Est-ce qu'il y aurait d'autres interventions sur l'article 22? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 22, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division.

Nous allons poursuivre avec l'article 23. M. le ministre, voulez-vous procéder à la lecture?

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. L'article 23 :

«La société procède à l'examen d'une demande d'autorisation; elle doit refuser d'y faire droit lorsqu'elle constate que l'automobile ne remplit pas l'une des conditions prévues aux sous-paragraphes a, c et d du paragraphe 1^o du premier alinéa de l'article 19 ou lorsqu'elle constate que le propriétaire ne remplit pas l'une des conditions prévues aux paragraphes 2^o à 4^o de cet alinéa.»

L'article 23 du projet de loi précise dans quels cas une demande d'autorisation relative à une automobile devrait être refusée par la Société de l'assurance automobile du Québec, et ce, en référant aux conditions particulières de l'article 19 qui doivent être remplies par un propriétaire et son automobile afin que celle-ci puisse servir pour du transport de personnes.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a des interventions?

M. Barrette : Oui. Alors, j'imagine que le ministre va avoir un amendement. Non? N'avons-nous pas... Est-ce que je me rappelle... J'ai une mauvaise mémoire? On n'a pas enlevé 4^o à 19? Bien, 19 n'a pas été amendé pour enlever 4^o? Alors, j'imagine que vous avez... Est-ce que vous... C'est un moment pour me remercier, là. Je vais accepter les remerciements.

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Quoi? Merci tout à fait ou...

M. Bonnardel : Merci, M. le député.

M. Barrette : Ça me fait plaisir, M. le ministre. Est-ce que ça aurait été une cause, ça, pour faire déraiper l'adoption au complet?

M. Bonnardel : On peut le faire, Mme la députée, on peut le faire...

M. Barrette : Non, non, non!

M. Bonnardel : ...tout de suite ou aux ajustements à la fin.

M. Barrette : On veut un texte distribué, nous autres, là.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous poursuivons?

M. Barrette : Bien non! Enfin, on va suspendre quelques instants, ils vont écrire un amendement, là.

M. Bonnardel : On va le faire. Voilà. On va le faire.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 16 h 29)

(Reprise à 16 h 32)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons les travaux. S'il vous plaît! Nous reprenons les travaux. Donc, M. le ministre, voulez-vous... Vous déposez un amendement à l'article 23?

M. Bonnardel : Un amendement qui va se lire comme suit, Mme la Présidente : À l'article 23 du projet de loi, remplacer «à 4^o» par «et 3^o».

M. Barrette : Il faut que tu commentes.

M. Bonnardel : Non.

M. Barrette : Hein?

M. Bonnardel : Non, c'est une coquille, Mme la Présidente. C'est une erreur.

M. Barrette : Oh! Oh! Oh! Ce n'est pas une coquille, Mme la Présidente. Alors, je fais un commentaire. Nous avons suggéré au ministre de déposer cet amendement puisqu'il y avait eu un oubli. C'est tout. On est heureux d'avoir participé à la bonne progression de l'analyse détaillée. Vous voyez qu'on suit. C'est une analyse détaillée, là, du projet de loi.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a des interventions concernant cet amendement? Non? Donc, nous pourrions procéder à la mise aux voix. Est-ce adopté?

M. Barrette : Sur division. Non, pas du tout. Donc, adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : Adopté. Donc, l'amendement à l'article 23 est adopté. Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 23? Oui, M. le député de La Pinière?

M. Barrette : Non. Moi, je n'ai rien d'autre à dire.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 23 est adopté?

M. Barrette : Tel qu'amendé, sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Tel qu'amendé, effectivement. Adopté sur division. L'article 24, M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, donc :

«Lorsque la société fait droit à la demande d'autorisation, elle délivre au propriétaire un document qui atteste que l'automobile est autorisée.

«Elle délivre de plus au propriétaire l'accessoire prévu par règlement du gouvernement qui permet de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.»

L'article 24, donc, prévoit que la Société de l'assurance automobile du Québec devra délivrer une attestation de l'autorisation d'une automobile à son propriétaire, en outre pour s'assurer d'être en mesure de distinguer si une automobile autorisée est ou non en service. Un règlement du gouvernement viendra déterminer l'accessoire que la société devra remettre, à cette fin, à son propriétaire.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 24?

M. Barrette : Oui, oui, oui.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, toujours... On est dans des articles techniques, alors vous comprenez pourquoi on pose des questions techniques. On est dans du technique.

Alors, quand un propriétaire d'automobile va se faire... suit la procédure pour avoir une autorisation, on s'attend évidemment à ce que le propriétaire, lorsqu'il a eu l'approbation de... pour... de l'autorisation, qu'il reçoive un document, on le comprend. Là, est-ce qu'on s'attend aussi à ce que le propriétaire reçoive des documents ou un document?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, c'est un document qui atteste que l'automobile est autorisée.

M. Barrette : Bien, c'est ça.

M. Bonnardel : Puis, nécessairement, puis je l'ai mentionné, c'est un...

M. Barrette : Je m'en vais... Non, non, j'ai compris le texte, Mme la Présidente, là. Ça va, là. Mais là la raison... la question que je pose, elle est... Je vais faire une analogie. Le chauffeur, l'individu qui est propriétaire et qui conduit l'auto, là, il a deux documents pour conduire. Il a son permis de conduire, puis il y a ce qu'il va mettre dans l'auto. Est-ce qu'on est dans cette dynamique-là ou est-ce qu'à la fin on va être dans cette dynamique-là, ou non? Est-ce que ça veut dire que l'individu va avoir un document dans son portefeuille pour lui, là, pour toujours... bien, peut-être pas pour toujours, là, mais pour le temps qu'il a son auto puis, en même temps, il a un document affiché dans le véhicule?

M. Bonnardel : ...qui va indiquer ce qui va être sur le véhicule pour identifier le véhicule.

M. Barrette : Bon, c'est parfait, donc c'est...

M. Bonnardel : L'accessoire.

M. Barrette : ...c'est essentiellement la raison pour laquelle j'avais une critique à faire, là, parce que, quand on lit l'article 24 au premier alinéa, au premier alinéa, là, parce qu'on est censé faire ça alinéa par alinéa, mais je suis content qu'on le fasse deux, là, c'est bon, notre affaire, alors, quand on regarde ça, là, ici, là, c'est parce que, dans le premier alinéa, moi, je comprends que le propriétaire va recevoir son document à lui, là, qu'il va en disposer en l'ayant sur lui, dans le dash ou je ne sais pas quoi, puis il y aura un deuxième document, là. «Elle délivre de plus au propriétaire l'accessoire...» Et ça ne dit pas : «Elle délivre de plus au propriétaire un document additionnel et l'accessoire pour l'exposer.»

M. Bonnardel : ...

M. Barrette : Eh! c'est une question légitime.

M. Bonnardel : M. le député, on délivre un document puis on délivre un accessoire.

M. Barrette : Bien, il y en a deux ou il y en a un? Est-ce que la SAAQ va... Comme... Je reprends l'exemple de tantôt, là. Dans l'exemple de tantôt, là, pour ce qui est de l'autorisation, là, pour pouvoir conduire un véhicule qui fait du transport rémunéré, il faut un permis de conduire de classe 5. Mettons que je suis un chauffeur, je l'ai dans mes poches, il n'est pas affiché dans le taxi. Puis, en plus, j'ai un autre document qui, lui, est affiché dans le véhicule. Alors là je fais le parallèle, là, c'est un pour un.

Alors, moi, je regarde le premier alinéa, c'est un document qui est dans mes poches, mais le deuxième, ça ne dit pas qu'il y a un deuxième document, mais ça dit qu'il y a un accessoire pour exposer à la vue du client potentiel un autre document. Je fais juste dire ça, là. Si c'est deux documents, il faudrait faire un amendement pour dire qu'il y a deux documents qui sont délivrés, là, je ne sais pas c'est quel terme qui est utilisé, là, oui, délivré, un qui est personnel, un qui est pour le véhicule. C'est tout, là. C'est comme l'article 4° tantôt, là.

M. Bonnardel : M. le député, vous cherchez quoi, là?

M. Barrette : De la précision dans les textes, c'est tout ce que je cherche.

M. Bonnardel : La société délivre un document et, le deuxième alinéa, délivre un accessoire.

M. Barrette : Bien oui.

M. Bonnardel : Ce n'est pas assez clair?

M. Barrette : Non, parce qu'il y en a un ou il y en a deux?

M. Bonnardel : Bien, il y a un document et un accessoire.

M. Barrette : Non, s'il y a deux documents, il y a deux documents puis un accessoire. Ça, là, c'est comme *La souris verte* : 10 moutons, huit moineaux, là. À la fin, il y a une souris verte.

La Présidente (Mme Grondin) : Messieurs, je vous invite, s'il vous plaît, à vous adresser à la présidence.

M. Barrette : Non, on fait... Alors, il y a deux documents, Mme la Présidente, ou il y a un document? Là, on s'entend sur une chose, c'est clair, il y a un accessoire. Ça, c'est clair. Ça, là, c'est clair, net et précis, il y a un accessoire, on ne sait pas de quoi il a l'air, mais il y a un accessoire. Alors, est-ce qu'il y a deux documents ou un document?

M. Bonnardel : J'ai rien à dire, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien, voyons!

M. Bonnardel : Il peut déposer un amendement, il peut déposer tous les amendements qu'il souhaite, là, je n'ai plus rien à dire.

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, c'est une loi. C'est une loi, là. C'est une loi, là. Il ne faut pas prendre ça à la légère. Il y a deux documents ou un document et un accessoire?
• (16 h 40) •

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente : «Lorsque la société fait droit à la demande d'autorisation, elle délivre au propriétaire un document qui atteste que l'automobile est autorisée. Et

«Elle délivre de plus au propriétaire l'accessoire prévu par règlement du gouvernement qui permet de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.»

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Labelle, vous souhaitez intervenir.

Mme Jeannotte : ...Mme la Présidente. Je me permets d'intervenir, Mme la Présidente, parce que je suis une nouvelle élue et puis je suis un petit peu estomaquée parce que, dans le fond, moi, je croyais que le législateur parlait de l'esprit de la loi. Et je suis un petit peu surprise d'entendre à quel niveau de détails on s'attarde. Et puis, à la limite, je ne comprends pas vraiment l'intervention du député de Lotbinière. À la limite, va-t-il falloir que, dans les projets de loi, on inscrive que, par exemple, ça prend notre permis de conduire pour conduire?

Alors, je m'interroge beaucoup sur l'intervention. Sincèrement, je ne comprends pas où va le légiste, Mme la Présidente. Merci. Et j'apprécierais qu'on s'élève. Voilà, Mme la Présidente. Merci de m'avoir permis de parler.

M. Barrette : Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : ...je vais simplement indiquer à la collègue de Labelle, qui est nouvelle ici, que les projets de loi, là, ce n'est pas de... on ne parle pas de l'esprit, là, hein? Le législateur ne parle jamais pour ne rien dire, il dit des choses précises. Alors, c'est exactement le rôle de nous, comme parlementaires, de s'assurer que le texte qui est écrit soit écrit d'une telle manière que le libellé traite précisément des choses. Parce que, Mme la députée, le jour où vous serez... Mme la Présidente, lorsque Mme la députée, un jour, sera peut-être chauffeur de taxi et qu'un officier de police lui demandera son document qu'elle est censée avoir sur elle-même, peut-être, parce que, là, ce n'est pas clair, bien, le policier va lui dire : Vous êtes supposée avoir ça. Et là, bien, c'est plate, là, mais, si ce n'est pas clair dans la loi, le policier ne fera pas sa job, et ainsi de suite.

Notre job ici, là... Puis c'est vrai, là. Puis, Mme la Présidente, je comprends l'étonnement de la députée de Labelle, mais, Mme la Présidente, elle a choisi, là, d'aller en politique. Elle aurait peut-être dû regarder nos travaux parlementaires avant. Elle n'aurait pas été estomaquée. Mais là c'est de même.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, est-ce qu'on peut revenir à l'objet de l'article, s'il vous plaît? Donc, est qu'il y a d'autres interventions?

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, c'est sûr qu'il y a d'autres interventions, parce que je n'ai pas eu de réponse à ma question. C'est un document ou des documents, par analogie que j'ai faite avec le permis de conduire et l'autre document qui était affiché dans l'auto? C'est facile à répondre. Puis, pour le bénéfice de la députée de Labelle, c'est facile à répondre. C'est simple comme bonjour.

Si la réponse existe, Mme la Présidente, je m'adresse à vous et, au travers de vous, à la députée de Labelle, si la réponse existe, qu'on la donne. C'est binaire, comme du langage d'ordinateur. Des zéros puis des uns. Et, dans le cas présent, c'est des uns ou des deux. Il n'y en a pas, de zéro, puis il n'y en a pas, de trois. Il y a un document ou des documents puis il y a un accessoire.

Alors, je repose ma question, s'il y a une réponse qui existe, qu'on me la donne, parce que, si on me répond : Il y en a deux documents, il faut faire un amendement. S'il y en a un, document, bien, on va comprendre que c'est le document qui est affiché et on demande tout simplement une réponse simple à la question. C'est un ou c'est deux documents qui sont délivrés par la SAAQ pour une question qui est une analogie avec le permis de conduire. Alors, c'est un ou c'est deux documents?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, c'est indiqué dans l'article de loi : un document qui atteste que l'automobile est autorisée et un accessoire prévu par règlement.

M. Barrette : O.K. Est-ce qu'il est possible pour le ministre de dire : La société... M. le député, je vous confirme que c'est un seul document qui est émis par la société d'automobile du Québec, de l'assurance automobile du Québec? C'est-u trop dur, ça. Alors... Parce que, si ce n'est pas possible de le dire, c'est parce que le ministre n'est pas sûr ou bien donc que son ministre n'a pas l'information. C'est un ou c'est l'autre. C'est tellement simple comme question, là, que, si on est sûr de notre coup et que ça a été confirmé par les gens qui sont derrière... Il n'y a pas de piège, il n'y a rien. M. le député, la réponse, c'est simple, c'est un seul document, je vous le confirme.

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, là-dessus, là, je me suis exprimé assez.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'ai demandé quelque chose d'hypersimple, hyper, hyper, hypersimple, et on n'est pas capable d'avoir une réponse claire, précise, M. le député, c'est un seul document.

M. Bonnardel : ...je l'ai répété trois fois, M. le député. C'est un document puis un accessoire. Vous voulez que je... Je pense que c'est français. Un document, un accessoire.

M. Barrette : M. le Président, j'invite le ministre à ne pas se fâcher.

M. Bonnardel : Je ne suis pas fâché du tout. Je vous le répète.

M. Barrette : Il ne faut pas se fâcher.

M. Bonnardel : Ça fait trois fois que je vous le dis, M. le député, là.

M. Barrette : J'ai fait une analogie, Mme la Présidente, avec le permis de conduire simplement pour qu'on me confirme que, non, ce n'est pas pareil. Il y a juste un document qui est délivré, avec son accessoire. Pourquoi je ne peux pas avoir cette réponse-là? Je vais être bien content, moi, c'est tout. Après ça le ministre va dire que je fais exprès de poser des questions pour faire du temps. S'il répondait clairement et directement à la question que je pose, on passerait à autre chose.

M. Bonnardel : ...trois fois...

M. Barrette : Bien non, c'est parce que, monsieur...

La Présidente (Mme Grondin) : Oui, M. le député de Bourget.

M. Barrette : Oui, vous avez raison d'intervenir, parce que, oui, c'est scandaleux, là, ce qui se passe, là.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Bien, moi aussi, je trouve ça scandaleux, ce qui se passe, pour prendre des grands mots. Un document et un accessoire. Ça me semble français et extrêmement clair. Je ne vois pas ce qu'il y a de pas clair là-dedans.

M. Barrette : Mme la Présidente, alors, je vais poser une question au député de Bourget. Est-ce que, dans son esprit, ce qui est écrit ici, on ne peut pas faire l'analogie avec le permis de conduire? Il y en a juste un. Il n'y en a pas deux. Est-ce qu'il peut me répondre?

M. Campeau : ...

M. Barrette : C'est une maladie contagieuse, là. Vous avez tous la même maladie.

Alors, Mme la Présidente, je vais poser une autre question au ministre, qui refuse de me répondre clairement, bon. On va faire l'hypothèse qu'il y a un seul document. On va faire cette hypothèse-là parce que c'est la réponse à laquelle... c'est l'hypothèse à laquelle le ministre m'invite. Je fais une analogie qui est claire, puis la réponse aurait été claire, puis je vais imaginer que c'est ce qu'il voulait dire. Est-ce que le texte dit que l'accessoire peut être utilisé avec une photocopie du document?

M. Bonnardel : L'accessoire, ce sera un accessoire qui sera émis puis qui sera dans le véhicule pour identifier que le véhicule est dûment autorisé.

M. Barrette : Très bien. Alors, je recommence, je vais répéter ma question. O.K., je vais la faire plus simple, celle-là, Mme la Présidente. Est-ce qu'une photocopie du document peut être utilisée pour être affichée dans le document?

M. Bonnardel : M. le député, si vous devez avoir votre document dans le véhicule, c'est un document original qui est dans le véhicule. C'est tout.

M. Barrette : C'est spécifié où, ça, Mme la Présidente, dans le projet de loi? O.K., regardez, je vais lire le... Je vais aider le ministre, là. «Lorsque la société fait droit à la demande d'autorisation, elle délivre au propriétaire un document

qui atteste que l'automobile est autorisée.» On a fait le tour de la question, il y en a rien qu'un qui est émis, juste un, il y en a un. «Elle délivre de plus au propriétaire l'accessoire prévu par règlement du gouvernement qui permet de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.»

Où est-ce que c'est écrit que c'est le document original qui doit être affiché dans l'auto? C'est où, là? Où?

M. Bonnardel : Le document, il l'a dans son véhicule. Il l'a dans le coffre à gants. Il l'a dans le tiroir du centre. C'est le document qu'il possède.

M. Barrette : Bien non! Là, il y a un accessoire. Il y a un accessoire. Un accessoire, ce n'est pas pour le mettre dans le «dash», là.

M. Bonnardel : Ça, c'est un accessoire séparé qui va identifier le véhicule comme quoi il est dûment autorisé. Ce n'est pas le document, ça, c'est l'accessoire.

M. Barrette : Oui, oui. Alors, l'accessoire... Ah! donc, l'accessoire n'a pas de rapport avec le document.

M. Bonnardel : M. le député, s'il vous plaît, là, hein? Franchement! Pour vrai, là, franchement, là.

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : Non, non, mais là vous...

M. Barrette : Non, non. Non.

M. Bonnardel : Vous m'avez déjà dit que vous alliez être imaginatif, hein, dans vos interventions. Là, c'est la totale, présentement, là.

M. Barrette : Non, pas du tout.

M. Bonnardel : C'est la totale.

M. Barrette : Un accessoire, là, bon, alors, c'est quoi?

La Présidente (Mme Grondin) : S'il vous plaît, je vous invite encore une fois à vous adresser à la présidence, s'il vous plaît. Ça va être beaucoup plus agréable.

M. Barrette : Mme la Présidente...

• (16 h 50) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci.

M. Barrette : Est-ce que le ministre peut me dire la définition légale d'accessoire?

M. Bonnardel : Je l'ai déjà dit, Mme la Présidente, c'est l'accessoire qui est prévu par règlement, qui va être... identifier le véhicule dûment autorisé à opérer par le chauffeur.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'ai demandé une question simple, là. C'est quoi, la définition légale d'un... Ça signifie quoi, «accessoire»? Il y a des juristes derrière, là. Ils peuvent venir nous répondre à cette question-là, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, l'accessoire sera fourni par la SAAQ ou le répondant pour définir si le véhicule est autorisé ou non à opérer. C'est tout.

M. Barrette : ...réponse. Au sens légal, «accessoire», ça signifie quoi?

M. Bonnardel : C'est de posséder l'accessoire qui va identifier que le véhicule est dûment autorisé à opérer.

M. Barrette : C'est quoi, la différence entre un accessoire puis un document livré pour attester que l'automobile est autorisée?

M. Bonnardel : ...doit posséder le document comme tel dans son véhicule.

M. Barrette : Le document puis l'accessoire. Bon, ça fait que je vois qu'on n'aura pas de réponse aux questions, là. Moi, je propose une petite pause.

M. Bonnardel : ...pas de pause, Mme la Présidente, on continue.

M. Barrette : Ah! très bien. On va continuer. Moi, je n'ai pas de problème avec ça. Alors, on continue. Est-ce que le ministre peut me donner la définition de l'«accessoire»?

M. Bonnardel : Bien, c'est un accessoire qui sera utilisé pour dûment identifier un véhicule autorisé à opérer.

M. Barrette : L'accessoire, Mme la Présidente, là, est-ce qu'il a un lien avec le document, objet physique? Combien de temps qu'il me reste, là?

M. Bonnardel : J'ai répondu, Mme la Présidente, là. Document, accessoire, là, les deux doivent être détenus par le propriétaire pour son véhicule qui est dûment autorisé, et l'accessoire, qui est indiqué... installé sur le véhicule, qui va indiquer, naturellement, que le véhicule est dûment autorisé à opérer.

M. Barrette : Y a-t-il un lien physique entre l'accessoire et le document délivré par la SAAQ?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, quand l'accessoire est installé sur le véhicule, cela indique que le véhicule est dûment autorisé à opérer parce que le document, nécessairement, va avoir été obtenu par le chauffeur.

M. Barrette : La question que j'ai posée : Est-ce qu'il y a un lien physique entre l'accessoire et le document de la SAAQ?

M. Bonnardel : Les deux doivent être détenus par le propriétaire, Mme la Présidente, pour être capable d'opérer.

M. Barrette : Bien sûr, mais est-ce qu'il y a un lien physique entre les deux? Est-ce qu'il doit y avoir un lien physique entre les deux dans le véhicule?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, l'accessoire sera installé sur le véhicule, le document sera dans le véhicule.

M. Barrette : O.K. L'accessoire est sur le véhicule à l'extérieur ou à l'intérieur du véhicule?

M. Bonnardel : Ça va être défini par règlement, Mme la Présidente.

M. Barrette : Ah! l'accessoire, il va... ah! par règlement. L'accessoire doit-il être visible dans toutes les directions?

M. Bonnardel : Ce sera défini par règlement, Mme la Présidente.

M. Barrette : Est-ce qu'il y a quelque chose qui ne sera pas défini par règlement?

M. Bonnardel : L'accessoire sera défini par règlement, Mme la Présidente.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, est-ce que l'accessoire a des dimensions?

M. Bonnardel : Cela sera défini par règlement, Mme la Présidente.

M. Barrette : Mme la Présidente, on nous dit que l'accessoire va être installé sur le véhicule. Qui procède à l'installation?

M. Bonnardel : L'accessoire sera fourni par le répondant de la SAAQ, et le propriétaire installera son accessoire, comme mentionné, selon les règlements.

M. Barrette : Est-ce que l'accessoire doit faire partie de l'inspection?

M. Bonnardel : Avant de recevoir l'accessoire, le véhicule doit être inspecté, Mme la Présidente.

M. Barrette : L'accessoire a une durée de vie de combien de temps?

M. Bonnardel : Tout ça sera défini par règlement. Est-ce que ce sera un an? Deux ans? Trois ans? On pourra l'évaluer selon les discussions que nous aurons.

M. Barrette : Alors, au moment où on se parle, l'accessoire sera... a une durée de vie qui va être unité.

M. Bonnardel : Il se peut.

M. Barrette : Mais on ne le sait pas aujourd'hui.

M. Bonnardel : Exactement.

M. Barrette : Très bien. Est-ce que pour avoir... Est-ce qu'il y a une procédure de renouvellement de l'accessoire qui est prévue?

M. Bonnardel : ...aussi, Mme la Présidente.

M. Barrette : Mais actuellement ce n'est pas défini.

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Il s'agit donc d'un autre innombrable élément qui va être dans le règlement.

M. Bonnardel : Tout à fait. Selon ce qui sera défini, l'accessoire sera soit installé à l'extérieur du pare-brise ou à l'intérieur. On va définir ça, donc, avec les instances spécifiques pour s'assurer d'avoir une durée de vie qui sera quand même raisonnable.

M. Barrette : Raisonnable, ça veut dire quoi?

M. Bonnardel : Raisonnable, ça peut être un an, deux ans, trois ans. Ça peut être plus aussi, là. On va souhaiter de s'assurer de ne pas ramener les futurs chauffeurs à chaque fois à obtenir un accessoire aux années. Pour moi, il serait important qu'on soit capable d'avoir une durée de vie raisonnable.

M. Barrette : Est-ce que la nature de renouvellement, dans l'esprit du ministre, va être de la même complexité que la première autorisation?

M. Bonnardel : Un véhicule qui est dûment autorisé reste dûment autorisé, à moins que l'accessoire ne soit plus visible après un certain laps de temps. Le chauffeur pourra obtenir du répondant ou de la SAAQ son accessoire s'il avait été altéré ou autre.

M. Barrette : L'accessoire fait-il partie des éléments à être inspectés par le mandataire?

M. Bonnardel : L'accessoire ne peut être sur le véhicule, parce que le véhicule doit être inspecté avant d'obtenir l'accessoire.

M. Barrette : Ah! bon. Bien, ça veut que, dans l'esprit du ministre, un véhicule n'est plus jamais inspecté après la première autorisation?

M. Bonnardel : Le véhicule sera inspecté une première fois, Mme la Présidente, et, par la suite, selon les règlements, on définira aussi le nombre d'inspections additionnelles que ce véhicule aura à subir, je peux le dire ainsi, soit aux années, soit aux années et demie, soit aux deux... peu importe, selon le règlement, selon aussi l'état du véhicule, son nombre d'années, son kilométrage.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, est-ce que l'inspection va comprendre l'inspection de l'accessoire?

M. Bonnardel : Si c'est la deuxième inspection, il est certain que l'accessoire sera là.

M. Barrette : Non, je parle de l'inspection de l'accessoire. Est-ce que ça fait partie des choses à inspecter?

M. Bonnardel : Sur les mandataires qui ont à vérifier le véhicule comme tel, ils doivent vérifier l'état du véhicule. L'accessoire fait partie du véhicule, mais ne fait pas partie du bon état de l'auto. Alors, c'est le devoir du chauffeur propriétaire de s'assurer que son accessoire est dûment visible, je peux le dire ainsi, pour faire son travail par la suite.

M. Barrette : Alors, l'accessoire pourrait être altéré d'une telle manière qu'il serait difficile à reconnaître, puis ça ne fait pas partie de l'inspection?

M. Bonnardel : Comme je l'ai mentionné, l'accessoire doit être visible, selon... par règlement, comment on va le définir, qu'il soit à l'intérieur ou à l'extérieur. Les contrôleurs routiers vont nécessairement faire leur travail pour s'assurer que l'accessoire est toujours visible, donc sur le véhicule.

M. Barrette : Est-ce qu'il y aura un accessoire différent pour les limousines?

M. Bonnardel : Ce n'est pas défini encore, ce sera défini par règlement, Mme la Présidente.

M. Barrette : Pourquoi?

M. Bonnardel : Parce que ce sera défini par règlement, parce que...

M. Barrette : Y aura-t-il un régime différent pour les limousines?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il y aura des formations, il y aura des inspections pour les véhicules limousines, la même chose que pour les véhicules taxi.

M. Barrette : Alors, il y aura... C'est nouveau. Il y aura une formation différente pour les limousines?

M. Bonnardel : Il n'y a pas de régime différent, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien là, Mme la Présidente, il vient de dire qu'il y aura une formation différente, là. Alors, c'est quoi, là?

M. Bonnardel : Une formation, Mme la Présidente.

M. Barrette : Une formation. Et la formation, est-ce qu'elle va être différente des véhicules, mettons, standards, là?

M. Bonnardel : Non.

M. Barrette : Ça va être la même. Alors, pour ce qui est de l'identification, est-ce que le document va être de nature différente pour les limousines?

M. Bonnardel : Non.

M. Barrette : Et les conditions... c'est-à-dire le type d'accessoire pour la limousine va-t-il être différent?

M. Bonnardel : Ça sera défini par règlement, Mme la Présidente.

M. Barrette : Dans l'esprit du ministre aujourd'hui, est-ce qu'il voit... il s'attend à proposer quelque chose de différent ou non?

M. Bonnardel : Il est certain qu'une limousine n'est pas un transport rémunéré ou un véhicule de promenade comme tel. Je pense que l'identification d'une limousine peut la définir de façon bien différente d'un véhicule taxi ou de n'importe quel autre véhicule, puis il se pourrait, il se pourrait, que l'accessoire soit différent. C'est à suivre.

M. Barrette : À suivre. Tout est à suivre, on le sait. Mme la Présidente, le ministre vient de dire que ce n'était pas un... les limousines, ce n'était pas du transport rémunéré. Alors, qu'est-ce que c'est?

M. Bonnardel : Je n'ai pas dit ça. J'ai dit qu'un véhicule limousine est différent d'un véhicule conventionnel. La plupart des limousines sont des véhicules foncés, les vitres teintées. Alors, l'accessoire qui sera installé, nécessairement, peut être différent de sur... d'un véhicule de promenade conventionnel dû au fait que les vitres, la plupart du temps, sont teintées noires. Alors, on devra bien évaluer de quelle façon cet accessoire sera installé. Oui, il sera installé pour bien identifier le véhicule.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, en quoi le ministre considère-t-il que les limousines sont des véhicules différents des véhicules de transport régulier, donc non de transport adapté, de transport de personnes rémunéré?

M. Bonnardel : La seule différence que je fais, Mme la Présidente, c'est que les véhicules peuvent être, je dis bien peuvent être différents d'un véhicule de promenade, de taxi ou de transport rémunéré, parce que, la plupart du temps, les véhicules limousines, ce sont des Lincoln ou Cadillac, qui sont nécessairement des véhicules adaptés à ce genre de limousine, si je peux le dire ainsi. La plupart du temps, ce sont des véhicules noirs avec des vitres teintées noires.

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que, dans la grande expérience qu'a exposée le ministre, est-ce qu'il considère que... est-ce qu'il a déjà vu souvent des limousines en mauvais état?

M. Bonnardel : Ça peut arriver, oui, j'en ai vu.

M. Barrette : O.K. Est-ce qu'il a déjà vu des limousines vraiment, vraiment en mauvais état, visuellement, là?

M. Bonnardel : C'est assez rare.

M. Barrette : Assez rare, hein? Est-ce que c'est possible, Mme la Présidente, que ces véhicules-là aient un kilométrage altéré?

M. Bonnardel : Il se peut aussi que cela arrive.

• (17 heures) •

M. Barrette : Ça arrive, hein? Ça veut donc dire qu'il est possible que l'inspection visuelle ne serve à rien, hein, parce que le ministre nous a dit que, quand tout a l'air beau, comme c'est le cas de la limousine, c'est sûr qu'il n'y a pas lieu de... n'est-ce pas? C'est ça qu'il nous a dit, le ministre, là. Alors, pour le ministre, là, pour ce qui est du kilométrage, selon son expérience, il est toujours exact. Et, parce que c'est beau, propre, bien maintenu, il n'y a pas de possibilité d'avoir un odomètre qui soit altéré.

M. Bonnardel : Il se peut qu'un odomètre soit altéré ou trafiqué, même si le véhicule...

M. Barrette : Alors, s'il est altéré ou trafiqué, là, n'y a-t-il pas lieu de s'assurer qu'il y ait des inspections plus élaborées?

M. Bonnardel : Comme je l'ai mentionné, Mme la Présidente, le mandataire... le mécanicien qui a à fait sa vérification, son inspection, s'il a un doute raisonnable de penser que l'odomètre a pu être trafiqué, c'est à lui de l'indiquer, peut-être pousser plus loin, même, son inspection. Ce n'est pas son devoir de le faire, mais, à quelque part, il doit l'indiquer et nécessairement aviser le chauffeur propriétaire que son odomètre pourrait être trafiqué.

Maintenant, il faut bien comprendre que les mandataires, ce ne sont pas souvent les concessionnaires comme tels. Ça peut être un garage x qui a été autorisé, dûment autorisé par la SAAQ, et ses mécaniciens n'ont peut-être pas tous les ordinateurs spécifiques pour vérifier ça, s'il y avait une suite par le propriétaire, que ce soit GM, que ce soit Chrysler, que ce soit Ford, ou autre. Alors, si l'inspection doit se faire de façon plus profonde, plus souvent qu'autrement, il est possible que le propriétaire ou celui qui a acheté un véhicule où l'odomètre a été trafiqué doive se rendre chez un autre concessionnaire.

M. Barrette : Ah bon! Alors, il va descendre chez un autre concessionnaire. Est-ce que, là, il n'y a pas un bris de la continuité de la chaîne d'information?

M. Bonnardel : ...je suis beaucoup plus loin dans la réflexion. Je suis dans une réflexion où un propriétaire qui achète un véhicule où l'odomètre a été trafiqué, il pourrait devoir changer de garage. Mais là on n'est pas du tout dans le projet de loi, là. Je pousse plus loin ma réflexion pour aider le député de La Pinière.

M. Barrette : Non, non, au contraire, on est exactement dans le projet de loi, parce qu'on est dans la situation où le ministre doit s'assurer que son projet de loi est suffisamment détaillé pour faire en sorte que les citoyens ne se fassent pas avoir, et les chauffeurs, tout le monde.

Alors donc, question simple, Mme la Présidente. Dans son expérience, parce qu'il a une expérience très vaste, il nous l'a dit, le plus souvent où il a vu des odomètres trafiqués, est-ce que c'était à propos d'autos qui avaient de l'allure visuellement ou à propos de... dans des cas d'autos toutes délabrées?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il se peut qu'un véhicule délabré, son odomètre ait été trafiqué, comme il se peut qu'un véhicule qui peut paraître en bon état, son odomètre ait pu être trafiqué aussi, il se peut. Les deux peuvent arriver.

M. Barrette : Alors donc, Mme la Présidente, le guide auquel fait référence le ministre, là, il a très peu d'effet, là, parce qu'on s'entend-tu, est-ce qu'on peut s'entendre, Mme la Présidente, que le mandataire, sa première mission, c'est de s'assurer que la mécanique est en bon état et que l'attention qu'il va porter à l'odomètre va être assez limitée?

M. Bonnardel : S'il a un doute raisonnable, comme c'est indiqué dans le guide de vérification de véhicules routiers, s'il a un doute raisonnable, il devra faire une vérification, sinon de l'indiquer au chauffeur que, pour lui, l'odomètre aurait pu être trafiqué ou il doute que l'odomètre aurait pu être trafiqué selon l'état du véhicule.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, à part l'inspection visuelle, là, est-ce qu'il y a d'autres critères ou éléments qui pourraient suggérer au mandataire qu'il y a un problème qui l'amènerait à vérifier l'odomètre?

M. Bonnardel : Tout à fait. Comme je l'ai mentionné au début, Mme la Présidente, si un véhicule a huit, neuf ans d'âge avec des sièges, tapis ou autres qui démontrent une usure x et que le kilométrage pourrait être à... je donne un chiffre, à 125 000 ou 150 000 kilomètres et que le mécanicien suppose que ce véhicule, avec l'usure normale à l'intérieur, pourrait indiquer un 250 000 ou 300 000, bien, ce sera à lui de l'indiquer, de vérifier avec le chauffeur où il a pris le véhicule puis de faire les vérifications comme telles par la suite. Mais, malheureusement, la révocation se fera par la suite parce que le véhicule ne sera pas autorisé.

M. Barrette : Si je reviens au deuxième alinéa de l'article 24, Mme la Présidente, quels sont les critères d'installation de l'accessoire que le ministre prévoit aujourd'hui?

M. Bonnardel : On doit rendre l'installation de cet accessoire le plus facile possible.

M. Barrette : C'est tout? Alors, ce doit être facile. Est-ce que ce doit être facile... Ce doit être facile pour le propriétaire.

M. Bonnardel : Tout à fait. Ça doit être un accessoire qui soit assez facile à installer pour que l'accessoire soit bien visible, oui, et si on souhaite l'enlever pour indiquer nécessairement que le véhicule n'est pas en opération non plus.

M. Barrette : Donc, Mme la Présidente, là, est-ce que c'est le seul critère? Parce que, là, ça m'apparaît assez simple, là, comme critère, il doit être facile à installer. Alors, ça... est-ce que ça... J'imagine que ça se traduit par un «sticker».

M. Bonnardel : Ça sera défini par règlement. Encore une fois, pour nous, il faut rendre cet accessoire facile à installer dans le véhicule. Et, par la suite, le chauffeur pourra le remettre, l'enlever. Est-ce que ce sera un accessoire x? On va le définir par règlement, mais il faut que ça soit assez simple.

M. Barrette : Est-ce que ça doit être un accessoire amovible?

M. Bonnardel : ...par règlement, Mme la Présidente.

M. Barrette : Est-ce que ça peut être un accessoire amovible?

M. Bonnardel : Je l'ai mentionné, ça doit être installé de façon assez simple pour que le chauffeur puisse l'enlever rapidement s'il n'utilise pas son véhicule à des fins de transport rémunéré par personnes.

M. Barrette : Ah! pourquoi?

M. Bonnardel : Parce que, si c'est son véhicule personnel, nécessairement, et qu'il ne fait pas le travail, il enlève son accessoire. Il le remet seulement s'il est en opération.

M. Barrette : Pourquoi? Est-ce que je dois comprendre, là, que, dans l'esprit du ministre, légalement, l'accessoire ne peut pas être visible s'il ne... le chauffeur n'est pas en devoir, entres guillemets?

M. Bonnardel : Exact.

M. Barrette : Ça, c'est écrit où?

M. Bonnardel : ...accessoire si le véhicule est en opération pour un service x et qu'il y avait une vérification des contrôleurs routiers, l'accessoire devra être visible selon le texte du règlement qui aura été défini.

M. Barrette : Mme la Présidente, ce n'est pas bien bien compliqué, là. Est-ce qu'un chauffeur, avec son accessoire installé, commet une infraction légale, là, selon le Code de la sécurité routière, le droit criminel, là, peu importe, là, le régime que le ministre veut bien prendre, là?

M. Bonnardel : Une infraction à quoi, M. le député?

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, le ministre vient de me dire que... il vient de me dire la chose suivante, là, le ministre vient de me dire que, quand il est en devoir, il doit afficher son accessoire, quand il ne l'est pas, il doit l'enlever. Alors, ça, ça veut dire qu'il y a une obligation dans un sens puis une interdiction dans l'autre. Alors, est-ce que le chauffeur commet une infraction si son accessoire est visible et qu'il n'est pas en devoir?

M. Bonnardel : Mme la députée, son accessoire, il peut le laisser dans le véhicule s'il le souhaite. Il peut l'enlever aussi s'il n'est pas en opération. C'est ça, aussi simple que ça.

M. Barrette : Madame... Est-ce que le ministre peut répéter ça? Parce que là, c'est... ça m'a beaucoup étonné, là. Je ne pense pas avoir bien compris.

M. Bonnardel : J'ai dit que, si le véhicule n'était pas en opération, le conducteur peut laisser son accessoire, s'il le souhaite, sinon l'enlever.

M. Barrette : Mme la Présidente, c'est le contraire de ce qu'il a dit dans la question précédente. C'est le contraire complètement. Il a dit : Le conducteur, s'il est en devoir, doit avoir son accessoire, il l'enlève quand il n'est pas en devoir. Là, il peut l'avoir tout le temps, qu'il soit en devoir ou non. Quelle est la bonne réponse, la première ou la deuxième?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, quand le véhicule est en opération, l'accessoire doit être visible. Alors, les contrôleurs... Si le chauffeur décide de ne pas travailler, son accessoire peut être enlevé, s'il le souhaite, sinon le laisser visible dans l'auto.

M. Barrette : Donc, on a... là, on a une troisième version, là, mais qui ressemble pas mal à la deuxième, là. Donc, je répète. Puis là c'est oui ou non, là. Je vais la poser, puis c'est oui ou non. Est-ce que l'accessoire peut être en permanence dans... visible dans le véhicule, qu'il soit en opération ou non?

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Bon, ça aurait pu être «oui», là, mais «tout à fait», c'est parfait aussi. Bon! Alors donc, le propriétaire, le chauffeur, ne commet aucune infraction s'il utilise... ce n'est pas utilisé, si l'accessoire est visible, non en opération.

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

M. Barrette : Parfait. Mme la Présidente, à ce moment-là, pourquoi le ministre nous dit qu'il peut l'enlever, là? C'est quoi l'utilité de pouvoir l'enlever?

• (17 h 10) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si le propriétaire qui n'est pas en opération par en vacances, il peut décider d'enlever son accessoire pour indiquer qu'il n'est pas en opération. Ça pourrait être un élément où un client pourrait décider de vouloir prendre ce véhicule, parce qu'on n'a pas le droit de le héler, ce véhicule, mais, si on l'appelle au téléphone ou en un voit un arriver, c'est encore une fois un élément qui serait pour moi important, pour le chauffeur, de lui permettre soit de l'enlever ou de le laisser là. Je pense que, si le véhicule n'est pas en opération, le chauffeur aura la possibilité de l'enlever.

M. Barrette : Bon, Mme la Présidente, là, de la manière que le ministre nous répond, c'est comme si ça n'avait pas d'intérêt, de pouvoir l'enlever ou de ne pas pouvoir l'enlever. Ça ressemble à ça. Ça ressemble vraiment à ça. Bien, moi, je vais lui soumettre la question suivante. Si l'accessoire, là, si l'accessoire est amovible, ça veut donc dire que l'accessoire pourrait facilement, frauduleusement, on s'entend... le mettre dans une autre auto puis faire du transport rémunéré de personnes, hein?

C'est comme, Mme la Présidente, là, pour éclairer le ministre dans le sens de ma question, là, c'est comme les stickers de stationnement, là, dans la ville de Montréal, puis je ne sais pas s'il y en a à Québec, mais, à Montréal, il y en a partout. Les autocollants pour la permission de stationnement dans un quartier, là, il n'est pas amovible puis il ne se promène pas d'une auto à l'autre. Il est collé puis il reste là. Alors, il ne pense pas, le ministre, que ça devrait être ça, là?

M. Bonnardel : L'accessoire, Mme la Présidente, sera identifié au véhicule.

M. Barrette : Bien sûr, Mme la Présidente, qu'il est identifié au véhicule. Ne devrait-il pas être permanent?

M. Bonnardel : Il pourrait être identifié au véhicule, Mme la Présidente, selon les règles que nous définirons. Ça pourrait être un numéro de plaque sur le véhicule, la sorte de véhicule. Ce sera défini par règlement pour justement s'assurer que cet accessoire ne puisse être utilisé sur un autre véhicule.

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que le ministre pense vraiment, là, que tout le monde est parfait sur la planète, là, qu'il n'y aura vraiment, vraiment personne qui va tenter, là, le diable, là, en se promenant avec d'autres véhicules avec un collant qui est amovible?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on ne peut pas empêcher la fraude. Il se pourrait qu'il y ait de la fraude. Ça, on ne peut pas empêcher la fraude. On va tout faire pour s'assurer qu'il n'y ait pas de fraude, d'avoir un accessoire qui soit le plus visible possible. À quelque part, est-ce qu'on... empêcher la fraude? J'espère que non, mais le député semble dire qu'il est possible que cela arrive. Tout est possible dans la vie, malheureusement. Alors, on va essayer de s'assurer d'avoir un accessoire qui soit le moins... qu'on puisse ne pas copier cet accessoire.

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que ce n'est pas le rôle du gouvernement, du gouvernement, de s'assurer que la fraude soit rendue la plus difficile possible?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, c'est ce que nous allons faire.

M. Barrette : Non. Mme la Présidente, ne trouve-t-il pas, le ministre, que, si l'accessoire en question était fixé dans le véhicule d'une façon permanente, ça réduirait le risque de fraude?

M. Bonnardel : Il est possible que nous allions là, Mme la Présidente. Je l'ai mentionné, par règlement, nous allons trouver le meilleur accessoire pour qu'il ne soit pas copié et empêcher la falsification ou qu'il soit utilisé sur un autre véhicule.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, c'est une conversation qui est très intéressante, évidemment, puisqu'on est passé de : Il peut l'enlever quand il n'est pas en fonction, même, littéralement : Il va l'enlever quand il n'est pas en fonction, à : Le mettre quand il est en fonction, à : Il peut le garder permanent, à : Bien, c'est quelque chose qui peut être enlevé, à, maintenant : Bien, ça serait bon qu'il reste là tout le temps, à : Bien, on va tout faire pour qu'on... on va prévenir la fraude. Je suis content qu'on progresse.

N'est-il pas maintenant clair pour le ministre que l'accessoire en question doit être fixé de la façon la plus permanente possible dans le véhicule en question, qui, lui, est autorisé?

M. Bonnardel : Nous définirons par règlement quel sera l'accessoire, Mme la Présidente.

M. Barrette : Mais je suis content, Mme la Présidente, je pense qu'on a éclairé un certain nombre d'éléments qui vont être écrits éventuellement dans le fameux règlement.

Maintenant, Mme la Présidente, le document de la société sera un papier comme n'importe quoi d'autre, là, comme un papier d'assurance. On s'entend là-dessus, là?

M. Bonnardel : Ce sera une lettre, un document.

M. Barrette : Bon, Mme la Présidente, est-ce qu'il a des sanctions, des sanctions, des amendes, là, à toutes fins utiles, qui sont prévues à ceux qui utiliseraient frauduleusement soit le document soit l'accessoire?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on ne peut pas empêcher, malheureusement, la fraude. Il se pourrait qu'il y ait des fraudeurs. Si des corps policiers ou des inspecteurs arrêtaient un véhicule qui utilise un accessoire ou des documents, bien, la loi va se... va opérer. Il y aura nécessairement arrestation. Est-ce qu'il y aura des amendes pour ces véhicules qui utilisent des accessoires? On est en train de vérifier.

M. Barrette : Mme la Présidente, une arrestation, je pense que c'est plus dans le Code criminel. Ici, on n'est pas dans le Code criminel. Est-ce qu'une personne peut être arrêtée dans cette circonstance-là? C'est une question, là. Peut-être que j'ai tort. Les juristes pourraient nous dire ça.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, si, encore une fois, une personne utilise un accessoire ou un document falsifié dans un véhicule qui n'a pas droit, il y aura nécessairement les charges comme telles qui seront appliquées par ce que nous définirons par la suite, par ce que les corps policiers ou les contrôleurs routiers auront sous la main.

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre nous a dit qu'il y aurait arrestation. Ce n'est pas un mot... Là, on l'a compris, c'était clair. Je pense, vous avez compris. Mme la Présidente, j'espère... on a tous entendu «arrestation». Alors, un chauffeur, si jamais le ministre fait l'erreur d'avoir un document qui est amovible, qui peut se promener comme ça, on le met le matin, on l'enlève le soir, qui est utilisé dans un autre véhicule, est-ce que l'utilisateur de l'autre véhicule va être arrêté au sens du terme qu'utilise le ministre ou il va simplement avoir une sanction, une amende ou quelque chose?

M. Bonnardel : Les corps de police auront à définir... On aura à définir, avec les corps de police, quelles seront les amendes et la suite s'il y a falsification ou utilisation d'un accessoire qui est interdit.

M. Barrette : N'est-ce pas, Mme la Présidente, une chose qui va être définie dans la loi comme telle à ce moment-ci?

M. Bonnardel : ...ou autre, ce qu'on définit dans la loi un peu plus tard.

M. Barrette : Oui, mais, dans le cas présent, de l'utilisation inappropriée de l'accessoire, c'est une infraction criminelle? Une infraction au Code de la route? Une infraction à quoi? Ça mène à une arrestation ou non? Est-ce qu'une personne qui utilise frauduleusement l'accessoire qui, à un moment donné dans notre conversation, était amovible, à un autre moment, on ne le sait pas puis, maintenant, on ne le sait toujours pas, est-ce que cette personne-là est amenée directement au poste de police?

M. Bonnardel : ...dispositions pénales, comme je vous le mentionnais, M. le député, sont au chapitre XV, à la page 315, article 151.

M. Barrette : Je m'excuse, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : L'article 151.

M. Barrette : 159.

M. Bonnardel : Non, 1.

M. Barrette : 1? Ah! bien, vous voyez, vous ne l'avez pas dit assez fort. Je ne veux pas en débattre, mais je veux juste aller jeter un coup d'œil.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que vous souhaitez qu'on suspende quelques...

M. Barrette : Suspendons donc.

Une voix : ...

M. Barrette : Pardon?

La Présidente (Mme Grondin) : Nous allons continuer.

M. Barrette : Ah! moi, il n'y a pas de problème, Mme la Présidente. On reconnaît ici... Je dois déplorer l'attitude du ministre, Mme la Présidente. Jusqu'à ce qu'il refuse le consentement pour suspendre 22, là, qui n'entraînait absolument rien dans le temps utilisé pour l'étude détaillée, là, ça allait bien. Mais là le ministre, là, il joue une game qu'on est capables de jouer. On va la jouer, c'est parfait. Alors, nous ne suspendons pas.

(Consultation)

On verra lorsqu'on arrivera à ça, parce que ça ne m'a pas éclairé. Alors, Mme la Présidente, je reviens. Lorsqu'il est arrêté, l'individu, il est arrêté au sens criminel du terme ou il ne l'est pas, arrêté au sens criminel du terme?

M. Bonnardel : Ce n'est pas criminel, là, ça, c'est pénal.

M. Barrette : Bon, donc, c'est pénal si une personne utilise l'accessoire frauduleusement.

M. Bonnardel : Bien, c'est exactement ce que je vous ai dit, dispositions pénales à l'article 151. Plus spécifiquement, vous avez, donc, les infractions et les amendes possibles.

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que le ministre pourrait me redonner? J'étais dans une discussion avec...

M. Bonnardel : 151 à 154, M. le député.

M. Barrette : Et ça dit quoi?

M. Bonnardel : Vous avez toute l'énumération, donc, des amendes possibles, les infractions.

M. Barrette : Est-ce qu'il peut me donner un exemple?

M. Bonnardel : Alors, vous avez les montants qui sont inscrits aux articles 151, 152, 153, 154.

M. Barrette : Mais les montants sont attachés à quoi?

• (17 h 20) •

M. Bonnardel : Ils sont attachés à des infractions, M. le député.

M. Barrette : De quel genre? Est-ce que, dans les infractions auxquelles c'est rattaché, il y a l'utilisation frauduleuse de l'accessoire?

M. Bonnardel : Quand nous serons rendus à l'article 154, je pourrai vous le mentionner.

M. Barrette : O.K. Mais, juste de même, là, est-ce que c'est oui ou c'est non? Il y a un montant attaché à l'utilisation frauduleuse de l'accessoire?

M. Bonnardel : M. le député, si une personne utilise un accessoire de façon frauduleuse...

(Consultation)

M. Bonnardel : ...à l'article 154, au paragraphe 1^o, au sous-paragraphe e.

M. Barrette : Bon, je comprends que le ministre nous dit qu'on va pouvoir traiter de ça expressément lorsqu'on sera rendu là, c'est parfait. Très bien. Alors, Mme la Présidente, est-ce qu'il y aura un seul accessoire par véhicule autorisé?

M. Bonnardel : Dans le règlement, nous allons définir ce que sera l'accessoire, où il sera installé, de quelle façon il sera fait.

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre vient de me dire que, dans le règlement, il va déterminer ce que sera l'accessoire et où l'accessoire sera installé. La question que j'ai posée : Il y en a un ou il y en a deux?

M. Bonnardel : Il pourrait y en avoir un, Mme la Présidente, il pourrait y en avoir deux dans le véhicule. On va définir de quelle façon les accessoires doivent être plus plus visibles possible pour les contrôleurs et tout le monde.

M. Barrette : Donc, implicitement, Mme la Présidente, il va y en avoir plus qu'un?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on donne un accessoire, il se pourrait que ça soit deux accessoires qui soient installés.

M. Barrette : Est-ce que le paramètre de l'accessoire principal en est un de visibilité?

M. Bonnardel : C'est important pour que l'accessoire ou les composantes de l'accessoire soient les plus visibles possible.

M. Barrette : Mme la Présidente, c'est quoi, une composante de l'accessoire?

M. Bonnardel : Ce qui va être défini par règlement.

M. Barrette : Bien non! Là, je comprends, mais là qu'on me donne des exemples, là.

M. Bonnardel : ...accessoires, Mme la Présidente, seront définis par règlement. On pourra, encore une fois, je l'ai mentionné, s'assurer que ces accessoires comme tels soient installés dans le véhicule pour qu'ils soient visibles, dans un véhicule dûment autorisé à être opéré par un chauffeur.

M. Barrette : Oui, mais les composantes... Mme la Présidente, le texte de loi parle d'un accessoire, c'est «l'accessoire». Là, le ministre nous parle de composantes. Question légitime, là : L'accessoire, c'est comme un Transformer, là? Il y a des accessoires, il y a des composantes.

M. Bonnardel : M. le député, je vous ai mentionné que l'accessoire pourrait composer deux éléments, deux éléments, hein, qui pourraient être installés à gauche, à droite, à l'avant, à l'arrière. Ça va être défini par règlement pour s'assurer que cet accessoire comme tel soit visible, protège le véhicule, protège le client, s'il a à commander, à utiliser un de ces véhicules.

M. Barrette : Alors là, Mme la Présidente, on est passé, dans notre conversation, d'un accessoire à peut-être deux accessoires à peut-être un accessoire décomposable, qui, dépendamment de sa composante, pourrait être en avant, à gauche, à droite. C'est le fun! Alors, est-ce que le ministre a une idée plus précise de ce que va être l'accessoire?

M. Bonnardel : J'ai mentionné, Mme la Présidente, plusieurs, plusieurs fois, dans les 90 dernières heures que nous avons passées en commission parlementaire, quel serait ou comment prendrait forme cet accessoire. Alors, ça va être défini par règlement pour s'assurer de protéger le futur client, le futur usager qui utiliserait un véhicule, qui pourra identifier, par cet accessoire qui sera installé dans le véhicule...

M. Barrette : Mme la Présidente, là, si c'est un accessoire de type Transformer, là, est-ce que chaque composante de l'accessoire détiendra les mêmes informations?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je l'ai mentionné, donc, par règlement, on définira ce que sera cet accessoire.

M. Barrette : Oui, mais, Mme la Présidente, peut-on s'attendre à ce que ce soient les mêmes informations?

M. Bonnardel : S'il y a deux composantes de cet accessoire, Mme la Présidente, il y aura nécessairement les mêmes informations pour bien identifier les véhicules.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, si un accessoire est composé de composantes et que chaque composante a les mêmes informations, ne sommes-nous pas rendus dans un cas de deux accessoires?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, encore une fois, cet accessoire sera défini par règlement pour la suite des choses.

M. Barrette : C'est important, Mme la Présidente, parce que, dans le deuxième alinéa de 24, on parle de «l'accessoire». Alors, quand on est rendu à avoir un accessoire qui est essentiellement dupliqué, ça fait deux accessoires, puisque l'accessoire contient des éléments d'identification qui doivent être reproduits d'une composante à l'autre. Ne sommes-nous pas, Mme la Présidente, dans un moment de confusion?

M. Bonnardel : Vous savez, Mme la députée, le député de La Pinière a l'imagination fertile. Cet après-midi, on en a un bel exemple. Maintenant, je vous répète encore une fois que cet accessoire sera défini par règlement pour la suite des choses.

M. Barrette : Oui. Mme la Présidente, ça, c'est la réponse... Non, je ne vais pas le dire comme ça, parce que ça pourrait être pas fin, mais c'est une réponse passe-partout. J'allais évoquer une émission de télévision, là, mais là il y a des limites à avoir toujours, toujours comme réponse : Ça va être défini par règlement. On pourrait avoir, à un moment donné, des précisions sur le concept.

Alors, le ministre nous a dit que c'était bien... l'accessoire, là, sa fonction, là, première était la visibilité. J'imagine que le ministre va être d'accord si je dis que la fonction première de l'accessoire est l'identification.

M. Bonnardel : Du véhicule, Mme la Présidente.

M. Barrette : Pardon?

M. Bonnardel : Oui, du véhicule.

M. Barrette : Du véhicule. Parfait. Donc, la fonction première est l'identification du véhicule. Maintenant, la deuxième fonction, qui est probablement sur le même pied, c'est la visibilité de l'identification du véhicule. Oui? Non? Mais, Mme la Présidente, est-ce que c'est correct ce que je dis? Est-ce que le ministre est d'accord?

M. Bonnardel : J'ai déjà dit que l'accessoire allait identifier le véhicule puis protéger le futur client usagé de l'utilisation de ce futur véhicule, avec l'accessoire bien installé sur le véhicule.

M. Barrette : Oui, mais, Mme la Présidente, vous avez... je suis sûr que, maintenant, vous devinez toutes mes questions. Je suis sûr, sûr, sûr, parce que j'ai demandé si, effectivement, la deuxième priorité, fonction de l'accessoire, c'était d'être visible. N'est-ce pas, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : ...visible.

M. Barrette : Oui? Parfait. Alors, Mme la Présidente, là, est-ce qu'à ce moment-là il va y avoir des accessoires différents pour les véhicules de promenade et un autre pour les limousines, qui, on le sait, le ministre l'a dit tantôt, ont des vitres teintées?

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, je l'ai mentionné, pour les véhicules limousine, qui, plus souvent qu'autrement, ont des vitres teintées, le parebrise à l'avant n'est pas teinté, c'est illégal. Les deux vitres de passager et conducteur ne doivent pas être teintées non plus plus de 70 %. Alors, vous comprendrez que les accessoires qui sont choisis devront être visibles pour protéger, encore une fois, le futur usager et le client.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, est-ce que, parce que je n'ai pas eu de réponse, là, est-ce que, pour le ministre, la limousine doit être visible dans toutes les directions, c'est-à-dire l'identifiant, l'accessoire... l'identifiant doit être visible dans toutes les directions?

M. Bonnardel : L'accessoire qui sera défini pour les limousines peut être différent de celui qu'on utilisera sur le véhicule de promenade.

M. Barrette : Évidemment, ce n'est pas ça que j'ai posé comme question. La question que j'ai posée, et vais la répéter, je n'ai pas le choix, Mme la Présidente, je sais que vous avez hâte à la répétition de la question : Est-ce que, dans le cas des limousines aussi, l'accessoire doit être visible dans toutes les directions?

M. Bonnardel : Un accessoire doit être visible pour le contrôleur routier et pour les clients qui utiliseront ces véhicules, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien, j'espère qu'il doit être visible pour les clients, là, c'est ça l'idée, là, puis j'espère qu'il va être visible pour la... La question que je pose, c'est : Est-ce qu'il doit être visible dans toutes les directions? Alors, est-ce que le ministre considère que le contrôleur routier ou la personne qui contrôle, est-ce qu'elle va contrôler juste par en avant puis elle ne contrôlera jamais par-derrière ou est-ce que ça se peut qu'elle contrôle par-derrière mais jamais par en avant? Deux questions dans une, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Les contrôleurs routiers, Mme la Présidente, ou les policiers contrôlent aussi par la plaque d'immatriculation.

M. Barrette : Mme la Présidente, la plaque d'immatriculation n'est pas toujours visible par le contrôleur routier, hein? Lorsque... Parce que, là, Mme la Présidente, on va prendre un cas de figure simple. Est-ce que le... Non, non, mieux que ça, Mme la Présidente. Est-ce que, dans l'esprit du ministre, la limousine ou le taxi aurait le droit de circuler sur la voie de l'autobus?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, les taxis ont le droit, dans certains cas, d'utiliser les voies d'autobus.

M. Barrette : O.K. Est-ce que c'est la même chose pour la limousine?

M. Bonnardel : À ma connaissance non, Mme la Présidente.

• (17 h 30) •

M. Barrette : C'est oui, Mme la Présidente, parce qu'ils ont une licence T, ils ont une plaque T. Alors, c'est ça, la réalité, là. Il y a une plaque T pour la limousine aussi, là.

Alors, Mme la Présidente, là, le contrôleur routier, auquel fait référence le ministre, sur une voie d'autobus, au loin, il n'a pas le temps, là, il n'est pas organisé pour faire le contrôle de la plaque, mais il est capable de voir l'identifiant. Est-ce que le ministre souhaite que l'identifiant, la plaque... pas la plaque mais l'accessoire, soit visible facilement de loin par un contrôleur routier qui, non, il ne va pas... ou ni son équipement, scanner de loin la licence, la plaque?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si un contrôleur routier ne peut pas voir la plaque du véhicule, il ne pourra pas plus voir l'accessoire. L'accessoire doit être visible pour le client quand le véhicule approche pour s'assurer qu'on est

capable de bien voir l'accessoire sur le véhicule, tout comme lors d'une vérification ou d'une arrestation pour une infraction, que l'accessoire est bien visible selon ce qui sera défini par règlement.

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce qu'il est possible pour un client de s'approcher d'une auto lorsqu'elle est dans une voie publique avec une auto derrière et qu'on ne puisse pas voir la plaque, mais voir l'accessoire?

M. Bonnardel : En quoi cette question peut être utile, Mme la Présidente?

M. Barrette : Elle est utile, Mme la Présidente, parce qu'il a dit, le ministre, qu'il n'y a pas de problème, quand on s'approche d'une auto on est capable de voir la plaque et l'accessoire. Bien non! Alors, la question, c'est : Est-ce que c'est possible de s'approcher d'une auto sur une voie publique et être incapable de voir la plaque, mais toujours capable de voir l'accessoire parce qu'il va être dans le pare-brise ou la lunette arrière?

M. Bonnardel : La majorité des clients, Mme la Présidente, sont à pied ou sortent de leur maison à pied. Alors, le véhicule qui s'approche s'approche d'habitude tranquillement, le véhicule arrête devant le client, et le client aura le loisir de vérifier si c'est le bon véhicule, le visage du chauffeur, l'accréditation, donc l'accessoire comme tel du véhicule.

M. Barrette : Mme la Présidente, à son avis, du ministre, qu'est-ce qui est arrivé en Caroline du Sud cette année? Il sait à quoi je fais référence. Il y a une femme qui s'est adressée... s'est fait agresser par le chauffeur d'un véhicule mal identifié par des accessoires sommaires qui existent actuellement en circulation. Qu'est-ce qu'il pense qui est arrivé dans cette situation-là? Elle l'a vue, la plaque, là, bien, c'est bien évident, là. Puis pensez-vous vraiment, là, que, dans le cas présent, là, elle a... En fait, le ministre nous dit ça, là. Mais, dans la majorité du temps, les gens arrivent, bien oui, la majorité du temps, il n'y a personne qui rentre dans l'auto, qui regarde la photo, puis qui regarde la personne qui est au volant, puis qui dit : C'est-u lui? C'est-u elle? C'est-u elle? C'est-u lui? C'est-u vraiment... Non, personne ne fait ça. Ils rentrent dedans. Ils font confiance à l'identification.

Dans le taxi aujourd'hui, là, il y a un lanternon. C'est clair. Ça, c'est physique. Ça ne se change pas de même. Ça s'identifie. Là, là, dans le cas du transport rémunéré de personnes, il y en a eu, des épisodes malheureux sur la planète, et on ne souhaite ça à personne. Et ça devient une question d'identification, d'où toutes mes questions, auxquelles il n'a pas de réponses précises.

Alors, le ministre nous dit que c'est bien évident, là, on va voir la plaque puis l'identification. Bien non! Au centre-ville, on sort, là, d'un restaurant à 2 heures du matin puis qu'il y a plein d'autos à la queue leu leu, là, sur la rue Sainte-Catherine, ce n'est pas vrai qu'on voit la plaque, mais c'est vrai qu'on voit la lunette arrière. Si on arrive par en avant, c'est vrai qu'on voit le pare-brise. Puis, si on arrive de côté, on voit les fenêtres des portes. Alors, c'est possible de ne pas voir la plaque, c'est nécessaire de voir l'identification.

Alors, je recommence. Les limousines. Est-ce que, pour les limousines, il y aura un accessoire qui va être visible dans toutes les directions, compte tenu du fait qu'il y a des vitres teintées à l'arrière?

M. Bonnardel : Je répète ce que j'ai mentionné, Mme la Présidente. L'accessoire sera défini par règlement et risque assurément d'être différent de celui d'un véhicule de promenade.

M. Barrette : Très bien. Mme la Présidente, alors, je vais reposer la question : Est-ce que, pour... Bien, regarde, pas reposer la question, je vais réintroduire la question. On est passé d'un accessoire, qui est devenu décomposable, qui est devenu une reproduction du même accessoire sur lequel il va y avoir les mêmes informations, qui ne sera pas pareil si les vitres sont teintées en arrière qu'en avant ou peut-être pareil en avant qu'en arrière, si c'est une limousine, par rapport à l'autre, mais on n'est pas capable de savoir aujourd'hui si, dans l'esprit du ministre, l'identification va être circonférentielle, visible dans toutes les directions, ce qui exige, ce qui exige, qu'il y ait un accessoire en avant et en arrière, en haut, en bas, à gauche ou à droite soit du pare-brise soit de la lunette arrière. Mais il y a une chose qui est certaine, s'il y en a plus qu'un l'alinéa deux de l'article 24 doit être amendé en changeant le ou les accessoires. Est-ce que, Mme la Présidente, le ministre est d'accord avec cette interprétation?

M. Bonnardel : ...que je vous ai déjà répondu. Il faut protéger le client et l'usager. L'accessoire sera visible pour le client, qui est sur le trottoir la plupart du temps, sinon 100 % du temps pour soit héler un taxi ou soit commander un véhicule de transport rémunéré par personne.

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que le ministre est d'accord pour dire qu'un lanternon est visible sur 360°?

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, il est important, dans l'industrie, de protéger l'industrie du taxi. Donc, l'industrie du taxi... Les seuls qui seront à utiliser un lanternon, ce sont les taxis.

M. Barrette : Mme la Présidente, maintenant, je vois que vous êtes habituée à l'absence de réponse puis que vous souriez à ma répétition de question.

M. Simard : Il n'y a pas absence de réponse, il y a réponse.

M. Barrette : Mme la Présidente...

Une voix : ...c'est quoi, le règlement, madame?

M. Simard : Que ces réponses ne plaisent pas au député de La Pinière, c'est une chose, mais il n'y a pas absence de réponse.

Une voix : ...c'est quoi, le règlement, madame?

M. Simard : J'émetts un commentaire qui fait appel à un principe élémentaire que rappelait votre propre leader ce matin au salon bleu, qui est la question du décorum. On ne peut pas ici présumer qu'un ministre, très efficace en l'occurrence, ne donne pas de réponse, alors qu'il en donne. Puis vous savez très bien, M. le député...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Messieurs, je vous invite... Mmes et MM. les députés, je vous invite, quand vous voulez intervenir, si ce n'est pas à votre tour, de vous référer à un article, s'il vous plaît.

M. Barrette : Mme la Présidente, je m'excuse auprès du ministre. C'est vrai qu'il a répondu, mais pas à la question. C'est vrai, il a répondu. Le député de Montmorency, qui a une longue expérience parlementaire, a raison. Il n'a pas évoqué... Il a eu tort de ne pas évoquer le règlement qui lui permettait d'intervenir. Ça, c'est un manquement surprenant pour un homme de cette expérience, mais il a raison. Il a absolument raison. Le ministre a répondu, mais pas à la question. Puis je ne conteste même pas le bien-fondé de sa réponse, c'est juste que la réponse, ce n'était pas la réponse à la question.

Alors, je vais reposer ma question : Est-ce qu'un lanternon... le ministre est d'accord avec moi si je dis qu'un lanternon est visible dans toutes les directions?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, l'élément universel qui est vérifié et perçu par les policiers, c'est la plaque d'immatriculation, la première chose.

Deuxièmement, il y aura un accessoire qui sera défini par règlement pour protéger le client et l'utilisateur qui verra arriver un véhicule de transport rémunéré, qui pourra s'assurer que le véhicule est bien accrédité, qui pourra le faire aussi par son téléphone, parce que la grande majorité, sinon la totalité des applications permettent maintenant de vérifier le visage du chauffeur, le véhicule, la couleur du véhicule, le numéro de la plaque du véhicule. Nous incluons donc là-dessus cet accessoire qui sera installé dans le véhicule.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je vais reposer ma question : Est-ce que le ministre est d'accord avec moi pour dire qu'un lanternon, c'est visible dans toutes les directions? Il peut juste dire oui.

M. Bonnardel : Un lanternon est installé sur un véhicule de taxi, et ce lanternon qui identifie, donc, un véhicule de taxi.

M. Barrette : Oui, je comprends. On est tous d'accord avec ça. La question que je pose, c'est simple : Est-ce qu'un lanternon est un accessoire qui est visible dans toutes les directions lorsqu'on regarde le véhicule de l'extérieur?

M. Bonnardel : Il identifie surtout le véhicule de taxi, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien sûr, on est d'accord avec ça. La question, c'est sur la visibilité du lanternon. Est-ce qu'un lanternon, c'est visible dans toutes les directions? Mme la Présidente, je suggère au ministre de dire oui. Il n'y a pas de piège. C'est visible dans toutes les directions. Alors, je repose la question : Est-ce que c'est visible dans toutes les directions? • (17 h 40) •

M. Bonnardel : J'ai répondu à la question, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien non! Bon, bien, il ne veut pas répondre sur le sujet. Sur le sujet, sur le sujet. Alors, Mme la Présidente, je vais poser une variante de la question : Est-ce que le ministre souhaite que, pour les véhicules qui n'ont pas de lanternon, l'identification ait le même degré de visibilité?

M. Bonnardel : J'ai mentionné, Mme la Présidente, qu'il devait protéger le client et l'utilisateur et que cet accessoire sera visible pour n'importe quel client usager qui verra arriver son véhicule qu'il a commandé.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, il vient de nous dire que — puis il a fait le geste — ça va être visible dans une seule direction, pas dans toutes les directions. Est-ce que je me trompe, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : 100 % des personnes qui commandent un véhicule de transport rémunéré par personnes, Mme la Présidente, sortent de la maison ou d'un autre endroit et attendent ce véhicule. Le véhicule arrive vers eux. Alors, il faut

minimalement être capable d'identifier le véhicule, ce que j'ai expliqué voilà quelques minutes déjà. Et, avec cet accessoire, on pourra nécessairement s'assurer aussi que ce véhicule est bien identifié.

M. Barrette : Est-ce que j'ai bien compris, Mme la Présidente? J'ai été tellement étonné que j'en ai perdu un bout. Est-ce que le ministre vient de nous dire que 100 % des gens sortent de leur maison?

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente. Sortent de leur maison ou d'un endroit x quand ils ont commandé un véhicule. Ça peut être un restaurant, ça peut être un bar, ça peut être la maison, ça peut être le gym, ça peut être peu importe où nous sommes. La grande majorité des gens vont commander le véhicule d'un endroit x.

M. Barrette : 100 % va commander un véhicule d'un endroit x. Comment peut-on être en désaccord avec ça? Bien, il y a de l'air dans la pièce, Mme la Présidente, ça fait que... On est tous d'accord avec ça. Nous respirons de l'air.

Mme la Présidente, la question demeure, elle demeure entière. Est-ce que l'identification, pour le ministre, devrait être, en termes de visibilité, équivalente à celle du lanternon?

M. Bonnardel : J'ai déjà répondu à la question, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien, est-ce que le ministre considère que l'identification devrait être visible de l'arrière du véhicule?

M. Bonnardel : J'ai répondu à la question, Mme la Présidente.

M. Barrette : Mme la... Non, non, parce que celle-là, je ne l'ai pas posée. Mme la Présidente, je ne l'ai pas posée, cette question-là. Est-ce que l'identification devrait être visible de l'arrière du véhicule?

M. Bonnardel : L'accessoire, qui sera défini par règlement, sera installé selon les règles de ce futur règlement pour que le client ou l'utilisateur soit capable de bien identifier le véhicule.

M. Barrette : Mme la Présidente, s'il advenait que le ministre, encore une fois, détermine qu'il faille avoir un accessoire décomposable ou un double accessoire, un installé en avant, un installé en arrière, n'y a-t-il donc pas un problème, comme j'ai déjà évoqué, avec le deuxième alinéa?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai déjà répondu à cette question-là.

M. Barrette : Bien non!

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, il y a Mme la députée de Mercier qui souhaiterait intervenir. Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : O.K. Donc, bien, pour l'article 24, selon ma compréhension, le document, c'est des informations sur le véhicule, et l'accessoire, dans le fond, c'est un petit peu, de ce que je comprends, là, une image, l'accessoire est au nouveau joueur ce que le lanternon est au taxi. Mais le document et l'accessoire, c'est la même chose. C'est juste qu'il y en a un, c'est juste un document que le chauffeur peut mettre n'importe où, puis l'accessoire, c'est comme le lanternon du taxi. Je veux juste être sûre que je comprends bien.

M. Bonnardel : Je l'ai expliqué, Mme la Présidente.

Mme Ghazal : Donc, c'est bien ça. Puis, étant donné qu'on avait parlé du permis à l'article 17, et... pour le permis, le permis pour le chauffeur, donc, qui identifie le chauffeur, qui lui donne le droit de faire du transport rémunéré de personnes, on avait parlé de l'affichage, on disait : Est-ce qu'il va être dans l'automobile? Est-ce qu'on va le voir? Et vous nous aviez dit que c'était à l'article 61, que l'affichage du permis est décrit à l'article 61.

Maintenant, ma question, parce que, là, je n'ai pas... je ne me rappelle pas si je l'avais vu dans le projet de loi quand je l'ai lu, est-ce que, pour l'article 24, ce dont on parle, c'est l'identification du véhicule? Est-ce qu'il y a un article dans le projet de loi qui définit l'affichage de l'accessoire de la même façon que l'article 61 le fait pour le permis?

M. Bonnardel : À la page 117, Mme la députée, l'article 53 : «Un chauffeur qualifié doit apposer sur l'automobile qualifiée qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes l'accessoire prévu par règlement du gouvernement...»

Mme Ghazal : O.K. Moi, je m'étais pris une note parce que je pense qu'on en avait parlé puis j'avais écrit... parce que, là, je n'ai pas le temps de... je ne l'ai pas tout lu, là, j'ai dit numéro... Ah! O.K., non. «Un chauffeur qualifié doit apposer sur l'automobile qualifiée qu'il utilise pour offrir du transport de personnes l'accessoire prévu par règlement du gouvernement — donc, c'est le même accessoire dont on parle à l'article 24 — fourni au propriétaire par la société ou le répondant...»

O.K. Donc, on ne précise pas qu'il doit être affiché. Parce que, si je regarde l'article 21, qui précise l'affichage du permis, qui est à l'article 17, ce que ça dit, c'est : «Un chauffeur autorisé doit afficher à la vue des passagers, dans l'automobile autorisée qu'il utilise pour offrir le transport rémunéré de personnes, le permis délivré par la société [à] l'article 17.» Donc, on

ne définit pas l'affichage, de quelle façon il faut que ça soit visuellement... Parce que mon point, ce que j'essaie de voir, est-ce qu'il y a un endroit, est-ce qu'il y a un article, puis là je ne le vois pas à l'article 53, qui dit qu'il faut que ça soit visuel, à la vue, visible? Est-ce qu'il y a un endroit qui parle de cet accessoire-là, de cette notion de visibilité?

M. Bonnardel : Mme la députée, c'est ce que je répons depuis au moins heure. Cet accessoire doit être apposé sur le véhicule et, comme je l'ai mentionné maintes et maintes fois depuis une heure, cet accessoire doit être visible pour tout client qui souhaitera héler ou commander un véhicule de transport rémunéré.

Mme Ghazal : O.K. Donc, vous... C'est ça, vous dites : Oui, oui, il va être visible.

Pour le permis, ce n'était pas juste : Oui, il doit être visible. C'est écrit à l'article 21 : «...doit afficher à la vue des passagers...» Donc, ça, c'est les usagers, pour qui c'est très, très important que, quand ils embarquent dans un véhicule de transport de personnes, parce que j'essaie toujours de trouver un mot plus rapide que «taxi»,... Donc, il faut que, pour l'usager, pour sa sécurité, pour éviter que la même chose qui s'est produite, comme on parlait, aux États-Unis... Ces agressions-là, ça, ça fait partie des craintes des usagers. Puis, comme c'est extrêmement important de penser à l'usager, ici, on dit qu'il faut que ça soit à la vue des passagers, le permis pour le chauffeur.

Mais, pour le véhicule, vous nous dites que c'est la même chose, il faut que ça soit visible, un petit peu comme les lanternons c'est visible, mais ce n'est pas écrit. Pourquoi, selon vous, on ne devrait pas l'écrire dans le projet de loi, qu'il doit être visible, cet accessoire-là, pour l'automobile, alors qu'on trouve que c'est pertinent qu'il soit écrit, dans le projet de loi, que le permis soit visible? Pour quelle raison?

M. Bonnardel : Mme la députée, c'est indiqué qu'on doit apposer l'accessoire sur le véhicule. Par règlement, nous définirons où cet accessoire doit être apposé pour qu'il soit visible pour le futur client ou usager du véhicule.

Mme Ghazal : À 53, c'est est... À 53, ça dit qu'il doit être apposé, mais on ne sait pas apposé où exactement. On ne sait pas si c'est apposé de manière visuelle, à la vue des passagers. On ne parle pas de comment le passager va le voir, comme on l'a prise, la peine, de le faire pour le permis. Moi, c'est juste ça, mon point.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, l'accessoire est apposé sur le véhicule, et c'est implicite qu'il doit être visible sur le véhicule pour que client qui hèle ou appelle un véhicule de transport rémunéré puisse s'assurer qu'il a le bon véhicule devant lui et qu'il est dûment autorisé à faire le travail.

Mme Ghazal : Parce qu'à l'article 61 ce n'était pas écrit : Il doit être apposé dans le véhicule. C'était écrit : À la vue des passagers. Donc, c'était très important qu'on s'assure, dans le projet de loi, qu'il soit visible. Si je suis la même logique, est-ce que ça ne vaudrait pas la peine, selon le ministre, qu'on écrive la même... qu'on utilise les mêmes mots, «à la vue des passagers», par exemple, ou «visiblement»? Vu qu'on a pris la peine de le faire pour le permis, est-ce que le ministre trouve que ça serait quelque chose de pertinent? Puis, sinon, pour quelle raison on fait cette distinction dans le choix des mots pour le permis versus l'identification du véhicule?

• (17 h 50) •

M. Bonnardel : C'est implicite, Mme la députée. L'accessoire sera installé dans le véhicule, sur le véhicule, apposé sur le véhicule. Cet accessoire sera défini par règlement, de la façon qu'il sera installé, pour que cet accessoire soit visible pour que l'usager ou le client soit capable de bien l'identifier.

Mme Ghazal : Moi, c'est ça, je comprends, on est... on dit... c'est-à-dire on est sur la même longueur d'onde sur ce qui doit être fait une fois que le projet de loi est adopté. Moi, ce que je dis, c'est que pourquoi ce n'est pas implicite pour... Pourquoi ce n'est pas implicite pour le permis puis, pour le véhicule, c'est implicite. Pourquoi on n'a pas suivi la même logique pour les deux?

M. Bonnardel : Vous savez, quand vous commandez un véhicule par téléphone, Mme la députée, de multiples vérifications, en plus de l'accessoire qui est installé et qui doit être visible sur le véhicule, la grande totalité, sinon la totalité des sociétés qui utilisent les applications par téléphone, vous voyez le chauffeur, son visage, la voiture, la couleur, le numéro de la plaque et, nécessairement, par la suite, vous aurez l'accessoire, qui doit être visible.

Mme Ghazal : Donc, vous êtes d'accord... O.K. Je comprends. Donc, vous, vous... Donc, l'idée qu'il soit visible est importante. Et là vous dites qu'elle est implicite, puis ce n'est pas nécessaire d'y aller autant et aussi précisément que pour le permis. Mais le fait qu'elle soit visible, c'est quelque chose non seulement avec laquelle vous êtes d'accord, mais c'est important qu'elle soit visible.

M. Bonnardel : Tout à fait.

Mme Ghazal : O.K. Donc, dans ce sens-là, moi, j'aimerais déposer un amendement.

La Présidente (Mme Grondin) : On va suspendre les travaux deux minutes.

(Suspension de la séance à 17 h 52)

(Reprise à 17 h 58)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons reprendre les travaux. Mme la députée de Mercier, vous avez déposé un amendement. Est-ce que vous pouvez nous le lire, s'il vous plaît?

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Donc, pour l'article 24, l'amendement se lit comme suit :

Insérer au deuxième alinéa de l'article 24, après «distinguer», le mot «visiblement».

Donc, comme je le mentionnais, le ministre reconnaît que, oui, le principe, il faut que cet accessoire soit visible, et, même si c'est écrit, il disait qu'implicitement c'est ce que ça veut dire. Ici, on vient de le... ce que je viens d'amener, c'est de... au lieu que ce soit implicite, de la même façon qu'on le fait pour le permis, ça serait de le mentionner pour la sécurité des usagers. Parce que le cas en Caroline du Sud, où est-ce que la personne, elle a commandé, il y avait une photo, toute l'identification était là sur l'application, comme le ministre me l'expliquait, et elle est arrivée et elle a quand même embarqué dans un faux Uber.

Donc, pour donner encore plus de sécurité, surtout pour les usagères, mes collègues féminines, je pense qu'elles pourraient être d'accord avec moi, c'est important d'avoir cette assurance de plus et de ne pas dire : Ah! c'est implicite, mais de le marquer de façon explicite dans la loi. Donc, j'aimerais entendre le ministre sur cet amendement-là.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, on va adopter cet amendement.

La Présidente (Mme Grondin) : Le ministre souhaite adopter l'amendement.

M. Barrette : Bon, bien, je vais présenter un sous-amendement, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Sérieux?

M. Barrette : Oui. Alors, je vais l'écrire. Ce ne sera pas long. Bien, on va le déposer à la prochaine séance. On va avoir un sous-amendement.

La Présidente (Mme Grondin) : Compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 heures)