



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mardi 1er octobre 2019 — Vol. 45 N° 33**

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le  
transport rémunéré de personnes par automobile (12)

**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](http://www.assnat.qc.ca)**

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

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

**Le mardi 1er octobre 2019 — Vol. 45 N° 33**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. François Bonnardel

M. Gaétan Barrette

M. Claude Reid

M. Richard Campeau

M. Denis Tardif

Mme MarieChantal Chassé

Mme Marie-Louise Tardif

Mme Marilynne Picard

M. Gregory Kelley

M. Frantz Benjamin

M. David Birnbaum

M. Joël Arseneau

Mme Ruba Ghazal

\* M. Jérôme Unterberg, ministère des Transports

\* M. Martin Lessard, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mardi 1er octobre 2019 — Vol. 45 N° 33

**Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (12)**

*(Dix heures)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

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

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

**La Secrétaire :** Oui, Mme la Présidente. Alors, M. Caron (Portneuf) est remplacé par Mme Chassé (Châteauguay); M. Lemay (Masson) est remplacé par Mme Picard (Soulanges); Mme Montpetit (Maurice-Richard) est remplacée par M. Kelley (Jacques-Cartier); et Mme St-Pierre (Acadie) est remplacée par M. Birnbaum (D'Arcy-McGee).

**Étude détaillée (suite)**

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, Mme la secrétaire. Lors de l'ajournement des travaux, le 26 septembre dernier, les discussions portaient sur l'alinéa numéro un de l'article 47. Donc, y a-t-il des interventions?

**M. Barrette :** Je me souviens, moi, que j'avais fait le tour de celui-là, le premier alinéa, puis j'attendais le deuxième. Alors, je regarde les collègues des autres oppositions. Je ne sais pas s'ils ont des commentaires.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous allons continuer avec le deuxième alinéa. M. le député de La Pinière.

**M. Barrette :** Oui. Alors, au deuxième alinéa, là, j'ai été étonné. J'avais manifesté, à la clôture de notre dernière session, mon étonnement face... j'avais annoncé que j'allais parler de mon étonnement, au deuxième alinéa, face au fait que, lorsqu'on est dans un système qui n'utilise que des moyens technologiques pour demander une course, il n'y avait pas d'obligation d'avoir une photographie, même sur un appareil ni dans l'auto. Là, j'aimerais que le ministre m'éclaire un peu sur cette logique-là, d'identification, j'entends, là.

**M. Bonnardel :** Sur les applications mobiles des futurs systèmes, il y aura toujours l'identification sur ce chauffeur. Donc, comme je l'ai déjà souvent mentionné, que ce soit le nom du chauffeur, sa photo, la couleur du véhicule, le véhicule et même la plaque, si je ne me trompe pas... sont indiqués pour identifier le chauffeur.

**M. Barrette :** Oui, ça, je comprends ça. C'est juste que je ne pense pas qu'on ait traité de l'identification sur l'appareil mobile dans les articles précédents. Alors donc, comme le premier alinéa est un alinéa qui traite de l'obligation d'avoir un document, l'obligation documentaire, pour le chauffeur, d'être affiché dans le véhicule pour être identifié, et que le deuxième alinéa, essentiellement, dit qu'il n'y a pas ça, il doit bien y avoir un article un peu plus loin qui va parler de ça, pour l'application en question. Sinon, il manque quelque chose.

Peut-être que je me suis mal exprimé. Le premier alinéa, là, ce qu'il fait, là, c'est qu'il dit au chauffeur puis au répondant : Quand c'est un véhicule qui a soit une combinaison ou soit seulement le répartiteur, vous devez, dans l'auto, avoir une photographie visible par le passager... visible en fonction du passager. Dans le deuxième alinéa, on dit : Il n'est tenu à aucune des obligations que je viens moi-même d'énumérer. Donc, il n'est pas tenu d'avoir une photo dans le char, en français courant. Là, le ministre me répond, Mme la Présidente : Oui, mais il va l'avoir sur son application.

Et moi de poser une question simple : Est-ce qu'il y a un article qui va obliger à ce que la photographie du conducteur soit visible sur l'application? Parce que, là, ça ne le dit pas. Ça dit même précisément que, si on prend cet article-là indépendamment du reste du projet de loi, celui qui est un répartiteur, donc une radio et/ou l'appareil électronique, il est obligé d'avoir une photo visible dans l'auto.

Le deuxième alinéa dit : Bien non, vous autres, vous avez une application, vous n'avez pas besoin d'avoir une photo visible dans l'auto. Et le ministre me répond : Il n'est pas obligé, effectivement, d'avoir une photo visible dans l'auto, parce que, sur l'application, il y a ça. Mais dans la loi, à date, il n'y a pas d'article qui oblige à ce que, dans l'application mobile, il y ait la photo.

**M. Bonnardel :** La totalité des moyens technologiques utilisés ou des systèmes utilisés par moyen technologique par les futurs répondants, ce qui existe présentement dans le monde, identifie chaque chauffeur avec une photo, son nom, le véhicule, la couleur.

Pour nous, il est important, comme je l'ai mentionné, que, si vous n'avez pas à héler un taxi, que vous le faites, donc, par un système... moyen technologique permette une identification du chauffeur... et se doit d'avoir une identification

formelle, comme elle existe présentement pour les deux systèmes, on va les appeler ainsi, les deux sociétés qui sont sous l'égide du projet pilote présentement. Vous ne pouvez pas commander un véhicule s'il n'y a pas... Bien, c'est dans le système. C'est fait comme ça, les moyens technologiques le permettent. Les sociétés qui existent dans le monde n'iront pas en bas de ce qu'ils ont présentement, puis, pour nous, il sera important, encore une fois, c'est pour ça qu'on le dit, de permettre une telle identification.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, avec respect, là, ce n'est pas la première fois que le ministre prend comme argumentaire : C'est déjà de même, donc on n'a pas besoin de le mettre dans la loi.

Alors, je vais faire un raisonnement par l'absurde, O.K.? Alors, je vais mettre des observateurs, là, sur la 20 entre Montréal puis Québec, O.K., pendant une journée complète, et, si je constate qu'il n'y a jamais eu une seule auto qui a fait de l'excès de vitesse, est-ce que je vais conclure qu'on n'a pas besoin de panneaux qui limitent la vitesse maximale? Non. La réponse, c'est non. Ce n'est pas parce que je constate que toutes les autos respectent et les camions respectent la limite de vitesse qu'il est écrit à quelque part dans un code que je vais enlever les panneaux. Ce n'est pas à cause du constat qu'on fait une loi. On ne veut pas une loi en fonction de ce qui existe. On fait une loi en fonction de ce que l'on veut, en toutes circonstances, avoir.

Alors, ce que le ministre nous dit, essentiellement, c'est qu'il ouvre la porte à une tierce partie qui pourrait arriver puis dire... un nouveau joueur, là, qui arrive sur la patinoire du transport adapté de personnes, qui pourrait arriver puis dire : Moi, mon identification, là, la marque du véhicule, la couleur puis la plaque, je trouve que c'est assez puis je ne mets pas la photo sur l'application parce que c'est trop de trouble. La loi va le permettre.

Alors, moi, là, qu'on ne me réponde pas : On regarde ce qui se passe dans le monde, c'est comme ça que ça se passe, donc je n'ai pas besoin de le mettre dans la loi. La loi, elle est faite pour déterminer les obligations même si les choses se font, parce qu'il pourrait advenir que quelqu'un décide de ne pas le faire ou, pire, il pourrait advenir que les grands de ce monde décident de ne plus le faire, mettre la photo.

Alors, dans ce cas-là, compte tenu de l'article 47, il n'y aurait pas d'identification visuelle d'obligatoire dans le véhicule, c'est tout. Moi, je ne suis pas capable d'accepter cet argument-là. Et la preuve par l'absurde, c'est l'exemple que je vous ai donné. Demain matin, là, je vais regarder un tronçon, là, même 230 kilomètres, puis je vais regarder pendant deux heures, il n'y a pas eu d'excès de vitesse, j'enlève les panneaux de vitesse. Voyons donc! N'importe qui qui regarderait ça dirait... Vous-même, Mme la Présidente, vous diriez : Ça n'a pas de sens.

Alors, moi, je pense qu'il devrait y avoir, s'il n'y a pas d'article ailleurs, un amendement, que l'on va déposer dans quelques instants, puis je peux même... le ministre peut même nous dire s'il va l'accepter, qui va faire en sorte qu'il peut... L'article est là, là. Il n'a pas besoin de faire... Le deuxième alinéa peut rester tel quel, mais il faudrait rajouter que, sur l'application, la présentation ou l'affichage de la photo du conducteur est obligatoire, tout simplement. Est-ce que le ministre sent qu'il va aller en faveur de cet amendement-là?

• (10 h 10) •

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, il y a deux points. Premièrement, à l'article 26, Système de transport, on dit qu'un système de transport est autorisé par la commission lorsque la personne morale qui souhaite en être le répondant lui transmet une demande d'autorisation recevable et que les conditions suivantes sont remplies :

«1° la demanderesse démontre à la commission que, considérant la taille du système envisagé, elle sera en mesure d'exécuter les obligations».

Une des obligations, c'est de rendre, par moyen technologique, une telle identification. Si vous ne répondez pas à ce point, à l'article 151 de la loi, vous avez, au paragraphe n° 1°, «le répondant d'un système de transport qui contrevient à l'un des articles 47 ou 50», et vous avez, juste avant, les montants d'amendes qui pourraient être perçus par la commission. Donc, vous avez des dispositions pénales et l'obligation, donc, de permettre une telle identification, sinon la Commission des transports jugera par la suite si un répondant, ou non, remplit les obligations qui lui sont demandées à l'article 26.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, aujourd'hui, dans l'échange que nous avons, le débat que nous avons, la conséquence pénale n'a aucun intérêt. On est dans l'identification. Aucun intérêt, zéro. C'est un argument, là, qui n'est pas en faveur ou en défaveur. Ce n'est pas dans l'objet de l'échange que nous avons. 47, ça ne le prévoit pas.

Alors, j'aimerais que le ministre m'indique précisément, à 26, là, puisqu'avec ses... il a eu le temps... ses conseillers ont eu le temps d'identifier quelque chose, quel est l'élément à 26 qui oblige, dans l'appareil électronique, à afficher la photo du conducteur?

**M. Bonnardel :** Je l'ai expliqué, Mme la Présidente, à l'article 26, remplir ses obligations, c'est de permettre une identification, donc, aussi par moyen technologique, à toute personne qui souhaite obtenir... un chauffeur de transport rémunéré...

**M. Barrette :** Alors, je demande au ministre de m'indiquer l'alinéa, le paragraphe sur lequel il s'appuie pour me répondre ça.

**M. Bonnardel :** 26, paragraphe 1°.

**M. Barrette :** Paragraphe 1°. Alors, dans le paragraphe 1°, il y a un premier alinéa, je vais le lire : «La demanderesse démontre à la commission que, considérant la taille du système envisagé, elle sera en mesure d'exécuter les obligations qui lui incomberont à titre de répondant, notamment en ce qui concerne...» Le premier alinéa, il n'y a pas de référence à une photo directement.

Sous-paragraphe a : «La suffisance des ressources humaines et matérielles qui seront consacrées à la surveillance des activités du système envisagé, des chauffeurs et des automobiles inscrits, des propriétaires de celles-ci ainsi que du répartiteur ou du teneur de registre dont elle retiendra les services, le cas échéant.» Aucune référence à une photographie sur l'appareil numérique.

Sous-paragraphe b et dernier : «Les mesures qu'elle entend prendre, propres à prévenir et à réprimer tout manquement aux dispositions applicables à ces activités, à ces personnes, à ces automobiles et à ces fournisseurs de services.»

Au paragraphe 1<sup>o</sup>, il n'y a pas de référence à l'obligation de voir affichée, sur un appareil électronique, la photo du conducteur. Alors, le ministre nous dit : Regardez, c'est clair. Si, à 47, ce n'est pas clair, rassurez-vous, c'est clair à 26. Je viens de faire la... Au paragraphe 1<sup>o</sup>, je viens de le lire au complet, il n'y a aucune référence à cette obligation-là. On me renvoie à 151, qui sont des pénalités. Il n'y a aucune pénalité à 151 qui traite du non-affichage, sur un appareil électronique, de la photo du conducteur.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le député suspecte le fait que la Commission des transports irait en deçà de ce qui existe présentement pour identifier un chauffeur... par transport rémunéré de personnes. C'est bien écrit dans la loi, toutes les courses peuvent être demandées seulement par un moyen technologique qui permette une telle identification. Il y a des obligations à remplir à l'article 26, au paragraphe 1<sup>o</sup>. Les dispositions pénales... Si, encore une fois, un répondant décidait, du jour au lendemain, de changer le modèle d'affaires que tout le monde connaît présentement... Et je fais entièrement confiance à la Commission des transports, qui n'ira pas en deçà de ce qui existe présentement pour assurer la sécurité de l'utilisateur et du client, avant toute chose.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, moi, je pense que la Commission des transports pourrait... Je ne vois pas pourquoi la Commission des transports ne pourrait pas en arriver à la conclusion qu'il y aurait, sur une application numérique, suffisamment d'information pour identifier le véhicule. Je la vois, moi, cette possibilité-là. Et la Commission des transports pourrait même, elle aussi, s'appuyer sur le fait qu'à 47 on ne l'oblige pas.

**M. Bonnardel** : On souhaite, comme cela existe présentement, identifier un chauffeur dans un véhicule de taxi. Présentement, que vous demandiez un Uber, un Lyft, un Eva dans le monde, vous êtes capable d'identifier un chauffeur avec son visage, son nom, son véhicule, la couleur et la plaque.

Vous croyez sincèrement que la Commission des transports, demain matin, irait en deçà de ce qui existe présentement pour identifier? Je vous laisse le plein droit de déposer l'amendement que vous souhaitez, si vous le souhaitez, encore une fois, mais je vous dis, tous les éléments sont là pour protéger l'utilisateur, le client, avant toute chose.

**M. Barrette** : Nous aussi, Mme la Présidente, c'est exactement ce qu'on veut. La différence, là, entre nous et le ministre, c'est que nous, on ne se fie pas aux tierces parties. Puis je suis surpris, je le répète, que le ministre débâte à ce point-là, prenne du temps parlementaire pour aller contre une si grande évidence. Elle est tellement grande, l'évidence, que c'est une évidence évidente. C'est incroyable. Moi, je suis étonné de ça, vraiment.

Alors, je le répète, là, est-il possible que demain matin, un joueur... C'est toujours la même chose. C'est comme si aujourd'hui le monde était parfait... parce que c'est sûr que le monde est parfait aujourd'hui, tout va bien, et que la Commission des transports a constaté cette perfection-là et a intégré, dans ses règles et dans ses processus d'évaluation, le monde parfait d'aujourd'hui que ladite communication va reproduire à chaque demande de système de transport.

Non, moi, je dis simplement qu'actuellement il y a un texte qui est très clair. Le deuxième alinéa, il est clair, clair, il n'y a pas d'obligation d'avoir une photo dans le véhicule, ça ne peut pas être plus clair que ça : «Il — le répondant du système de transport — n'est tenu à aucune des obligations prévues au premier alinéa lorsque, dans le cadre de ce système, toutes les courses peuvent être demandées seulement par [le] moyen technologique permettant une telle identification.» Alors, si ça permet une telle identification, bien, pourquoi... Ça permet, ça n'oblige pas une telle identification.

Alors, moi, je ne vois vraiment pas pourquoi on débat de ça. Alors, puisque le ministre souhaite en débattre un peu plus avant, alors je vais vous demander de suspendre pour compléter la courte rédaction de notre amendement, pour qu'on puisse le distribuer.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons suspendre les travaux quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 10 h 17)*

*(Reprise à 10 h 23)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous reprenons les travaux. M. le député de La Pinière, vous nous déposez, à l'article 47, un amendement.

**M. Barrette** : Oui, Mme la Présidente, un amendement très simple qui se lit comme suit :

L'article 47 du projet de loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Lorsqu'un tel moyen technologique est utilisé, l'affichage de la photographie du chauffeur est obligatoire pour la course demandée.»

Mme la Présidente, je pense que, dans ma vie politique, à date, là, c'est un des amendements les plus simples qui aura été déposé, pas dans le sens du nombre de mots, mais dans le sens du sens de l'amendement. Je ne peux pas être plus

simple que ça, là. On est dans le merveilleux monde du transport rémunéré de personnes. Pour un taxi ordinaire qu'on connaît aujourd'hui, la photo est obligatoire dans le véhicule. Pour les applications, ce ne sera pas obligatoire, tel que stipulé à 47, au deuxième alinéa. Même si aujourd'hui, l'usage est de l'avoir sur l'application numérique, nous souhaitons à ce que ce soit dans la loi pour que, dans le futur, ni les joueurs actuels ni les futurs joueurs ne puissent passer à côté de cet affichage-là, et ce, pour la sécurité des gens qui prennent, utilisent ces services-là.

Ça ne peut pas être plus simple que ça, Mme la Présidente, là. J'attends les commentaires du ministre, là. Je ne peux pas croire qu'il va refuser un amendement comme celui-là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, la seule chose que je peux faire avec cet amendement, c'est de le refuser de la façon qu'il est écrit et de permettre au député de La Pinière d'en écrire un autre qui va le satisfaire, toujours dans un langage juridique qui sera plus acceptable pour les conseillers.

**M. Barrette :** J'en suis très heureux que le ministre mette à profit l'expertise des rédacteurs du projet de loi pour qu'ils mettent ça... On peut suspendre, et le ministre, et son équipe, peut prendre le temps qu'il voudra pour rédiger. On va être heureux, nous autres.

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

*(Suspension de la séance à 10 h 25)*

*(Reprise à 10 h 35)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons les travaux. M. le député de La Pinière, vous souhaiteriez intervenir?

**M. Barrette :** Oui, oui, Mme la Présidente. Compte tenu du fait que la lumière fut, pendant la pause, et que non seulement elle fut, mais elle est arrivée à la conclusion, la lumière juridique, qu'on allait réécrire le deuxième alinéa, alors je vous propose de retirer, avec consentement, mon amendement...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il consentement? Il y a consentement.

**M. Barrette :** ...et de déposer un nouvel amendement, pour lequel je remercie l'équipe juridique qui accompagne le ministre de nous avoir aidés à rédiger ça de la manière que nous souhaitions. Nous en sommes très heureux.

Alors, je propose donc, par cet amendement, de remplacer le deuxième alinéa par le suivant, donc :

À l'article 47 du projet de loi, remplacer le deuxième alinéa par le suivant :

«Il n'est pas tenu de fournir un tel document lorsque, dans le cadre de ce système, toutes les courses peuvent être demandées seulement par un moyen technologique affichant, à tout moment entre la demande de la course et [de] sa fin, l'affichage de la photographie du chauffeur et toute mention permettant de l'identifier à ce système. Les dispositions du premier alinéa s'appliquent à la mise à jour de cette photographie.»

Mme la Présidente, c'est vraiment plus beau comme ça. Alors, encore une fois, bravo, merci à l'équipe juridique de nous avoir aidés à clarifier cette situation-là pour la sécurité des citoyennes et citoyens du Québec qui, un jour, prendront ce genre de système là, puisque les chances statistiques que le projet de loi soit adopté sont élevées. C'est tout, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** C'est tout? Donc, y a-t-il d'autres interventions concernant l'article 47? Donc, au niveau de l'amendement, est-ce que cet amendement est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'amendement à l'article 47 est adopté.

Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'ensemble de l'article 47? Non? Donc, je vais le mettre aux voix. Est-ce que l'article 47, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Barrette :** ...vote nominal, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, par vote nominal. Mme la secrétaire.

**La Secrétaire :** Oui. M. Bonnardel (Granby)?

**M. Bonnardel :** Pour.

**La Secrétaire :** M. Reid (Beauharnois)?



**M. Reid** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Campeau (Bourget)?

**M. Campeau** : Pour.

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

**M. Tardif** : Pour.

**La Secrétaire** : Mme Chassé (Châteauguay)?

**Mme Chassé** : Pour.

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

**Mme Tardif** : Pour.

**La Secrétaire** : Mme Picard (Soulanges)?

**Mme Picard** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Barrette (La Pinière)?

**M. Barrette** : Pour.

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

**M. Kelley** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Benjamin (Viau)?

**M. Benjamin** : Pour.

**La Secrétaire** : Mme Grondin (Argenteuil)?

**La Présidente (Mme Grondin)** : Abstention. Donc l'article 47 est adopté tel qu'amendé. Nous allons poursuivre les échanges avec l'article 48. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Oui, Mme la Présidente.

Donc, article 48 : «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<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> du premier alinéa de l'article 19.

«Lorsque l'automobile doit faire l'objet de la vérification mécanique prévue au sous-paragraphes c de ce paragraphe 1<sup>o</sup>, le répondant ne peut inscrire l'automobile sans avoir obtenu une reproduction du certificat de vérification mécanique délivré en vertu de l'article 527 du Code de la sécurité routière qui indique que l'automobile est conforme à ce code.»

L'article 48 prévoit qu'un répondant devra s'assurer qu'une automobile respecte les conditions applicables à l'autorisation d'une automobile par la Société de l'assurance automobile du Québec, et un certificat de vérification mécanique sera requis dans les cas où le kilométrage de l'automobile et où son âge excédera les limites prévues par règlement du gouvernement. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des interventions? Nous allons commencer avec le premier alinéa. Aucune intervention?

**M. Barrette** : Bien, de notre côté... Je regarde les oppositions...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Quant au deuxième alinéa?

**M. Barrette** : Oui, Mme la Présidente. Est-ce que le ministre pourrait nous éclairer, sans qu'on aille... 527, là, je vais le lire, là : «À la suite [d'une] vérification mécanique d'un véhicule routier, la société ou la personne autorisée à effectuer la vérification [...] délivre un certificat...» C'est quoi, la différence avec le... Pourquoi on est obligé de faire cette référence-là ? C'est parce que c'est comme le même texte. Ça m'étonne.

**M. Bonnardel** : «Lorsque l'automobile doit faire l'objet de la vérification mécanique prévue au sous-paragraphes c de ce paragraphe 1<sup>o</sup>, le répondant ne peut inscrire l'automobile sans avoir obtenu une reproduction du certificat de

vérification mécanique délivré en vertu de l'article 527 du Code de la sécurité routière qui indique que l'automobile est conforme à ce code.»

**M. Barrette** : Là, au 527, tout ce que ça dit, c'est qu'il y a un certificat qui est émis quand il y a une vérification.

**M. Bonnardel** : Oui. C'est certainement un libellé, encore une fois, juridique. Mais vous comprendrez qu'à la fin il faudra avoir...

• (10 h 40) •

**M. Barrette** : Je veux juste comprendre. Je comprends l'intention, mais l'utilité de faire cette référence-là qui est... Ça devient quasiment une... pas tout à fait une tautologie, là, mais pas loin, là.

(Consultation)

**M. Barrette** : Peut-être en complémentaire, avant que le ministre nous réponde, Mme la Présidente, une des raisons pour lesquelles je m'interroge, là, c'est parce qu'à 19, 1<sup>o</sup>c, pour ce qui est de la vérification mécanique, là, on fait référence à 520, à 522, là, 527... Juste faire le tour de ça, là.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le certificat de vérification mécanique va nécessairement indiquer s'il y a des défauts majeures ou mineures. Ça, vous vous en doutez très, très bien. Et, si le propriétaire ne peut confirmer, donc, que la vérification, elle a été faite en bonne et due forme par un mandataire, bien, le répondant ne pourra inscrire l'automobile sans avoir obtenu une reproduction du certificat qui est signé en bonne et due forme par le mandataire. Je ne sais pas si ça vous va, là, mais en réalité, c'est que...

**M. Barrette** : Bien, c'est parce que... Mon silence ne fait qu'être un silence de patience parce que je vois qu'il y a beaucoup de discussions, là, autour. Est-ce qu'il y a des choses additionnelles qui vont être exprimées du côté du ministre?

**M. Bonnardel** : Bien, vous avez lu, ce qu'on me présente, c'est ça, c'est les articles à partir de 520, pour la compétence exclusive et la vérification mécanique et photométrique des véhicules. Il n'y a rien de nouveau, dans ces articles comme tels, qu'on ne confirme pas ce que vous aurez ou ce que le mandataire aura à remplir ici comme certificat de vérification.

**M. Barrette** : Une espèce de concordance, on va dire. Je n'ai pas d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 48? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons le mettre aux voix. Est-ce que l'article 48 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, adopté sur division.  
Article 49. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Oui, Mme la Présidente. Donc, je vais lire l'article, mais nous allons remplacer l'article par la suite. Alors, pour la gouverne de tout le monde, je vais quand même le lire :

«49. Le répondant d'un système de transport qui inscrit — donc — une automobile doit, dans le délai prévu par règlement du gouvernement, verser à la société la contribution d'assurance exigible du propriétaire pour cette automobile en vertu de l'article 21 du Code de la sécurité routière ainsi que celle exigible de celui-ci en vertu de l'article 31.1 de ce code et transmettre à la société, relativement à cette automobile, les renseignements visés à l'article 20.»

L'article 49 prescrit l'obligation faite à un répondant de verser à la société les contributions d'assurance exigibles du propriétaire d'une automobile qui l'inscrit. Il devra également transmettre à la société le nom, les coordonnées du propriétaire de même que le numéro de plaque d'immatriculation de l'automobile et son kilométrage.

Le nouvel article 49 se lit comme suit :

«49. Le répondant d'un système de transport doit payer à la société la contribution d'assurance déterminée en vertu de l'article 151.3.1 de la Loi sur l'assurance automobile.

«Le gouvernement détermine, par règlement, les modalités de paiement de la contribution d'assurance, notamment sa date d'exigibilité et la périodicité selon laquelle elle doit être payée.»

Cet amendement propose de remplacer l'article 49 du projet de loi pour prévoir clairement que la contribution d'assurance qui sera payable à la Société de l'assurance automobile du Québec sera exigible du répondant d'un système de transport et non du propriétaire d'une automobile inscrite par un répondant.

La périodicité et les modalités de paiement de cette contribution seront déterminées par un règlement du gouvernement.

L'article 151.3.1 de la Loi sur l'assurance automobile auquel réfère l'article 49 sera également intégré par un amendement au présent projet de loi dans le chapitre sur les dispositions modificatives.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des commentaires...

**M. Bonnardel :** Je peux, pour la gouverne de l'opposition, donner aussi l'article 198.2, qui sera inséré après l'article 198.1 sur la Loi sur l'assurance automobile, qui va nécessairement être amendé, modifié suite à cet article. Donc, j'aimerais donner aussi cet article modifié, pour plus tard, mais pour la gouverne des députés de l'opposition, là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous allons suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 10 h 46)*

*(Reprise à 10 h 47)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons les travaux.

**M. Barrette :** Alors donc, par contre, si on revient à l'amendement qui est déposé, je ne veux pas refaire le débat qu'on a fait sur qui est assuré, qui ne l'est pas, là. Je pense qu'avec cet amendement c'est assez clair, là, qui est quoi puis comment transitent les sous. Par contre, il y a un nouvel élément qu'il me semble qu'on n'a pas débattu précédemment et qui est en lien avec ce que l'on a débattu. On n'a pas débattu de ce dont ça parle ici, mais c'est autour de ce qu'on a débattu.

Alors là, ici, il y a le premier alinéa, pour lequel je n'ai pas de commentaire à faire autre que de demander au ministre... On parle bien ici de la contribution qui est déterminée sur une base actuarielle en fonction du temps, dont on a parlé précédemment à plusieurs reprises et pour laquelle je n'ai pas de question additionnelle à poser.

Maintenant, on vient expressément ici, là... parce que ça, ce n'était pas clair, pour moi, dans les débats qu'on a eus, mais ici, c'est explicite, là. Bon, encore une fois, c'est par règlement. Là-dessus, je n'ai pas vraiment d'objection, là, mais... La date d'exigibilité, je comprends, mais la périodicité, on envisage quoi, là? Ça, ça va être dans un règlement, mais on envisage quoi exactement et quels critères?

**M. Bonnardel :** Bien, c'est toujours ce que j'ai déjà expliqué, là. Les actuaires travaillent sur une période de trois ans, donc on peut assurer les chauffeurs qu'ils n'auront pas à payer, d'ici 2022, une tarification additionnelle. Comme je l'ai déjà mentionné, la proportion de chauffeurs de taxi qu'il y a au Québec permet d'évaluer une contribution assez importante de 800 \$ et quelques. Avec la venue éventuelle de nouveaux chauffeurs qui seront sous, encore une fois, cette portion de contribution de l'assurance que la SAAQ va déterminer avec ses actuaires, bien, vous comprendrez, l'assiette sera plus grande, le coût d'assurance sera moindre. Et ce sont les actuaires qui vont définir le coût à donner, encore une fois, pour l'ensemble des véhicules qui seront sous l'égide d'un répondant et comme chauffeurs de taxi. Donc, c'est un cumulatif de tous ces chauffeurs, comme je l'ai déjà mentionné, là, qui détermineront le coût futur.

**M. Barrette :** Ça, je comprends bien ça puis je n'ai pas de critique à faire là-dessus ni de commentaire particulier, mais j'ai encore une question. Est-ce que le ministre nous dit que, par règlement... puis on va prendre l'exemple du trois ans. Est-ce que les évaluations actuarielles vont être faites aux trois ans ou elles pourraient être faites dans des périodes intermédiaires sans qu'il n'y ait de conséquence sur le paiement?

**M. Bonnardel :** ...on le fait pour les motos, on le fait pour les autos.

**M. Barrette :** O.K. Donc, ça sera toujours trois ans?

**M. Bonnardel :** Toujours trois ans.

• (10 h 50) •

**M. Barrette :** O.K. Donc, des actuaires, après trois ans, pourraient dire : Voici le montant non pas sur la base... Non. Les actuaires pourraient dire, après trois ans : Voici le nouveau montant qui prend en considération non seulement le nombre, mais aussi l'expérience. Je m'explique.

L'expérience, c'est un terme utilisé dans le monde de l'assurance, là, que le ministre connaît probablement. Le chauffeur, lui, là, qui va avoir... Là, ma question est compliquée, là. Elle est plus compliquée que d'habitude, là. Le chauffeur, lui, pour avoir son approbation, là, il doit mettre un nombre d'heures. Il doit dire : Moi, là, je vais faire telle période. O.K. Ça, c'est clair. Maintenant, le chauffeur qui dit : Je vais en faire trois jours par semaine, mettons, il pourrait en faire une journée, il pourrait en faire deux journées, il pourrait... Il ne va pas nécessairement faire trois jours de façon statutaire à chaque semaine qu'il va travailler.

Donc, l'actuaire, lui, va prendre en considération l'expérience, qui peut varier d'une période de trois ans à l'autre. Il va être obligé de faire ça. En fait, la réponse, c'est oui à ça. O.K., pas besoin de... j'ai ma réponse moi-même à la logique de l'affaire. Donc, à partir de l'adoption du projet de loi, la mise à jour va toujours être aux x années, mettons trois ans. Elle ne sera jamais intermédiaire.

**M. Bonnardel :** Exact.

**M. Barrette :** O.K. Je n'ai pas d'autre commentaire. Vous voyez, Mme la Présidente, je me suis autorépondu, là. C'est pour aider le ministre au cheminement de son projet de loi.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions concernant l'article? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement supprimant l'article 49 est adopté?

**M. Barrette :** Sur division.

**M. Bonnardel :** Adopté.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, adopté sur division.  
M. le ministre. Article 50.

**M. Bonnardel :** Donc, l'article 50 : «Le répondant d'un système de transport doit fournir au propriétaire de l'automobile qu'il inscrit les accessoires suivants :

«1° tout accessoire nécessaire pour que l'automobile inscrite soit identifiée à ce système;

«2° l'accessoire prévu par règlement du gouvernement permettant de distinguer si l'automobile inscrite est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.

«Un accessoire visé au paragraphe 1° du premier alinéa ne doit pas, de l'avis de la commission, prêter à confusion avec celui utilisé pour un autre système de transport. La nature d'un tel accessoire ainsi que ses caractéristiques peuvent être prévues par règlement du gouvernement.»

En vertu de l'article 50 proposé, le répondant devra fournir au propriétaire d'une automobile les accessoires requis pour identifier celle-ci au système de transport et pour permettre de distinguer si elle est ou non en service. Par ailleurs, le deuxième alinéa vise notamment à s'assurer que ces accessoires permettront de distinguer efficacement auprès de quel répondant une automobile est inscrite.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, je voudrais juste clarifier quelque chose, là, avant qu'on poursuive les échanges. L'article 49, il n'est pas supprimé, il est remplacé.

**M. Bonnardel :** Oui. Est-ce qu'on s'est mal exprimés?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je me suis mal exprimée. Et donc, si vous permettez, on va revenir en arrière pour l'article 49. Est-ce que l'article 49, tel qu'amendé, qui remplace... est adopté?

**M. Bonnardel :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, adopté sur division. Merci, Mme la secrétaire.  
Donc, revenons à l'article 50. Y a-t-il des interventions sur l'article 50? M. le député de La Pinière.

**M. Barrette :** Oui, oui, oui. Alors là, une question technique, là. Alors, sur le premier alinéa, là, on est au pluriel. Alors, ça, c'est très bien, je n'ai pas de commentaire autre qu'une question. C'est un peu particulier, là. Donc là, la chose est l'accessoire, puis l'accessoire qui tiendrait la chose n'est pas un accessoire. C'est la définition de l'accessoire au sens de la loi qui m'intrigue toujours.

**M. Bonnardel :** ...que nous avons eue voilà quelques jours sur l'accessoire. Alors, c'est bien indiqué.

**M. Barrette :** Oui. C'est traumatisant, hein?

**M. Bonnardel :** C'est ça, «tout accessoire nécessaire pour que l'automobile inscrite soit identifiée à ce système».

**M. Barrette :** Alors, on comprend qu'ici on parle non pas de l'accessoire qui tiendrait une chose, mais de la chose qui est identifiée.

**M. Bonnardel :** Je vais laisser le député de La Pinière s'imaginer des choses ou des accessoires différents de ce qu'il pourrait imaginer, mais...

**M. Barrette :** Non, non, non, je ne veux rien imaginer, Mme la Présidente. Je veux juste qu'on s'entende sur ce dont on parle. L'accessoire dont on parle est l'objet qui permet d'identifier le véhicule.

**M. Bonnardel :** C'est ce que j'ai mentionné depuis le début.

**M. Barrette :** Qui n'est pas accessoire... Oubliez ça, Mme la Présidente. Alors donc, je n'ai pas de commentaire additionnel à faire sur le premier alinéa. Bon. Donc, on arrive au premier paragraphe.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Premier paragraphe.

**M. Barrette** : Alors là, c'est un commentaire, là, puis je veux avoir l'opinion du ministre. Ne trouve-t-il pas, le ministre, qu'on devrait avoir certaines spécifications pour ledit accessoire? Là, je vais aller directement au point, là, où je veux aller, là. J'en ai vu, moi, des Uber que c'est un morceau de papier photocopié, là. J'en ai vu, là. Ça ne devrait pas être permis, là, ça, là.

**M. Bonnardel** : Vous avez raison que, par règlement, on doit permettre de bien distinguer l'automobile qui est inscrite, c'est ce qui est inscrit au paragraphe 2°, et de savoir si, oui ou non, ce véhicule est utilisé. Alors, vous comprendrez qu'on doit faciliter la tâche au chauffeur, mais aussi à la personne qui veut identifier le véhicule, que ce soient les contrôleurs routiers, les policiers, les compagnies d'assurance, d'être capable de savoir à quel moment un véhicule inscrit est en service ou non.

**M. Barrette** : Bon, je pense que, Mme la Présidente, vous avez compris, vous aussi, le ministre aussi et son équipe aussi, là où je voulais en venir. L'accessoire en question, là, devrait avoir des caractéristiques physiques qui augmentent sa véracité, là, on va dire.

Là, je pars de l'expérience que moi, j'ai eue, là. Je n'en prends pas, là, mais j'en ai vu, là, des Uber, que c'était une feuille photographiée qui était sur le tableau de bord, en arrière, «tapée» avec des «scotch tapes» ordinaires, là. On le voit, là, ça. Je ne vous dis pas que c'est courant, mais on le voit. Ça, ce n'est pas la même chose, par exemple, que d'avoir un accessoire qui recevrait l'approbation de la SAAQ, avec, par exemple, un tampon quelconque, là, sur l'accessoire qui montre que oui, là, ça, c'est vraiment ça, là.

Moi, écoutez, ça me fatigue un peu, parce qu'il y a quelques semaines, j'en avais référé ici même, là, j'ai vu un véhicule avec plus qu'un accessoire. Alors, le véhicule, là, c'était clairement des photocopies, des photocopies de deux systèmes, qui étaient scotchées, littéralement, pas plus que ça, dans la lunette arrière.

Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de s'assurer qu'il y ait des normes plus spécifiques pour ledit accessoire? Moi, je n'ai pas de problème à ce que l'accessoire ait le format x, y, z avec le logo spécifique de la compagnie et ainsi de suite, là. Ça, je n'ai pas de problème avec ça. Mais ne devrait-il pas y avoir un peu plus de rigidité, là, dans l'application de cet article-là?

**M. Bonnardel** : Je comprends très bien, Mme la Présidente, les inquiétudes du député. Il m'en a parlé maintes et maintes, et maintes fois, et je peux assurer le député et tous ceux qui nous écoutent que, dans les obligations, on se devra d'avoir un accessoire qui ne va pas prêter à confusion. Si un chauffeur utilisait deux systèmes différents, on doit être capable de bien les identifier, mais surtout, encore une fois, important, pour les contrôleurs routiers, les policiers sur la route, d'être capable de savoir à quel moment un véhicule est inscrit ou non.

Alors, par règlement, on va bien faire les choses, on va s'assurer d'avoir les accessoires adéquats, qui ne seront pas, encore une fois, juste une photocopie qui est scotchée après la vitre arrière.

**M. Barrette** : Mais le ministre n'est pas prêt à être plus spécifique dans son projet de loi?

**M. Bonnardel** : On va très bien le faire par un règlement, comme on l'a déjà mentionné au début de la loi.

**M. Barrette** : Est-ce que le ministre peut nous rassurer au moins sur un concept simple, là, selon lequel, pour un répondant donné, l'accessoire va être uniforme dans sa flotte?

**M. Bonnardel** : Bien, ça va de soi, M. le...

**M. Barrette** : Bien, ça va de soi. Qui sait, hein?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, à l'article 28, quand on parle de la demanderesse qui «présente, dans la demande d'autorisation relative au système de transport envisagé, les renseignements suivants», bien, vous avez, au paragraphe 6°, «la description de tout accessoire nécessaire pour que les automobiles inscrites soient identifiées à ce système, comprenant sa reproduction».

**M. Barrette** : Je ne referai pas le débat, Mme la Présidente. Alors, je n'ai pas d'autre commentaire pour l'article au complet.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 50? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 50 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 50 est adopté sur division.  
L'article 51. M. le ministre.

• (11 heures) •

**M. Bonnardel** : Oui, Mme la Présidente.

Donc : «Le répondant d'un système de transport doit voir à la tenue d'un registre comportant, relativement aux chauffeurs et aux automobiles qui y sont inscrits, les renseignements prévus par règlement du gouvernement.

«Les conditions et modalités relatives à la tenue et à la conservation du registre, celles relatives au partage des renseignements qu'il contient avec la société et la commission, ainsi que celles relatives à son accès aux personnes agissant comme inspecteurs pour l'application de la présente loi sont prévues par règlement du gouvernement; elles peuvent notamment varier selon la nature et le fonctionnement du système de transport concerné ou le type de registre.»

L'article 51 du projet de loi prévoit la constitution, par le répondant d'un système de transport, d'un registre des chauffeurs et des automobiles inscrits auprès de lui.

Un règlement du gouvernement précisera les renseignements que ce registre devra contenir de même que les modalités relatives à sa tenue, à sa conservation ainsi qu'au partage des informations qu'il contiendra avec la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions, premier alinéa?

**M. Bonnardel :** ...la portion anglophone.

**M. Barrette :** Parfait. Alors, pas pour le premier alinéa.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions pour le deuxième alinéa?

**M. Barrette :** Oui. Le partage des renseignements avec la SAAQ, là, je pense que ça va de soi, là... O.K. Ça, ça va aussi.

Dans le projet de loi, là, le répondant doit faire la preuve qu'il est capable de satisfaire à ses obligations, mais, dans ses obligations, il y a la surveillance. Il faut qu'il montre, là, qu'il va avoir le personnel qu'il faut pour aller inspecter, s'assurer que les règles sont...

Est-ce que c'est possible pour un répondant de faire affaire avec une tierce partie, dans ce cas-là, pour ce qui est de la surveillance?

**M. Bonnardel :** Dans le cadre d'un registre, si je ne me trompe pas...

**M. Barrette :** Non, non, non, je ne parle pas du registre, je parle du répondant, de ses obligations dans son ensemble, qui sont à 26, de mémoire, là. À 26, là, quand on arrive à 1°, 2°, là... b, c'est-à-dire, là, lui, dans le registre, pour être autorisé, il doit faire la démonstration qu'il a les ressources matérielles et humaines nécessaires pour faire la surveillance sur toutes ces choses-là. Ce n'est pas un État policier, lui, c'est un répondant policier.

**M. Bonnardel :** Oui, il n'y a rien qui empêcherait une filiale ou une société autre d'épauler le répondant.

**M. Barrette :** Il pourrait sous-contracter cette obligation-là à une tierce partie.

**M. Bonnardel :** Tout à fait, mais en étant le principal responsable, nécessairement.

**M. Barrette :** Ça, je comprends ça. Maintenant, cette tierce partie là, là, est-ce qu'elle aurait automatiquement, avec 51, accès au registre?

**M. Bonnardel :** Bien, si vous avez une tierce partie qui est engagée pour tenir ce registre, il va de soi...

**M. Barrette :** Là, c'est une question purement légale, là. Si, à 26, à la question que je pose... parce qu'on sait que le répondant peut avoir engagé les services d'une tierce partie pour la répartition. On le sait, c'est clair, ça, et c'est correct. Le répondant, il est en haut de la pyramide, c'est lui qui demeure responsable.

Alors, pour la partie prévention, et répression, là, et aussi surveillance, là, quand on prend tout le 1°a, 1°b de 26, est-ce que le répondant pourrait faire affaire avec une tierce partie? Et s'il le fait, là, si, légalement, il a le droit, est-ce que 51 est assez explicite pour dire... conclure, pardon, que le sous-traitant va avoir accès à cette documentation-là?

**M. Bonnardel :** Bien, je ne vois pas en quoi, autre que le fait que, si un répondant embauche une tierce partie...

**M. Barrette :** Est-ce qu'une tierce partie, automatiquement, y a accès?

**M. Bonnardel :** Si elle est engagée pour tenir cette base de données sur support électronique, nécessairement, il va de soi.

**M. Barrette :** ...un excès de zèle réglementaire, Mme la Présidente, ici, là, je fais un accès de zèle légal, là. Là, on tombe dans un secteur de données personnelles, et ainsi de suite. Là, je comprends que, là, on est dans le léger, là, mais quand même, là, quelqu'un pourrait-il invoquer ça? Là, ça m'apparaît assez évident qu'il doit y avoir un partage. Puis c'est dit, là, c'est dit de façon nominative, il y aura un règlement qui va traiter des conditions relatives et modalités au partage de renseignements avec la SAAQ et la commission.

Alors là, s'il y a une tierce partie, est-ce que ça s'applique aussi clairement? Une question peut-être de zèle juridique, là, mais qui se pose pareil.

**M. Bonnardel** : Excusez, je n'ai pas entendu la question.

**M. Barrette** : Je disais simplement que le deuxième alinéa de 51 prévoit les conditions et modalités de partage de renseignements, pour certains, peut-être personnels, même si ce n'est pas si étendu que ça, là, entre le répondant, la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec. Alors, comme on prévoit des modalités spécifiquement pour ces deux entités-là, est-ce qu'on aurait besoin, s'il advenait, c'est un cas théorique, qu'à 26 le répondant, pour remplir ses obligations, sous-traite avec une tierce partie... la SAAQ étant une tierce partie ainsi que la Commission des transports, mais est-ce qu'on doit prévoir ça ou c'est juridiquement clairement implicite, même explicite, que le sous-traitant aura accès, si nécessaire, dans le cadre de surveillance, à ces données-là?

**M. Bonnardel** : ...légal, je vais laisser le sous-ministre juste vous...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, est-ce qu'il y a consentement pour que sous-ministre puisse répondre?

**Des voix** : Consentement.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Alors, consentement.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

Quant à la relation, elle est uniquement établie entre le répondant et puis, bien, les parties, là, auxquelles on réfère ici, dans l'article, là, la société puis la commission. Il est évident que, si le répondant fait affaire avec des sous-traitants ou, comme le ministre l'a dit, des institutions qui pourraient l'épauler, il pourrait y avoir, donc, des dispositions qui d'aucune façon abaissent la responsabilité du répondant, mais qui, en termes de partage d'information, s'appliquent. Et là on réfère donc à la loi sur l'accès à l'information. Puis il y a des dispositions particulières au secteur privé, puis je pourrais y référer pour vous donner les références légales, là, qui s'appliquent, parce qu'évidemment la protection des informations, ça s'applique également au secteur privé.

**M. Barrette** : Est-ce que je dois comprendre, à ce moment-là, que dans l'exemple théorique que je donne, ça serait interdit, sauf par la voie d'une demande d'accès à l'information?

**M. Unterberg (Jérôme)** : Il y a des conditions qui protègent, évidemment, des informations nominatives. Je pourrais vous référer à certaines dispositions. Je ne suis pas un spécialiste de la chose.

**M. Barrette** : Moi non plus, mais sans aller dans ce détail-là, là, est-ce que je comprends donc que, si le répondant faisait affaire avec une tierce partie pour s'acquitter de ses responsabilités qui sont à 26.1°b, il peut le faire, ça, avoir un sous-traitant, mais le sous-traitant n'aurait pas automatiquement accès à ce genre de données là, à moins de passer par l'accès à l'information?

**M. Unterberg (Jérôme)** : Moi, évidemment, je réfère surtout à la protection des renseignements personnels, mais évidemment, pour... Il est évident que, pour apprécier le bon fonctionnement du système, il faudrait bien que le... S'il y a un sous-traitant qui a des responsabilités à assumer, il faudrait bien pouvoir démontrer que celui-ci aura accès aux informations nécessaires pour assumer la responsabilité qui serait, le cas échéant, sous-traitée ou confiée à ce sous-traitant.

**M. Barrette** : Je comprends, mais ma question, elle est très précise, là. Elle est limitée à un seul cas de figure, là. Il y a un cas de figure global, répondant, sous-traitant, tierce partie. Le cas de figure précis, là, est-ce qu'il a accès aux informations du registre librement sans avoir à passer par l'accès à l'information? Je comprends que la réponse est non.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Pour l'ensemble du registre, je ne vois pas pourquoi, nécessairement, il aurait accès à l'ensemble du registre, si ses responsabilités ne requéraient pas qu'il ait accès à toute cette information-là.

**M. Bonnardel** : C'est ce que je vous disais.

**M. Barrette** : Je comprends ça, mais, par rapport à la situation la plus raisonnablement prévisible qui est... un répondant fait lui-même son travail, lui, il va avoir accès à 100 % du registre.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Nécessairement.

**M. Barrette** : Nécessairement. Alors donc, s'il sous-traite, il pourrait ne pas avoir accès à tout ce qui lui est nécessaire pour s'acquitter de son travail. Donc là, il y a un potentiel problème pour la... un problème potentiel plutôt, en français, pour ce répondant-là qui voudrait sous-traiter cette partie-là.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Mais j'estime que la Commission des transports, lorsqu'elle examinerait une proposition d'un répondant sur son système qui confierait des tâches qui requièrent des renseignements dont il n'aurait pas l'accès prévu par convention, ça serait... j'imagine que la commission exercerait son jugement puis n'autoriserait pas une telle chose. Parce que nécessairement, si on confie une partie de la responsabilité, entre une partie puis la totalité, il y a évidemment l'assurance de devoir fournir les renseignements nécessaires qui sont consignés dans le registre pour qu'il puisse assumer la tâche adéquatement.

• (11 h 10) •

**M. Barrette :** Oui, et c'est exactement mon point. Donc, ce que, Mme la Présidente, le sous-ministre nous dit, c'est que ça pourrait être impossible pour le répondant de fournir certaines demandes... certaines données nécessaires à ce que le sous-traitant fasse sa job à cause de la loi à l'accès à l'information.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Non, je réfèrais plutôt à la protection des renseignements personnels qui... évidemment, si ce n'est pas nécessaire de confier ce renseignement-là pour assumer l'obligation dont on parle...

**M. Barrette :** Je comprends ça, mais si le type de renseignement est nécessaire, il y a quand même une zone d'accrochage potentiel, là.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Ce n'est pas ce que je fais valoir. Ce que je fais valoir, c'est que, si, là, le répondant a la capacité de pouvoir confier, il a nécessairement l'obligation de pouvoir donner l'accès à ces renseignements-là. Sinon, comment est-ce qu'il peut confier une responsabilité sans donner l'accès à ces informations-là?

**M. Barrette :** Donc, est-ce que je comprends qu'il serait... alors, toujours dans le cas de figure où un répondant sous-traite — je vais laisser le sous-ministre revenir, là — un répondant décidait de sous-traiter, comme il peut le faire par le répartiteur, cette responsabilité-là de prévention et de répression à certaines dispositions, le répondant serait légalement correct de lui-même fournir, à ce sous-traitant-là, des données?

**M. Unterberg (Jérôme) :** Exact. Il en a quand même la responsabilité.

**M. Barrette :** Donc, le sous-traitant n'aurait pas, lui, s'il le demande, accès, mais le répondant, lui, s'il décide d'y donner, il aurait le droit de le faire.

**M. Unterberg (Jérôme) :** C'est ça.

**M. Barrette :** Puis c'est légal, ça?

**M. Unterberg (Jérôme) :** C'est ça.

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

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, il n'y a pas d'autre intervention concernant l'article 51?

**Une voix :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous allons donc procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article...

**M. Bonnardel :** Excusez, j'ai l'amendement en anglais.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Oui, c'est vrai. Donc, M. le ministre, vous avez un amendement pour l'article... la version anglophone, article 51.

**M. Bonnardel :** Oui. Donc, à l'article 51 du projet de loi :

1° dans le texte anglais du premier alinéa :

a) remplacer «maintain» par «see to it that»;

b) ajouter, à la fin, «is kept»;

2° remplacer, dans le texte anglais du deuxième alinéa, «maintaining» par «preserving».

Cet amendement vise à assurer l'uniformité du vocabulaire employé dans le texte anglais. Les termes employés au paragraphe 5° de l'article 138 pour traduire «tenue» et «conservation» lorsqu'il est question des registres sont, respectivement, «keeping» et «preserving».

**La Présidente (Mme Grondin) :** Est-ce qu'il y a des interventions concernant le texte anglais? Donc, est-ce que l'amendement proposé au texte anglais de l'article 51 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Est-ce que l'article 51, tel qu'amendé, est adopté?



**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, adopté sur division.  
Nous allons continuer avec l'article 52. M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Oui. Donc, Mme la Présidente, on est au chapitre IV, «Obligations des chauffeurs qualifiés et des propriétaires d'automobiles qualifiées».

L'article 52 : «Le chauffeur qualifié qui n'est pas le propriétaire de l'automobile qualifiée qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes doit avoir en sa possession, lorsqu'il offre du transport de personnes, une reproduction du contrat par lequel le propriétaire lui confie la garde ou le contrôle de cette automobile.»

Le chapitre IV du projet de loi prescrit les obligations qui seront applicables aux chauffeurs autorisés par la Société de l'assurance automobile du Québec de même qu'aux chauffeurs et aux automobiles inscrits auprès du répondant d'un système de transport.

L'article 52 proposé introduit la section relative aux obligations générales qui s'imposeront à tous les chauffeurs qui offriront du transport rémunéré de personnes par automobile. Il prévoit que tout chauffeur qui n'est pas propriétaire de l'automobile qu'il utilise à cette fin devra avoir en sa possession une reproduction du contrat conclu avec le propriétaire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des...

**M. Bonnardel :** ...la gouverne de mes collègues, on reprend donc l'essentiel de l'article 48 de la Loi concernant les services de transport par taxi. Ça peut être, donc, une copie papier ou une copie électronique.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur l'article 52?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** S'il n'y a pas d'intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 52 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 52 est adopté sur division.  
L'article 53.

**M. Bonnardel :** «Un chauffeur — donc — qualifié doit apposer sur l'automobile qualifiée qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes l'accessoire prévu par règlement du gouvernement, fourni au propriétaire par la société ou le répondant auprès duquel l'automobile est inscrite, et permettant de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.»

L'article 53 oblige tout chauffeur à apposer sur l'automobile qu'il utilise l'accessoire qui lui aura été fourni par la société ou le répondant afin de déterminer si celle-ci est ou non en service.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur l'article 53? M. le député La Pinière.

**M. Barrette :** Sur l'automobile?

**M. Bonnardel :** Sur l'automobile.

**M. Barrette :** Sur l'automobile, ça pourrait être, normalement... C'est comme un lanternon? Lui, il est sur l'automobile.

**M. Bonnardel :** Sur l'automobile indique que, sur l'automobile, on pourrait installer l'accessoire.

**M. Barrette :** Ça fait que la plaque Uber va être sur le toit ou sur le capot.

**M. Bonnardel :** Non, non. Par règlement, Mme la Présidente, vous le savez très bien qu'on va rendre, encore une fois, cet accessoire visible, comme on l'a déjà mentionné, au bénéfice de la police, des inspecteurs et du client.

**M. Barrette :** Je suis étonné qu'on dise «sur l'automobile».

**M. Bonnardel :** Dans les commentaires.

**M. Barrette** : Oui, bien, dans les commentaires, c'est encore sur l'automobile. Non, mais, sur l'automobile, ça a une signification très générale. Sur l'automobile, c'est à l'extérieur.

**M. Bonnardel** : Alors, l'accessoire sera défini par règlement et il sera apposé sur l'automobile. Et l'accessoire sera visible pour indiquer si, oui ou non, le véhicule est utilisé à des fins personnelles ou s'il est en service ou non.

**M. Barrette** : ...pareil, Mme la Présidente. Je comprends qu'il va y avoir un règlement, mais le règlement ne peut pas être contraire à l'article. Sur l'automobile, c'est sur l'automobile, comme un lanternon. Là, on ne va pas mettre une plaque, mettons, Eva, pour utiliser une compagnie que le ministre aime beaucoup, sur le toit ou un capot, un pare-choc.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, l'accessoire devra être visible de l'extérieur de l'automobile. On a déjà mentionné maintes et maintes fois, que ce soit sur le pare-brise avant ou sur la lunette arrière, ce qui sera défini par règlement indiquera que cet accessoire devra être visible pour le client et pour les services de police.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, moi, je veux éviter les imbroglios juridiques au ministre. Mais, sur l'automobile, il me semble que c'est extérieur. Est-ce que ça veut dire qu'actuellement, dans le projet pilote d'Uber, ils sont illégaux?

**M. Bonnardel** : On dit «sur l'automobile», Mme la Présidente. On joue avec les mots, là.

**M. Barrette** : Non, non, mais non, au contraire.

**M. Bonnardel** : C'est le plein droit du député, mais l'accessoire sera apposé sur l'automobile, que ce soit, par règlement défini, sur le pare-brise avant, ou sur la lunette arrière. Ce sera un accessoire qui devra être visible pour le client, assurer sa sécurité, et pour le service de police.

**M. Barrette** : Vous savez, Mme la Présidente, le ministre nous l'a rappelé à plusieurs reprises, et moi-même, je l'ai fait dans le passé, le législateur ne parle pas pour ne rien dire, et on peut aussi dire qu'il dit des choses précises. Alors, «sur l'automobile», ça fait bizarre, surtout pour les systèmes, qui eux autres ne seront pas sur l'automobile, ils sont à l'intérieur de l'automobile.

Est-ce qu'on pourrait avoir une précision juridique là-dessus? Je ne veux pas faire du temps pour faire du temps, là, c'est juste étonnant. «Sur l'automobile», pour moi, implicitement, c'est à l'extérieur.

**M. Bonnardel** : ...que «sur l'automobile», c'est obligatoirement un accessoire installé à l'extérieur du véhicule.

**M. Barrette** : Alors, le volant de l'automobile est sur l'automobile.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, l'accessoire sera installé et doit être apposé sur l'automobile. Ça ne veut pas dire que ça va être sur le toit, ça ne veut pas dire que ça va être sur la valise, hein, ni sur le capot avant. Ça va être un accessoire qui va être visible, qui va être installé, défini par règlement, assurément ou presque, sur le pare-brise avant ou sur la lunette arrière, un accessoire qui devra être visible.

**M. Barrette** : Un porte-gobelet, à ce moment-là, est-ce qu'il est sur l'automobile?

• (11 h 20) •

**M. Bonnardel** : Je ne rajouterai rien d'autre là-dessus, Mme la Présidente. Je n'ai pas d'autre réponse à la question du député sur l'accessoire, que nous avons maintes, et maintes, et maintes fois discuté.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de La Pinière.

**M. Barrette** : Oui, oui. Je suis en train de réfléchir, là, Mme la Présidente, à comment qu'on peut tourner ça, là.

**Des voix** : ...

**M. Barrette** : Est-ce que vous pouvez nous faire part de cet échange qui pourrait m'éclairer, peut-être? Non?

**M. Bonnardel** : Non, rien... vous apporter, M. le député.

**M. Barrette** : Il n'y a rien qui va m'éclairer?

**M. Bonnardel** : Non.

**M. Barrette** : Ah! pourtant, ça m'avait l'air important.

**M. Bonnardel** : Nous discutons de votre intérêt à ce paragraphe, pour «sur l'automobile».

**M. Barrette** : Oui. Est-ce qu'on pourrait suspendre 30 secondes, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons suspendre quelques secondes. Merci.

*(Suspension de la séance à 11 h 21)*

*(Reprise à 11 h 22)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous reprenons les travaux. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 53? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 53 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article est adopté sur division.  
L'article 54. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Oui. Article 54 : «Un chauffeur qualifié doit faire la vérification sommaire de l'automobile qualifiée qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes avant la première utilisation de la journée qu'il en fait à cette fin.

«De plus, lorsqu'il offre un tel transport, il doit avoir en sa possession un document qui démontre que cette vérification a été faite.

«Les modalités de la vérification et la teneur de ce document sont prévues par règlement du gouvernement.»

L'article 54 reprend l'esprit de l'article 51 de la Loi concernant les services de transport par taxi et exige une vérification journalière sommaire de l'automobile qu'un chauffeur utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes ainsi qu'une preuve que cette vérification a bien été faite. Voilà.

Et, pour la gouverne de tout le monde, ça peut être, encore une fois, une copie papier, mais une copie électronique disponible dans un appareil qui pourrait lui permettre d'y accéder en tout temps.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, y a-t-il des interventions? M. le député de La Pinière.

**M. Barrette** : Oui, oui, absolument, là, parce que, là, c'est un article... On comprend sa finalité, là. Maintenant, son application m'apparaît particulière, là.

Alors, si je comprends bien ce que le ministre nous dit, là, dans son commentaire... Bien, en fait, le commentaire n'ajoute pas beaucoup, je trouve, au texte, là. Alors, on parle du fait qu'il doit y avoir une vérification sommaire, puis un peu plus loin, là, quand on arrivera aux autres alinéas, là, cette vérification sommaire là doit être colligée dans un document qui doit être visible... peut-être pas visible, mais disponible en tout temps. Là, c'est le règlement qui va déterminer la check-list... parce qu'on s'entend que ça va être une check-list?

**M. Bonnardel** : Alors, le véhicule, selon la check-list, le chauffeur devra indiquer sur l'automobile ou sur la liste, qu'il y a une carrosserie ou un...

**M. Barrette** : Parce que, s'il veut l'indiquer sur l'automobile, il peut mettre des x, aussi, sur l'auto.

**M. Bonnardel** : ...une carrosserie ou un habitacle qui est O.K., les pneus, l'usure des pneus. Alors, ce sera une vérification sommaire pour s'assurer, encore une fois... comme le font, si je ne me trompe pas, les camionneurs, qui doivent faire l'inspection à chaque départ.

**M. Barrette** : Alors là, donc, le chauffeur, là, est-ce que, dans l'esprit du ministre... parce que, là, c'est une autre affaire qui va être déterminée par règlement, j'imagine. Oui, comme toujours, parce que tout est déterminé par règlement, là, dans ce projet de loi là. Alors donc, dans un règlement, il doit y avoir un formulaire à compléter, qui est à la responsabilité du répondant, ou de la SAAQ, ou du gouvernement?

**M. Bonnardel** : Ce sera défini, si vous êtes répondant ou si vous êtes chauffeur de taxi. Dans la loi, présentement, on dit, à l'article 34...

**M. Barrette** : 54.

**M. Bonnardel** : ...à la section VI, «Équipements obligatoires, entretien mécanique et rapports»... dans le règlement, pardon, que le chauffeur... le rapport de vérification doit contenir les inscriptions : date et heure, nécessairement, le numéro de la plaque d'immatriculation, description des déficiences constatées lors de la dernière vérification avant départ et des déficiences constatées après départ, le nom du chauffeur et son numéro de permis de chauffeur de taxi.

**M. Barrette** : Et est-ce que, dans la règle actuelle, il doit y avoir un document à tous les jours?

**M. Bonnardel** : Oui.

**M. Barrette** : O.K. Ça va être, donc, la reproduction, essentiellement, de la situation actuelle.

**M. Bonnardel** : Grosso modo.

**M. Barrette** : O.K. Qu'est-ce qui empêche le chauffeur de remplir ça un mois à l'avance?

**M. Bonnardel** : Bien, il pourrait être vérifié.

**M. Barrette** : Je comprends, là, mais...

**M. Bonnardel** : Je vois mal comment, dans un calendrier... je ne vois pas comment un chauffeur aurait un certain avantage d'une inspection qui peut prendre cinq minutes, là. Faire le tour du véhicule et s'assurer que les renseignements sont bien indiqués comme il se doit, ça fait partie des obligations que le chauffeur aura.

**M. Barrette** : Est-ce que le chauffeur doit signer son document?

**M. Bonnardel** : Assurément, assurément. Écoutez, le nom du chauffeur et son numéro de permis de chauffeur de taxi... Alors, s'il indique son nom, j'imagine qu'il doit le signer. S'il ne signe pas, bien, minimalement, dans son registre de vérification, il y a son nom puis son numéro de permis comme quoi il a bien vérifié le véhicule avant son départ.

**M. Barrette** : Donc, il faut que ça soit papier.

**M. Bonnardel** : Pardon?

**M. Barrette** : Donc, il faut que ça soit papier.

**M. Bonnardel** : Oui, une version papier, mais sinon, ça peut être sur une version électronique aussi, là, un document.

**M. Barrette** : Mais il va signer comment?

**M. Bonnardel** : Comment?

**M. Barrette** : Il va signer comment?

**M. Bonnardel** : Non, mais, je veux dire, vous l'avez indiqué, votre nom et votre numéro de permis. Si vous êtes capable... il existe des versions où vous êtes capable de prendre votre document... Il existe des applications où vous prenez votre document, vous faites votre une photo, puis ce document devient un document PDF, là. Donc, c'est de cette façon que vous pouvez l'utiliser.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, il n'y a pas d'autre intervention concernant l'article 54? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 54 est adopté?

**M. Bonnardel** : Adopté.

**M. Barrette** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 54 est adopté sur division.  
L'article 55. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Donc, article 55 : «Lorsqu'un chauffeur qualifié utilise, pour offrir du transport rémunéré de personnes, une automobile qualifiée dont le kilométrage indiqué à l'odomètre ou l'âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, il doit avoir en sa possession une reproduction du plus récent certificat de vérification mécanique délivré en vertu de l'article 527 du Code de la sécurité routière.»

L'article 55 prévoit qu'une vérification mécanique réalisée par un mandataire de la Société de l'assurance automobile du Québec sera requise en fonction du kilométrage ou de l'âge d'un véhicule déterminé par un règlement du gouvernement.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des interventions portant sur l'article 55?

**M. Barrette** : Oui. C'est parce que le commentaire, il n'est pas cohérent, là, avec le texte de l'article, en mon sens, là. Relisons-le, là, le texte de l'article, là : «Lorsqu'un chauffeur qualifié utilise, pour offrir du transport rémunéré de personnes,

une automobile qualifiée dont le kilométrage indiqué à l'odomètre ou l'âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, il doit avoir en sa possession une reproduction du plus récent certificat de vérification mécanique délivré en vertu de [...] 527...»

Bon, j'imagine que cet article-là, il est écrit pour faire en sorte que, si la personne est arrêtée par un inspecteur ou un policier, il soit en situation d'infraction.

• (11 h 30) •

**M. Bonnardel** : Bien, si vous avez un véhicule qui est plus âgé que la règle qui va être prescrite par règlement... Exemple, partout au Québec, là, on parle d'un maximum de 10 ans; à Montréal, de huit ans. Bien, si vous avez un véhicule plus âgé, bien, vous allez devoir avoir un récent certificat qui est délivré pour démontrer que votre véhicule est...

**M. Barrette** : Bien oui, mais je ne comprends pas. Ça, c'est dans la catégorie rien qu'à voir, on voit bien, là. Si le véhicule... Lorsqu'un policier arrête le chauffeur, mettons, sur l'enregistrement, il va le voir, là, que le véhicule a plus que... Il n'a pas besoin d'une inspection pour ça. Puis l'odomètre, il dépasse... N'importe quel inspecteur va savoir quelle est la limite maximale. C'est déjà déterminé par règlement.

Je ne comprends pas la finalité de 55, parce que 55 parle de choses, d'une situation où, en partant, par définition, le véhicule est illégal.

**M. Bonnardel** : Permettez-moi juste de suspendre deux petites minutes. Je vais aller vérifier quelque chose.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 31)

(Reprise à 11 h 47)

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous reprenons les travaux. Nous sommes rendus à l'article 55. Je souhaiterais avoir un consentement pour que M. Unterberg puisse répondre. Y a-t-il consentement?

**M. Barrette** : Oui, parce que, compte tenu du fait qu'il y a eu une réflexion ardue, ça mérite un consentement.

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le sous-ministre.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Merci, Mme la Présidente. Donc, Mme la Présidente, on se questionnait sur la cohérence du commentaire avec le texte de droit de l'article 55 puis on soumet, là, qu'il n'y a pas de contradiction. Mais des explications, peut-être, additionnelles, là, permettraient, là, de mieux apprécier, puis je laisse ça au jugement évidemment, Mme la Présidente, de la commission.

Donc, à l'article 55, on dit : «Lorsqu'un chauffeur qualifié utilise, pour offrir du transport rémunéré de personnes, une automobile qualifiée dont le kilométrage indiqué à l'odomètre ou l'âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, il doit avoir en sa possession une reproduction du plus récent certificat de vérification mécanique délivré en vertu de l'article 527 du Code de la sécurité routière.» De quelle vérification parlons-nous? Parlons-nous, par exemple, d'une vérification qui aurait lieu après l'âge limite du véhicule? Par exemple, on sait qu'il y a des pratiques qui voient à ce qu'il y ait un maximum de 10 ans d'âge du véhicule qui peut être imposé à tout propriétaire du véhicule. Par exemple, ici, on sait qu'au Québec, en aucune circonstance, là, à part Montréal, un véhicule peut avoir un âge, là, surpassant 10 ans.

Donc, on ne parle pas, là, par exemple, d'un véhicule qui aurait 11 ans, 12 ans. Ici, on parle nécessairement d'une vérification mécanique en cours de droit d'usage du véhicule. Je donne, par exemple, ici, un véhicule qui aurait donc entre zéro et 10 ans, présumant deux secondes que l'âge maximum du véhicule serait uniformisé pour le Québec.

Si on regarde à l'article 71, on voit qu'on réfère, au deuxième alinéa, paragraphe 2°... Bien, je vais lire quand même l'alinéa un : «Le propriétaire d'une automobile...» Là, la différence entre 55 puis le 71, c'est vraiment qu'à 71 on parle du propriétaire du véhicule puis c'est important parce qu'on va voir que le propriétaire a des obligations, par la suite, dont va profiter... et vont devoir être assumées par le chauffeur à l'article 55.

Donc, à 71 tel que déposé : «Le propriétaire d'une automobile qualifiée est tenu de voir à son entretien et de faire procéder aux réparations nécessaires lorsqu'elle ou les équipements qui y sont ajoutés présentent une défectuosité visée à l'article 56; il dispose du délai prévu au deuxième alinéa de cet article lorsqu'il s'agit d'une défectuosité mineure.»

Un peu plus loin, on dit : «Le propriétaire ne peut permettre ou tolérer qu'elle soit utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes dans l'un ou l'autre des cas suivants», et là je vais aller tout de suite au paragraphe 2°, qui dit : «Lorsqu'elle ne respecte plus les conditions prévues par le règlement du gouvernement.» Et c'est là, donc, qu'on pourrait avoir, par exemple, des maximums de 10 ans.

• (11 h 50) •

Et là on dit : «De plus, lorsque le...» Je suis toujours au... article 71, alinéa deux, paragraphe deux, le sous-paragraphe, là : «De plus, lorsque le kilométrage indiqué à l'odomètre de l'automobile ou son âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, le propriétaire doit la soumettre, selon la périodicité prévue par ce règlement, à la vérification mécanique prévue au sous-paragraphe c du paragraphe 1° du premier alinéa

de l'article 19 — on l'a vu déjà en travaux, ici — et obtenir un certificat de vérification mécanique délivré en vertu de l'article 527 du CSR.»

Donc, par exemple, si on disait : À tous les deux ans, il doit y avoir une vérification... Donc, si, par exemple, un véhicule qui aurait quatre ans d'âge lors de son inscription au registre, à la sixième année, il devrait avoir, par le propriétaire, cette vérification mécanique. Si c'était plutôt au lieu de l'âge, on disait par... ce qu'on disait, excède les limites prévues au plan de l'odomètre, on devrait également avoir une vérification. Donc, en cours d'usage, malgré qu'il n'a pas dépassé la limite d'âge ou le maximum de kilomètres, il peut y avoir ces vérifications-là.

Ce document-là... on le dit au dernier alinéa de 71 : «Le propriétaire doit transmettre une reproduction de ce certificat à tout chauffeur qualifié utilisant cette automobile. Lorsqu'il s'agit d'une automobile inscrite, le propriétaire doit aviser le répondeur de toute défectuosité indiquée au certificat.» Là, ici, on comprendra de la dernière phrase qu'on réfère plutôt au premier... Elle finit, là, article 71, premier alinéa.

Donc, si on revient à 55, je ne reprendrai pas la lecture de 55, mais on voit bien qu'on réfère à l'obligation du chauffeur et non du propriétaire, dont il tire bénéfice de ce qui est prévu à l'article 71, c'est-à-dire la vérification en cours d'usage, sans dépasser les maximums, et donc il doit l'avoir en sa possession.

Regardons maintenant le commentaire : «L'article 55 prévoit qu'une vérification mécanique réalisée par un mandataire de la Société de l'assurance automobile du Québec sera requise en fonction du kilométrage ou de l'âge d'un véhicule déterminé par un règlement du gouvernement.»

On aurait pu ajouter dans le commentaire, en référant à l'article 71, on voit de quelle vérification on parle puis on ne parle pas surtout de celle qui surpasserait l'âge maximum, en toutes circonstances, d'un véhicule autorisé à être inscrit au système.

**M. Barrette** : On va remettre ça dans un autre ordre. Moi, le commentaire, là, pour moi, il fait référence à un véhicule qui est en deçà de la limite. Alors, 55, là, je vais le lire, le commentaire, là : «L'article 55 prévoit qu'une vérification mécanique réalisée par un mandataire de la Société de l'assurance automobile du Québec sera requise en fonction du kilométrage ou de l'âge d'un véhicule déterminé par un règlement du gouvernement.»

On a eu des consultations publiques, on a eu des critiques importantes. Le débat qu'on a eu était à l'effet qu'il y aurait une fréquence, pour un véhicule, d'inspection, un véhicule. Et ma compréhension, comme celle de bien, bien, bien du monde, je pense, était à l'effet qu'il y aurait un maximum d'âge pour le véhicule et un maximum de kilométrage.

Donc, le commentaire, ici, fait référence à... le temps d'utilisation entre l'achat du véhicule, mettons, neuf et son âge, kilométrage maximal. Pour moi, c'est d'une limpidité. Peut-être qu'encore une fois, là, mes connaissances juridiques sont trop floues pour l'interpréter correctement, mais quand je lis ça, là, c'est comme ça que je le lis.

Le texte de 55 fait référence expressément, explicitement, à des véhicules qui ont dépassé des limites maximales, soit de kilométrage, soit d'âge ou les deux. Alors, un, pour moi, à sa lecture, là, on parle d'en bas de la limite, puis, dans le texte, c'est au-dessus de la limite. Alors, l'explication qui vient de m'être donnée semble m'indiquer, à tort ou à raison, qu'il n'y en aura pas de limite maximale infranchissable. On va pouvoir, au-delà de la limite, si l'inspection est faite, utiliser le véhicule pareil. Alors, y en a-tu une, limite maximale ou il n'y en a pas?

**M. Unterberg (Jérôme)** : Le ministre a déjà annoncé qu'il y en avait une. J'y ai fait référence à l'article 71, d'une part. D'autre part...

**M. Barrette** : Mais par contre on comprend, là, qu'il y a une limite maximale en kilométrage et/ou, ça peut être un «et», ça peut être un «ou», parce que les deux peuvent... En réalité, le premier des deux qui arrive, c'est une limite maximale. C'est ça, la réalité. La réalité, là, c'est qu'il y a deux critères d'exclusion du véhicule du transport rémunéré de personnes. Il y en a deux. C'est le premier des deux qui arrive. Quand on arrive là, «next», on ne circule pas. C'est soit le kilométrage, soit l'âge. On s'entend là-dessus?

**M. Unterberg (Jérôme)** : On s'entend là-dessus.

**M. Barrette** : Parfait. Ça va, on s'entend là-dessus. Merci. Alors donc, 55 traite de situations où le véhicule qui est arrêté, inspecté, constaté, prenez le cas de figure que vous voulez, là, il excède la limite, il ne devrait pas être en train de faire du transport rémunéré de personnes. N'est-ce pas que 55 parle exclusivement de cette situation-là?

**M. Unterberg (Jérôme)** : Évidemment que la vérification mécanique délivrée...

**M. Barrette** : Attention. Est-ce que... parce que là, Mme la Présidente, il faut qu'on se comprenne, là. Alors, il y a une limite, on a convenu de ça. Maintenant, est-ce qu'on convient que 55 traite d'une situation où, dans tous les cas de figure de 55, le véhicule ne devrait pas faire de transport rémunéré de personnes?

**M. Unterberg (Jérôme)** : Absolument.

**M. Barrette** : Bon. Alors, si c'est ça, quel rapport y a-t-il avec l'inspection? L'inspecteur constate que le véhicule n'a pas d'affaire à être sur la route à faire du transport rémunéré, «next».

**M. Unterberg (Jérôme)** : En effet, ce n'est pas une vérification mécanique en cours qui permettra de se décharger de cette interdiction-là.

**M. Barrette** : Oui, oui, mais qu'est-ce que ça donne de faire référence à ça? L'inspecteur arrive puis il constate que le kilométrage a excédé, fin de la discussion. Il n'a pas besoin d'aller référer à une inspection. Mettons que le kilométrage maximal est 200 000 kilomètres, mettons, O.K. Qu'est-ce que ça donne à l'inspecteur d'aller constater que, lors de la dernière inspection, le véhicule était rendu à 188 257 kilomètres? Il constate qu'il est rendu à 222 333. Bien là, il débarque, c'est tout. C'est quoi, l'idée de... Je ne comprends pas l'utilité de ça.

**M. Unterberg (Jérôme)** : C'est parce que... Si vous permettez, quand vous dites qu'on s'entend sur «en deçà de certaines limites», il y a deux limites. Il y a la...

**M. Barrette** : L'une ou l'autre en premier qui est atteinte.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Oui, mais les conséquences ne sont pas les mêmes puis les obligations ne sont pas les mêmes. Dans un cas, vous n'avez pas le droit d'utiliser le véhicule, point à la ligne. Dans l'autre cas, peut-être que... la vérification mécanique doit avoir été effectuée, mais n'interdira pas, si la vérification s'avère concluante pour la circulation.

**M. Barrette** : Bien là, Mme la Présidente, là, il y a quelques instants, et on a convenu que c'était ça, la lecture, on a convenu qu'il y avait deux... on a convenu qu'il y avait des critères qui arrêtent l'utilisation du véhicule pour le transport adapté. Il y a un kilométrage maximal, on ne peut pas aller au-dessus pour faire du transport rémunéré, ou il y a un âge maximal, ou mettons que les deux arrivent en même temps. Ça n'arrivera pas en même temps, on s'entend, là, ce serait tout un hasard, et un de ces deux éléments-là interdit l'utilisation du véhicule pour faire du transport rémunéré de personnes. C'est ça qu'on a compris, puis à moins que ça ait changé, là, dans les... Bon.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Je demandais de préciser de quelle limite parlons-nous.

**M. Barrette** : Ça n'a pas d'intérêt, au sens où l'inspecteur inspecte, Mme la Présidente. L'inspecteur débarque, là, il voit un véhicule, là, puis il a l'air, mettons, vieux, mettons, puis là il regarde l'odomètre, là. Ce n'est pas l'âge, le problème, c'est le kilométrage, ça arrête là. C'est quoi, le lien, avec la dernière inspection?

**M. Unterberg (Jérôme)** : Mais c'est parce que, si l'âge du véhicule, par exemple, on va reprendre un exemple... c'est le maximum 10 ans en toutes circonstances. Donc, ce n'est pas une vérification mécanique en cours, si le véhicule a 11 ans, qui est satisfaisante pour expliquer la présence du véhicule à faire du service de transport rémunéré des personnes. Donc, cette limite-là, elle est rédhibitoire. Mais par contre, si c'est un véhicule, présumons, comme vous avez dit, un nouveau véhicule à tous les deux ans, je mets le kilométrage de côté pour avoir une équation, une variable. Bien, disons qu'à tous les deux ans... j'arrive à la cinquième année, je veux avoir ma vérification, par exemple, celle qui prévalait à compter de quatre ans, donc ma seconde vérification à tous les deux ans, par exemple. Donc, cette limite-là, s'il donne un certificat de vérification mécanique, bien là, ça lui permet de démontrer qu'il est en droit de pouvoir circuler avec ce véhicule-là, le chauffeur.

**M. Barrette** : Dans le cas où...

**M. Unterberg (Jérôme)** : ...c'est pour ça que je disais : Pour moi, il y a quatre limites possibles, celle en kilomètre ou en âge du véhicule. Donc, je vous donne un exemple. Si on dit...

**M. Barrette** : Ça, c'est correct. La troisième, c'est l'inspection.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Pour moi, il y a la limite d'âge...

**M. Barrette** : Bien, vous avez dit «quatre limites possibles».

**M. Unterberg (Jérôme)** : ...et la limite de kilomètre. Vous pouviez avoir une limite de kilomètre comme il est prévu. Donc, 500 000 kilomètres, disons que ce n'était pas possible malgré des vérifications, malgré que le véhicule a trois ans. Ça se peut ça, c'est ça que ça dit, 71. Donc...

**M. Barrette** : Oui, mais là on est à 55.

**M. Unterberg (Jérôme)** : On est à 55. Donc, il ne reste plus que les cas d'odomètre ou d'âge en bas des limites maximums autorisées.

**M. Barrette** : Oui, mais justement, bien, voilà mon point. Le 55, il ne traite pas des cas en bas des kilomètres autorisés puis des âges, ça traite des cas au-dessus des limites.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Au-dessus des limites périodiques, qu'elles soient en kilométrage ou en âge jusqu'à la limite maximum.

**M. Barrette** : Ah! bien non, non, non. O.K., périodiques, ce n'était pas ça qui était... O.K. Ce n'est pas clair pantoute, là, parce que là, là, O.K., bien, c'est loin... O.K. C'est ça, l'explication. Vous n'êtes vraiment pas clair, en ce qui me concerne. Si c'est les limites périodiques, là, ça, c'est une autre affaire.

• (12 heures) •

**M. Unterberg (Jérôme)** : Le 55 réfère nécessairement à ça, puisqu'à 71, si vous regardez, c'est comme je le disais un peu plus tôt, alinéa deux, paragraphe 2° : «Lorsqu'elle ne respecte plus les conditions prévues par [...] règlement du gouvernement.» Il a été annoncé qu'il y aurait des limites maximum. C'est pour ça, tantôt, que je vous disais : De quelles limites parlons-nous?, et je réfèrais à la possibilité théorique de quatre limites. J'essayais de fournir l'explication au moment...

**M. Barrette** : ...à tous les égards, Mme la Présidente, là, je comprends pourquoi ça vous a pris 15 minutes pour clarifier ça, là, parce que ce n'est pas clair.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Messieurs, je constate l'heure, il est midi.

Donc, la commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes, vers 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 01)

(Reprise à 15 h 39)

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, bonjour. Nous reprenons nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît!

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 17, soit la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Merci de bien vouloir éteindre la sonnerie de vos appareils électroniques.

Lors de la suspension de nos travaux, ce midi, les discussions portaient sur l'article 55 du projet de loi, et la parole était à M. le député de La Pinière. M. le député.

• (15 h 40) •

**M. Barrette** : Oui, Mme la Présidente. Alors, simplement pour rappeler aux gens qui, peut-être, ont un peu oublié ce dont on parlait ce matin — c'est très possible parce qu'il y avait une subtilité à l'argumentaire — je vais relire la partie de l'article en question, qui n'est pas très longue.

On parle d'un véhicule, un chauffeur qui conduit un véhicule qui se verrait intercepter et chez lequel on constaterait, et là je cite l'article, au texte, que le «kilométrage indiqué à l'odomètre [...] ou [l'âge], déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement». Alors, moi, j'ai fait valoir que le commentaire faisait référence, essentiellement, à une durée d'utilisation normale en deçà de la limite. Et nous avions un échange sur le fait que, dans l'esprit du législateur, la limite n'était pas la limite, mais bien une limite périodique, ce qui est assez rare, là, comme concept, une limite périodique. Ça existe dans le calcul différentiel, en trigonométrie, mais ce n'est pas dans le langage courant.

**Une voix** : ...

**M. Barrette** : Dans le calcul différentiel des sinusoides, là? Oui, oui, il y a une limite, là, c'est clair, puis il y a une périodicité parce que c'est sinusoidal. Mais dans le langage courant, là, que moi, j'utilise, moi, là, quand on excède une limite prévue par règlement, on comprend implicitement, puis apparemment ce n'est pas ça que le gouvernement, implicitement, voulait faire entendre, il y aurait des limites plutôt qu'une limite... des limites pour un sujet donné.

Puis là je m'explique, Mme la Présidente. On a entendu du sous-ministre que, par exemple, pour l'âge, ce n'est pas la limite imposée d'âge pour l'utilisation, genre, c'est 10 ans, puis, au-dessus de 10 ans, vous ne l'utilisez plus, mais bien une limite d'âge en fonction de ce qui a été écrit dans un règlement pour faire des inspections périodiques.

Des fois, on dit qu'on fait des amendements pour la clarté du texte. Ici, moi, je fais simplement dire que, quand on parle d'une limite, pour le commun des mortels et le lecteur, on parle de la limite infranchissable, qui est celle de l'âge ou du kilométrage. Mais là on parle de limite franchissable, Mme la Présidente, vous comprenez, d'où le dilemme.

Le mot «limites», dans ce texte-là, dans l'article 55, n'est pas une limite infranchissable, alors que, dans l'esprit du commun des mortels que je suis, une limite est infranchissable. 10 ans? Next! X milliers de kilomètres, là, 200 000, 300 000, 400 000 kilomètres? Next! Là, non, ce n'est pas «next», c'est «next inspection», ce qui est étonnant à sa face même, bien, pour moi.

Et comme les textes, normalement, on les souhaite clairs pour le lecteur, bien, j'aurais souhaité que ce soit plus clair, mais ce n'est pas clair. Mais je pense que le ministre va nous clarifier ça en nous disant que, dans le règlement, ça va être clair.

**M. Bonnardel** : Oui, c'est une chose, Mme la Présidente, mais au-delà de tout ça, je peux comprendre que le député considère que peut-être l'article n'est pas assez clair pour lui, mais pour les gens qui nous écoutent, c'est important de savoir qu'un chauffeur qualifié devra avoir un véhicule qui... Par règlement, on va définir si, oui ou non, vous avez le droit d'utiliser un véhicule qui n'est pas plus vieux que tant d'âge puis qui a un maximum, exemple, de huit ou 10 ans. Notamment, au Québec, c'est un maximum d'âge de 10 ans.

Il y aura aussi, dans le règlement, une règle selon le kilométrage. Il y a des véhicules qui sont encore très propres et bien entretenus, même à 300 000 kilomètres. On sait que la grande majorité des chauffeurs de taxi ou de leurs véhicules



ont un kilométrage quand même assez élevé. Donc, on ne leur mettra pas plus de contraintes, mais ça va prendre... On va définir une inspection en bonne et due forme pour ces véhicules, mais ce que ça dit, c'est que ce véhicule ne devra pas excéder les limites prévues par règlement du gouvernement.

Alors, là-dessus, ce n'est peut-être pas assez clair pour le député de La Pinière. Il y a peut-être des contradictions avec les commentaires et le texte du projet de loi, mais je veux rassurer les gens, on va encore une fois les rassurer et s'assurer d'avoir, par règlement, une définition d'«inspection» selon le kilométrage, selon l'âge du véhicule.

**M. Barrette :** Mais, Mme la Présidente, est-ce que le ministre va être d'accord avec moi pour dire que le sens propre, même en droit, du mot «limite» est : quelque chose d'infranchissable?

**M. Bonnardel :** Je serais assis de l'autre côté, Mme la Présidente, j'aurais peut-être la même réflexion que le député de La Pinière, mais...

**M. Barrette :** Mme la Présidente, j'interromps le ministre. Je suis sûr qu'il aurait la même réflexion que moi et qu'il ferait le même commentaire. Alors, il n'y aurait pas lieu ici de prendre quelques instants pour préciser ce terme-là dans le texte de loi? On l'a fait tout à l'heure, à 47, je pense. 47, là, vous avez fait, là, un exercice de réécriture absolument remarquable, que j'ai apprécié, qui venait enrichir le nôtre.

**M. Bonnardel :** On a fait le même travail, M. le député. Vous avez vu nos caucus, à l'arrière.

**M. Barrette :** Bien sûr. Et alors donc, il y aura un amendement...

**M. Bonnardel :** Et on n'a pas considéré de changer le libellé de cet article, malgré vos interrogations, toujours suite aux indications du sous-ministre adjoint, qu'il vous a données. Si vous voulez lui poser une question, encore une fois, ça va me plaire, mais je pense que le but final, c'est de protéger, encore une fois, le client dans un véhicule qui sera, en bonne et due forme, inspecté puis qui respecte des règles d'années et de kilométrage. Mais bon, ça, c'est votre prérogative de poser toutes les questions que vous souhaitez, et je mets à votre...

**M. Barrette :** Alors, puisqu'on me jette en pâture le sous-ministre — je dis ça amicalement, là, Mme la Présidente, ce n'est pas méchant du tout, ce que je viens de dire là — alors, je vais en profiter, alors, Mme la Présidente. Alors, M. le sous-ministre, est-ce que, dans votre connaissance, dans le corpus législatif, il y a d'autres exemples où une limite est franchissable, où une limite n'est pas une limite? Ça m'intéresse.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Bien, par exemple, on pourrait convenir qu'après quatre ans de date d'un véhicule celui-ci serait soumis à tous... tant de kilomètres ou toutes les années, à partir de cette limite-là, des vérifications mécaniques auxquelles on a référé.

**M. Barrette :** Oui, mais ça, là, ça veut dire qu'on fait référence spécifiquement à une séquence d'événements, alors que, là, c'est tellement large qu'on est obligé de conclure que c'est la durée de vie de la machine, du véhicule ou le kilométrage du véhicule au complet. Si on dit qu'il y a une limite, là, il y aura... D'ailleurs, moi, je pense que, dans un texte... Si vous aviez le texte, peut-être que vous pourriez nous le montrer. Il doit y avoir un texte, là, qui parle d'inspection, qui dit que l'inspection doit se faire à tous les quatre ans. Ça ne dit sûrement pas «à une limite de quatre ans», là. Ça doit dire probablement «un maximum de quatre ans», «un intervalle maximal de», mais probablement pas le mot «limite».

**M. Unterberg (Jérôme) :** Mais on pourrait comprendre qu'à compter de tant de kilomètres ou tant d'âge, la limite... faire en sorte que vous devriez, de manière périodique, satisfaire à la vérification mécanique jusqu'à, évidemment, l'autre limite, qui serait l'âge ultime du véhicule. Donc, est-ce que...

**M. Barrette :** «Limite» devient, à ce moment-là, Mme la Présidente, un synonyme d'un intervalle, puis, dans le texte, c'est un intervalle. Alors, ma question, c'est : Est-ce qu'il y a des exemples où, dans un texte de loi, on met le mot «limite», puis c'est une limite franchissable?

**M. Unterberg (Jérôme) :** Ah! je n'en ai pas, à cette étape-ci, mais...

**M. Barrette :** Moi non plus.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Mais ça ne veut pas dire que ça n'existe pas. Mais on pourrait faire les recherches, si vous le souhaitez. Je ne sais pas si ce serait utile.

**M. Barrette :** Bien, on pourrait suspendre l'étude du projet de loi... pas du projet de loi, mais de l'article 55, pour faire la recherche.

**M. Bonnardel :** Je ne pense pas qu'on a besoin de suspendre l'article. Je comprends votre ténacité face à...

**M. Barrette :** Alors, je n'ai pas d'autre commentaire à cette étape-ci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions concernant l'article 55? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 55 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division, parce que...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 55 est adopté sur division.

**M. Bonnardel :** Je pensais que tu allais demander le vote.

**M. Barrette :** ...c'est moins intéressant.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le ministre, je vous invite à lire l'article 56.

**M. Bonnardel :** Oui. Donc, l'article 56, Mme la Présidente :

«56. Un chauffeur qualifié ne peut, pour offrir du transport rémunéré de personnes, utiliser une automobile qualifiée dans les cas suivants :

«1° lorsque sa carrosserie ou son habitacle est malpropre;

«2° lorsqu'il constate qu'elle présente une défectuosité ou que les équipements qui y sont ajoutés, notamment le taximètre et le lanternon, le cas échéant, sont défectueux;

«3° lorsque le certificat de vérification mécanique visé à l'article 55 indique qu'elle présente une défectuosité;

«4° lorsqu'il reçoit un avis de défectuosité la concernant donné par un fabricant conformément à la Loi sur la sécurité automobile ou lorsque le propriétaire ou le répondant l'informe de la réception d'un tel avis.

«Toutefois, dans le cas d'une défectuosité mineure, l'automobile peut être utilisée pourvu que la réparation soit effectuée dans un délai de 48 heures.

«Pour l'application de la présente loi, les défectuosités mineures et majeures sont celles prévues par un règlement pris pour l'application des dispositions du chapitre I du titre IX du Code de la sécurité routière.»

Commentaires : L'article 56 énumère les cas où une voiture, bien que dûment autorisée par la société ou inscrite auprès d'un répondant, ne pourrait être utilisée que pour offrir des services de transport de personnes. Il s'agit essentiellement de situations où une défectuosité aurait été constatée à l'automobile.

La section V du chapitre II du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers explicite ce qui constitue une défectuosité mineure et majeure pour les fins de l'application de la loi.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, y a-t-il des interventions concernant le premier alinéa de l'article 56? • (15 h 50) •

**M. Barrette :** Alors, j'en ai une. En partant, on s'entend, là, que là, là, pour le premier alinéa, on annonce qu'on va énumérer les cas où c'est une interdiction.

**M. Bonnardel :** Exact.

**M. Barrette :** Exact? Auquel cas, plus loin, il y aura des amendes. En tout cas, on verra ça plus tard. Mais là on s'entend, là, que le premier alinéa, on parle de clauses éliminatoires, d'interdictions, là. C'est clair, c'est catégorique.

**M. Bonnardel :** Ça dit bien : «Un chauffeur qualifié ne peut...»

**M. Barrette :** Ça, c'est comme «limite», là.

**M. Bonnardel :** C'est comme «sur l'automobile».

**M. Barrette :** Des fois, il y a des mots... et «sur l'automobile», hein? Il y a des mots, des fois, ils veulent dire la vraie affaire, des fois, non. Alors, c'est le ministre, Mme la Présidente, qui m'ouvre la porte à faire un débat sémantique. Je ne peux pas faire autrement qu'entrer dans le débat. Alors là, il me dit... comme pour me dire que c'est vraiment «interdiction», c'est «peut». Oui, mais «sur» puis «limite»... Bon, je ne m'étendrai pas. Alors, je n'ai pas d'autre commentaire pour le premier alinéa.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres commentaires pour le premier alinéa? Donc, nous allons passer au premier paragraphe.

**M. Barrette :** Bon. Alors là, Mme la Présidente, là, ça, c'est pire encore que «limite», c'est vraiment pire que «limite», là, «lorsque sa carrosserie ou son habitacle est malpropre». On va commencer par «carrosserie». Est-ce qu'il y a des carrosseries qui sont propres, là, lors d'une inspection, à tout moment, l'hiver, au Québec?

**M. Bonnardel :** Non. Quand vous dites «une carrosserie malpropre», je vous amènerais aussi sur une carrosserie qui peut être endommagée.

**M. Barrette** : Ah! bien là, on parle malpropre, là, Mme la Présidente. Ce n'est pas endommagé, là, c'est malpropre. Alors, malpropre, ça veut dire que c'est le contraire de propre. Moi, je dis au ministre qu'il met un élément, dans son texte, qui fait que toute la flotte de tous les véhicules qui font du transport rémunéré de personnes va être obligée d'être sortie des voies publiques l'hiver au Québec.

**M. Bonnardel** : Je pense que vous exagérez un petit peu, M. le député. Mais, quand on parle...

**M. Barrette** : Bien, Mme la Présidente, ça veut dire quoi, «malpropre», d'abord?

**M. Bonnardel** : Bien, c'est ça, je vous le répète, une carrosserie malpropre, c'est une carrosserie qui peut être endommagée ou qui sera... un parechoc qui est peut-être mal attaché à l'avant, à l'arrière.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, à sa face même, le ministre me donne des exemples de dommages et non de malpropreté. Peut-être y aurait-il lieu d'apporter un amendement, «carrosserie endommagée et habitacle malpropre»?

**M. Bonnardel** : Regardez, à l'article 56 de la Loi concernant les services de transport par taxi, dans la loi actuelle, on dit... on dit... on dit — laissez-moi chercher — paragraphe 56 : «Le chauffeur d'un taxi, d'une limousine ou d'une limousine de grand luxe est, par ailleurs, tenu de veiller au bon état de propreté de l'automobile, tant de la carrosserie que de l'habitacle...»

**M. Barrette** : Très bien. Mme la Présidente, le ministre vient de nous dire que le chauffeur est tenu de, mais il n'est pas obligé, sous peine d'interdiction, d'arriver à cet objectif-là. Il est tenu, là, le chauffeur, dans 56, à la raisonabilité. Mais à 56.1°, là, premier paragraphe de ce projet de loi là, et c'est la raison pour laquelle j'ai posé la question, au premier alinéa, ce sont les conditions d'interdiction de circuler, et une des conditions, c'est quand la carrosserie ou son habitacle est malpropre.

Dans un cas, le cas que le ministre cite, c'est : il est tenu de veiller à ce que. Bien, ça, c'est bon père de famille, veiller à ce que. Mais ici, c'est une condition stricte : la carrosserie est malpropre, il ne peut pas circuler.

**M. Bonnardel** : Bien, au-delà de l'exemple que je vous ai donné, si le taxi ou le propriétaire est allé en camping, le samedi, dimanche, dans un parc, ou il est allé sur une route...

**M. Barrette** : De gravelle.

**M. Bonnardel** : ...de gravelle, bien, il est possible que le véhicule soit immensément sale. Alors, vous comprendrez bien, Mme la Présidente, M. le député, qu'il va de soi que le lundi matin, si on retourne au travail, de s'assurer que la carrosserie soit propre, pas endommagée, nécessairement...

**M. Barrette** : Oui, mais, Mme la Présidente, avec tous les égards que je dois au ministre, ce n'est pas ça qui est écrit. Au premier alinéa, le ministre me dit : Il ne peut pas, c'est une interdiction de conduite, là, lorsque la carrosserie est malpropre. Donc, l'hiver, on ne peut pas. On revient du chalet, on ne peut pas. Puis comment, malpropre? Moyennement? Très? Passionnément? Peu? Je sais, mais c'est parce que...

**M. Bonnardel** : Écoutez, je sais que vous avez l'imagination fertile, là, que vous imaginez plein, plein, plein de choses, là, mais on demande que le véhicule, tout comme la Loi concernant les services de transport par taxi le mentionne... qu'un véhicule soit en bon état, que la carrosserie soit propre, pas endommagée, ça va de soi aussi, puis que l'habitacle, bien, que vous n'avez pas eu un champ de bataille, hein, dans votre véhicule, là, que ça soit, nécessairement, propre pour vos futurs clients.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, le ministre, là, il a fait quelque chose de très particulier ou son équipe a fait quelque chose de très particulier. On a reconduit... Tu sais, on a dit, dans tout ce débat-là, Mme la Présidente, on l'a dit depuis le début, là, que c'était une espèce de révolution, là, ça changeait... à partir de maintenant, le monde du transport rémunéré allait changer. Puis quand il y avait des éléments qui étaient litigieux, le ministre nous disait toujours : Bien oui, mais c'est déjà là, dans le texte, dans la loi actuelle sur le taxi.

Alors là, pour cet élément-là spécifique, là, le ministre, ce qu'il nous dit, c'est qu'il a voulu, il a voulu, mais n'a pas pu, manifestement, reconduire une provision qui était dans la loi actuelle. La provision, dans la loi actuelle, c'est : veiller à ce que. Ça, c'est une clause genre bon père de famille. On comprend, là, qu'on ne va pas avoir une auto propre tout le temps, là, surtout l'extérieur, donc on vous demande de veiller à ce que. Mais là on veut être tellement plus sévère qu'on dit : Vous ne pouvez pas, si votre carrosserie est malpropre, vous ne pouvez pas. C'est écrit clairement : «Un chauffeur qualifié ne peut, pour offrir du transport rémunéré de personnes, utiliser une automobile qualifiée dans les cas suivants.» Premier cas : lorsque la carrosserie est malpropre. Ce n'est pas pour...

Si on avait voulu le reconduire, on aurait dit : Pour le chauffeur qualifié, pour qu'il puisse offrir un transport rémunéré de personnes, il doit utiliser une automobile qualifiée à propos de laquelle il doit veiller à s'assurer que la carrosserie et son habitacle soient propres. Pas ça qui est écrit. C'est écrit : Il doit, le véhicule, être propre et il doit avoir une carrosserie propre, ce qui est une impossibilité en tout temps. Il est possible parfois, mais ce n'est pas possible d'avoir cette condition-là

en tout temps. Ça veut dire qu'un zélé — ça existe, du monde zélé — pourrait arrêter un véhicule qui n'est pas propre puis dire : Bien là, tu retournes chez vous, là, puis va laver ton char.

Alors, ma question est simple, Mme la Présidente. Est-ce qu'à ce moment-là un inspecteur routier pourrait arrêter un véhicule et lui dire : Là, là, vous avez une heure pour aller au lave-auto, puis je vais vous checker au coin de telle rue, là?

**M. Bonnardel** : Vous exagérez un petit peu, là. Quelqu'un débute sa journée de travail, lundi matin, mardi matin, première chose, il fait l'inspection de son véhicule pour s'assurer que son véhicule soit propre. Ça veut dire passer au lave-auto, si le véhicule est sale, avant d'entreprendre...

**M. Barrette** : Ah! bien, ce n'est pas ça qui est écrit.

**M. Bonnardel** : M. le député, soyez sérieux, là.

**M. Barrette** : Je suis sérieux. Je suis sérieux.

**M. Bonnardel** : On demande à tous les chauffeurs de taxi puis même ceux qui font du transport de rémunéré d'avoir un véhicule propre. Ça va de soi. Alors...

**M. Barrette** : On s'entend, mais là on ne fait pas juste le demander, à veiller à ce qu'il soit propre, on l'exige essentiellement en tout temps. On ne peut pas faire de transport s'il n'est pas propre.

**M. Bonnardel** : Et quel est le malheur?

**M. Barrette** : Pardon?

**M. Bonnardel** : Quel est le malheur?

**M. Barrette** : Quel malheur? Le malheur de quoi?

**M. Bonnardel** : De quel est le malheur de ne pas l'écrire, de demander... d'un véhicule propre?

**M. Barrette** : Bien, c'est-à-dire que l'article, tel qu'il est écrit, il y a une certaine absurdité, là. Tel qu'il est écrit, c'est en tout temps. Ce n'est pas écrit, là : Il doit être propre au départ, le matin, à 8 heures. Ce n'est pas écrit : Il doit passer au lave-auto avant.» Pourtant, dans les articles précédents, il fallait faire, par contre, avant de commencer la journée, une inspection sommaire puis la consigner dans un document qu'on doit avoir sur soi en permanence. Mais là, pour la propreté, ce n'est pas écrit, là, qu'avant de commencer la journée on s'en va au lave-auto ou, si on est dans notre résidence, on passe un coup de boyau d'arrosage. Ce n'est pas écrit, ça.

• (16 heures) •

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, là, quand même, là, on est loin du principe même de la loi, là, quand on est en train de discuter, depuis cinq minutes, sur la propreté d'un véhicule puis de la définition d'une carrosserie propre ou malpropre, d'un habitacle. Quand même, là, quand même, les gens qui nous écoutent, là, puis les chauffeurs de taxi qui nous écoutent, ils le savent. Ils se lèvent le matin, ils s'en vont travailler, ils sont fiers, comme tous ceux qui font du transport rémunéré. Tu t'attends à ce que ton véhicule soit propre. C'est un modèle d'affaires que tu représentes. Que tu sois à Montréal, à Québec ou peu importe la société sous l'égide du répondant futur, je pense que les gens sont fiers. C'est normal de demander qu'une carrosserie puis un habitacle soient propres. Ça va de soi, c'est tout.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, ça n'enlève rien au fait que le ministre écrit un texte de loi. Il fait passer une loi. Cette loi-là va être éventuellement débattue, peut-être, dans une cour. Moi, je vois très bien un inspecteur arriver puis dire : O.K., là, il y a une infraction, là, et puis, «by the way», votre auto n'est pas propre, check, amende supplémentaire, puis regardez, là... attends, le tapis, il n'est pas propre, là. Là, je sens qu'on va me faire référence à l'ancienne loi. Moi, je parle de la loi actuelle.

**M. Bonnardel** : Bien, M. le député, l'article 104, Infractions relatives aux opérations...

**M. Barrette** : De la loi actuelle qui va disparaître? Là, on parle de 104 du projet de loi ou 104 de la loi actuelle?

**M. Bonnardel** : De la loi actuelle, une infraction de 75 \$ à 215 \$ si vous conduisez un taxi ou une limousine dont la carrosserie ou l'habitacle est malpropre.

**M. Barrette** : Alors là, Mme la Présidente, encore une fois, là, le ministre, ce qu'il nous dit, c'est que, d'un côté, il y a un article, dans la loi actuelle, qui dit que la personne doit veiller à, puis là on passe à un article où, en toutes circonstances, ça doit être le cas. Ce n'est pas la même chose. Là, il y a une obligation. Je comprends, là, que, de l'autre côté, on pointe vers la même finalité, mais la même finalité... Il y a la raisonnabilité de l'affaire. Veiller à, c'est veiller à. Là, c'est en tout temps. Et l'habitacle, c'est quoi, la définition de la propreté de l'habitacle?

**M. Bonnardel :** M. le député, l'habitacle d'un véhicule, l'intérieur d'un véhicule, la propreté à l'intérieur d'un véhicule... Je laisse les gens nous écouter, là, puis définir si vos questions, vraiment, sont en lien direct avec cette loi-là.

**M. Barrette :** Oui, oui. Moi, si je suis chauffeur de taxi, même d'Uber, là, je regarde ça, là, puis je dis... puis là je regarde la loi actuelle, là, puis la loi actuelle, elle dit deux affaires. En fait, elle en dit une multitude, mais il y a une affaire puis une multitude d'autres. Elle dit, la loi actuelle, à ce que — ce à quoi nous a référé le ministre — le chauffeur doit «veiller à», puis, s'il ne veille pas à son affaire, il peut avoir une amende. Et, dans les amendes, à l'article auquel il nous a référés, il y a une gradation.

Alors, manifestement, il y a une appréciation subjective de ce qu'est la propreté. Il y a, manifestement, un peu malpropre, moyennement malpropre puis très malpropre, puisque les amendes vont de 75 \$ à 215 \$. Mais, dans la loi actuelle, le chauffeur ne perd pas son... On ne lui interdit pas de conduire. On lui donne une amende, parce que, dans l'article qui est lié à la propreté, c'est qu'il doit «veiller à», alors que, dans ce texte-là, il va avoir l'amende, potentiellement, et l'interdiction de conduire. C'est ça qui est écrit.

Bien, je comprends, là, que ça a l'air drôle, mais ce n'est pas drôle pantoute. Dans la loi actuelle, le chauffeur doit «veiller à». S'il a une faiblesse dans son organisation, là, dans sa journée, il peut avoir une amende, mais il va continuer à conduire. Dans cette loi-là, il va avoir une amende s'il a une faiblesse, et on va lui interdire de conduire si on applique la loi à la lettre. Il y a une grosse différence.

**M. Bonnardel :** Donc, pour vous, avant, conduire un véhicule malpropre ou légèrement malpropre, c'était peut-être correct?

**M. Barrette :** Ce n'est pas ça que je dis, Mme la Présidente.

**M. Bonnardel :** Bien oui, c'est ça que vous dites, là.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, ce n'est pas ça que je dis. On me prête des intentions, mais je ne ferai pas l'appel au règlement. Ce n'est pas ça que je dis. Je vais le répéter.

On a un texte de loi où on dit, à propos de la propreté, que le chauffeur doit veiller à faire en sorte que son véhicule soit propre à l'intérieur et à l'extérieur. Qu'est-ce qui arrive si le chauffeur veille mal à sa... il rate son coup, là, son auto est la moindrement malpropre? Bien, il continue à conduire avec un véhicule malpropre, puis là il n'est pas content parce qu'il a eu une amende, puis il va aller le faire nettoyer.

Dans la loi actuelle, ce n'est pas ça qui arrive. Il ne veille plus, là, il est obligé. S'il ne remplit pas son obligation, parce que c'est une obligation, il ne peut pas conduire si son véhicule n'est pas propre. Alors, dans la nouvelle loi, il a la même amende que dans l'ancienne loi, mais il arrête de conduire cette journée-là. C'est ça qui est écrit dans la loi. La loi actuelle est beaucoup, beaucoup, beaucoup plus sévère que l'ancienne et laisse peu de place... en laisse aucune, place à l'interprétation, pour l'interdiction de conduire, laisse une place à l'interprétation pour l'amende — ça, c'est bien correct — mais ne laisse pas place à interprétation pour l'interdiction.

Alors, c'est ça qui est écrit, «il ne peut pas», alors que dans la loi actuelle, il va pouvoir quand même, mais il va être puni parce qu'il maintient mal son auto. Il va être puni pour ça, il va avoir une amende, mais il va pouvoir conduire pareil, à ses risques et périls, le risque et péril étant peut-être même d'avoir une autre amende trois heures plus tard, comme dans les excès de vitesse, alors que, là, il va arrêter de conduire, là.

C'est encore pire. Imaginez, le chauffeur, là, il a une amende de 175 \$, O.K., bon, je vais finir ma journée pour payer mon amende. Là, c'est : Bien non, tu vas t'en aller chez vous, puis tu as une amende pareil, puis tu travailleras une autre journée, un autre jour. Les deux textes n'ont pas la même portée. On peut en rire, mais le législateur n'écrit pas pour ne rien dire. La portée de ce texte-là est beaucoup plus sévère que le texte actuel.

Est-ce que le ministre voudrait prendre un moment pour peut-être assouplir cette affaire-là?

**M. Bonnardel :** Donc, pour vous, c'est de permettre à un véhicule malpropre...

**M. Barrette :** Non.

**M. Bonnardel :** C'est exactement que ce vous me demandez, parce que ce que je dis aux gens qui nous écoutent, là, aux clients qui nous écoutent : Vous voulez abaisser le service à la clientèle d'un client qui embarque dans un taxi...

**M. Barrette :** Là, Mme la Présidente, là, 35.6°, on me prête des intentions. Je n'ai pas dit que je voulais ça, hein? 35.6°, si on ne me prête pas une intention... Le ministre dit : Donc, pour vous, le député de La Pinière, vous voulez que... Si ça, ce n'est pas prêter des intentions, je ne sais pas ce que c'est, alors que le débat que je fais, c'est un débat de sémantique juridique clair, le sens des mots, limiter dans le bon sens du terme «limite», vous savez, le terme dont a parlé tantôt, là, qui, ailleurs dans le projet de loi, veut dire 50 affaires, mais, dans ma bouche, veut dire juste une affaire. Je limite mon débat au sens des mots puis je dis simplement qu'un est plus sévère que l'autre. Est-ce que c'est clair pour le ministre? Il veut garder ça comme ça. Moi, je trouve ça étonnant puis je lui soumetts la chose.

Alors, 35.6°, Mme la Présidente. Je vous invite à souligner au ministre qu'il ne peut pas me prêter des intentions, surtout pas en disant : Là, je vois que le député de La Pinière veut que... Bien non, je ne veux rien, moi, je veux juste débattre sur le sens des mots.

**M. Bonnardel** : Alors, je répète encore une fois que, oui, nous voulons assurer aux clients québécois d'avoir un véhicule de taxi qui sera propre lors de l'utilisation, autant du côté de sa carrosserie que son habitacle, propre. Voilà.

**M. Barrette** : Alors, est-ce qu'on peut comprendre, à ce moment-là, que n'importe quel signallement d'un véhicule malpropre, dont la carrosserie est malpropre, va induire un arrêt d'utilisation? Est-ce que moi, là, admettons que je suis machiavélique, là, mettons que je suis en guerre contre un compétiteur, je pourrais m'amuser à le dénoncer : Son véhicule est sale?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, «jugement des contrôleurs», là, les mots «jugement des contrôleurs routiers»... Je pense qu'il faut faire la part des choses, là, puis d'arrêter de voir des complots, puis de s'imaginer, là, qu'il pourrait y avoir un complot parce que, woups, on vient de voir un véhicule qu'il y a du calcium dessus. Bien oui, s'il neige, aujourd'hui, puis il y a du sel sur nos routes, il se peut qu'il y ait du calcium jusqu'à la fin de la journée. On s'attend minimalement que, le lendemain matin, le véhicule soit propre puis que le taxi... le propriétaire est passé au lave-auto, aussi simple que ça, puis d'avoir un intérieur de son habitacle propre aussi. Je pense que, pour 100 % des Québécois qui nous écoutent, ils doivent se dire : Bien oui, j'aimerais ça avoir un véhicule propre, moi, quand je rentre dans mon taxi... ou de transport rémunéré par personne.

• (16 h 10) •

**M. Barrette** : Bien, on est tous d'accord, Mme la Présidente, là, mais là le ministre vient de dire quelque chose qui est très impressionnant pour moi. Il vient de dire qu'il a un texte de loi, que lui est en train de faire passer, là, où il y a un «peut». Un «peut», là, c'est quelque chose, «ne peut», là, c'est comme... «ne peut», là, c'est une obligation.

Là, on va passer un texte de loi dont le bout en question est rigide, mais il va être sujet à interprétation. Aïe! c'est pas pire, ça. C'est comme si on dit : Le «et» va pouvoir potentiellement devenir un «ou», en droit, à interprétation, ou le «doit» va devenir un «peut». C'est «ne peut», il ne peut pas, là, c'est fini, là.

**M. Bonnardel** : Je n'ai pas d'autre commentaire, Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Bon. Et pour ce qui est la malpropreté intérieure, là, c'est sujet à interprétation aussi. Comment le ministre voit ça? Il va y avoir un règlement? Ça va être quoi?

**M. Bonnardel** : Le jugement d'un contrôleur routier, Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Le jugement d'un contrôleur? C'est bon. On a vu ça souvent, l'hiver, là, les papiers journaux dans le fond pour absorber le calcium, c'est une malpropreté.

**M. Bonnardel** : Le jugement d'un contrôleur routier, Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Le jugement, bon...

**M. Bonnardel** : Moi aussi, j'ai déjà vu ça, hein, du papier journal dans le fond d'un véhicule. Il existe des tapis aussi, hein? Il existe des tapis sauve-pantalon, pour ne pas les nommer, qui existent, hein?

**M. Barrette** : Oui, mais dans les taxis, le sauve-pantalon, il vient plein vite. Le papier journal...

**M. Bonnardel** : Bien, vous savez quoi, M. le député, votre taxi, c'est votre entreprise. Donc, si c'est votre entreprise, vous vous assurez, à chaque départ de votre client, s'il y a beaucoup de neige ou d'eau, de vider le petit tapis.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, je répondrai à ça : M. le ministre, c'est votre loi, c'est vous qui choisissez les mots et c'est vous qui allez les faire passer. Et actuellement vous dites vous-même que vos obligations vont être sujettes à interprétation, ce qui, pour un législateur, est rare.

Alors, on va passer au deuxième paragraphe, Mme la Présidente.

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

**M. Barrette** : Ah oui! C'est vrai.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Juste avant, m'assurer s'il y a d'autres interventions concernant le premier paragraphe. Donc, nous allons poursuivre avec le deuxième paragraphe. M. le député de La Pinière.

**M. Barrette** : Alors, est-ce que le ministre veut dire, dans son deuxième paragraphe, que la déféctuosité — je pense que non, là — n'est pas limitée aux équipements ajoutés dans le deuxième paragraphe?

**M. Bonnardel** : Déféctuosité du véhicule.

**M. Barrette** : Donc, du véhicule.

**M. Bonnardel** : Bien, écoutez, vous l'avez au paragraphe 3° aussi, là.

**M. Barrette** : Non, je comprends, mais là on est au paragraphe 2°. C'est une question que je pose, là, parce que, là, on est dans une série d'articles où il y a des questionnements légitimes sur le sens des mots, là. Quand on dit : «Lorsqu'il constate qu'elle présente une déféctuosité — là, "elle", j'imagine que c'est l'automobile, évidemment — ou que les équipements qui y sont ajoutés, notamment le taximètre et le lanternon, le cas échéant, sont défectueux», donc c'est une déféctuosité du véhicule. Là, ici, la déféctuosité n'est pas qualifiée. Alors, ça veut dire que, dès qu'il y a une déféctuosité, il ne peut pas conduire. Alors, s'il manque un clignotant un matin, il ne peut pas conduire. Là, on ne dit pas si c'est une déféctuosité mineure ou majeure, c'est une déféctuosité. Dans un article précédent, on demande une inspection sommaire. Alors, sommairement, on peut voir une déféctuosité mineure. Et là, bien là, ça vient dire ici, là, parce que ce n'est pas qualifié, que l'automobile ne peut pas sortir. Là, ça va être... C'est le jugement de qui, là?

**M. Bonnardel** : Vous l'avez au dernier alinéa : «Pour l'application de la présente loi, les déféctuosités mineures et majeures sont celles prévues par un règlement pris pour l'application des dispositions du chapitre I du [chapitre] IX du Code de la sécurité routière.»

**M. Barrette** : O.K. Bien, ce n'est pas là qu'est la réponse. La réponse est dans l'alinéa précédent. Alors, on va aller juste pendant un instant, là, au chapitre I du titre X du Code de la sécurité routière, et là la question va être bien simple, là. Ce n'est pas le dernier alinéa. Le dernier alinéa, là, c'est ce qui est identifié, bon, puis là, là, la réponse à ma question, là, est dans l'alinéa précédent. Alors, à 2°, ce n'est pas qualifié. Bon, la réponse, là, elle est à la combinaison des deux autres. Bon, là, on va aller voir, là, puis on va aller voir s'il y a des cas de figure qui ne sont pas prévus.

**Une voix** : ...

**M. Barrette** : Bien oui, je suis allé voir l'application des dispositions. Est-ce que le ministre peut nous dire... En fait, c'est le ministre qui devrait nous dire ça, là, où se retrouve l'énumération, parce qu'à la fin, là, c'est de ça qu'on parle, là, l'énumération des déféctuosités qui sont mineures et majeures.

**M. Bonnardel** : Donnez-moi deux minutes, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin)** : On va suspendre.

*(Suspension de la séance à 16 h 15)*

*(Reprise à 16 h 16)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Alors, nous reprenons les travaux. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Alors, au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers du Code de la sécurité routière, à la section V, «Défécuosités mineures et majeures», vous avez la définition, donc, des défécuosités mineures : «Éclairage, signaux d'avertissement, carrosserie, vitrage, équipement, aménagement, accessoires», et vous avez, un peu plus loin, ce qui est défini comme défécuosités majeures, c'est ce que je viens de vous dire, «système de freinage», «immobilisation», et ce qui est mineur.

**M. Barrette** : Donc, c'est à 163?

**M. Bonnardel** : C'est la section V, à partir de 163, pour ce qui est des... 162, défécuosités mineures, 163, défécuosités majeures.

**M. Barrette** : Majeures. Alors, la mineure... Donc, 163 à 171, c'est majeur, ça? Quand on regarde 162, là, ça dit : «Sous réserve de...»

**M. Bonnardel** : Oui, à partir de 163, vous avez les majeures.

**M. Barrette** : Donc, celles qui sont mineures sont où?

**M. Bonnardel** : Celles qui ne sont pas majeures.

**M. Barrette** : O.K., celles qui ne sont pas majeures, donc elles ne sont pas énumérées.

**M. Bonnardel** : C'est ça.

**M. Barrette** : Juste un petit instant que je regarde ça, là. O.K., donc la mineure, c'est une non majeure au sens de la loi.

**M. Bonnardel** : Bien, mineure simple, là, c'est un éclat de vitre, un éclat de roche dans un pare-brise.

**M. Barrette** : O.K., très bien, c'est correct.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Pas d'autres interventions?

**M. Barrette** : Non, je ne veux pas... Je pourrais, là, faire le tour de tous les... Non, non.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres interventions sur le paragraphe n° 2°? Donc, nous passons au paragraphe n° 3°.

**M. Barrette** : Alors, la vérification, ça... Oui, mais là c'est la même affaire, là, c'est laquelle? C'est la même chose. Si la défektivité est mineure, ça veut dire que la personne, en sortant de l'inspection, a 48 heures pour la corriger.

**M. Bonnardel** : C'est ça.

**M. Barrette** : O.K., c'est tout.

**La Présidente (Mme Grondin)** : O.K. Donc, pas d'interventions sur le paragraphe 3°? Paragraphe 4°.

**M. Barrette** : Bon, ça, c'est ce qu'on appelle communément un rappel, un «recall», et ça vaut pour tous les rappels?

**M. Bonnardel** : Exact.

**M. Barrette** : N'importe quel rappel?

• (16 h 20) •

**M. Bonnardel** : Bien, n'importe quel rappel, attendez, il y a peut-être des rappels...

**M. Barrette** : Moi, j'ai eu un rappel récemment, sur mon auto, sur le système de luminosité attaché aux miroirs. Je peux vous dire que c'était très mineur, là, parce que... C'est vrai, j'ai eu ça. On m'a dit qu'il y avait un danger d'incendie. Bien, c'est ça qui était écrit, qu'est-ce que vous voulez que je vous dise?

**M. Bonnardel** : Oui, mais il est certain... Oui, des rappels, tout le monde en a déjà eu, ou, en tout cas, pour la plupart des véhicules, il y a des rappels qui sont plus urgents, il y en a d'autres qui sont moins urgents. Est-ce qu'on peut les considérer comme mineurs?

On dit que, dans la loi actuelle, à l'article 58 : «Tout titulaire d'un permis de propriétaire de taxi informé d'un avis de défektivité donné par un fabricant [...] doit sans délai prendre les mesures nécessaires afin que la défektivité soit corrigée selon les indications du fabricant ou que l'automobile soit réparée ou modifiée de façon à éliminer la défektivité.»

**M. Barrette** : Donc, c'est n'importe quel rappel?

**M. Bonnardel** : Exact.

**M. Barrette** : O.K., très bien.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Le deuxième alinéa, est-ce qu'il y a des interventions?

**M. Barrette** : Non.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Le troisième alinéa?

**M. Barrette** : Non plus, mais on va revenir à l'article au complet, puis j'aurai une question à poser. Qu'est-ce qui arrive avec l'assurance dans un cas où un rappel n'aurait pas été... on n'aurait pas donné suite au rappel?

**M. Bonnardel** : Là, vous amenez un cas de figure, s'il y a un accident.

**M. Barrette** : Oui, oui, évidemment.

**M. Bonnardel** : S'il y a un accident, c'est l'assurance qui va définir si, oui ou non, il y a matière à dédommager le propriétaire.

**M. Barrette** : Ça va être l'assureur, mais la Commission des transports n'a pas de sanction. Il n'y a pas d'amende ou il n'y a pas de patente de même, là. C'est l'assureur comme tel?

**M. Bonnardel** : Oui.



**M. Barrette** : O.K., très bien.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres commentaires sur l'article 56 dans son ensemble?

**M. Barrette** : Non.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 56 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 56 est adopté sur division.  
L'article 57. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : «57. Le chauffeur qualifié qui constate que l'automobile qualifiée qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes ou les équipements qui y sont ajoutés présentent une défectuosité doit, sans délai, en aviser le propriétaire.

«La forme et la teneur de l'avis sont prévues par règlement du gouvernement; le chauffeur doit avoir en sa possession, lorsqu'il offre du transport rémunéré de personnes, une reproduction de cet avis, et ce, jusqu'à ce que l'automobile ait été réparée.»

L'article 57 reprend pour l'essentiel les dispositions de l'article 52 de la Loi concernant les services de transport par taxi.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des interventions?

**M. Barrette** : Là, au premier alinéa, Mme la Présidente, là, question de précision, on fait référence à un chauffeur qui utilise une automobile qui ne lui appartient pas. Le propriétaire, ici, c'est le propriétaire du véhicule, ce n'est pas le répondant, là.

**M. Bonnardel** : Exact.

**M. Barrette** : O.K. Puis là le deuxième alinéa, là... C'est parce que le... On comprend, puis ce n'est pas explicite, ça l'est au deuxième alinéa, mais, au premier alinéa, c'est un avis écrit.

**M. Bonnardel** : Oui.

**M. Barrette** : Est-ce que ça peut être un courriel?

**M. Bonnardel** : Bien, faire un courriel, ça doit être un avis directement au propriétaire, là.

**M. Barrette** : Mais c'est parce qu'au deuxième alinéa, auquel on va arriver à l'instant, on dit que «la forme et la teneur de l'avis sont prévues par règlement du gouvernement» puis «le chauffeur doit avoir en sa possession, lorsqu'il offre du transport rémunéré de personnes, une reproduction de [l'avis], et ce, jusqu'à ce que l'automobile ait été réparée». Ça fait que, si on fait un courriel, il ne peut pas reproduire son courriel, il peut imprimer son courriel. Alors donc, la question, là : Ça peut-tu être fait par courriel?

**M. Bonnardel** : Bien, je ne vois pas en quoi... Moi, tant que le propriétaire est avisé que le véhicule... Puis logiquement aussi, c'est plus rapide de... en tout cas, pour certains, là...

**M. Barrette** : Bien, c'est parce que le deuxième alinéa exige, il exige, là, que le chauffeur ait en possession une reproduction de l'avis, là.

**M. Bonnardel** : Oui, mais vous pouvez très bien l'avoir sur votre...

**M. Barrette** : Alors, de la manière que c'est écrit, c'est que c'est écrit : Il faut une photocopie ou une copie carbone, là. On dirait que c'est un élément qui est écrit à l'ancienne.

**M. Bonnardel** : Oui, mais encore une fois, directement sur le téléphone, si vous avez votre courriel qui est adressé directement au propriétaire pour lui indiquer qu'il y a une défectuosité sur le véhicule, pour moi, ça va de soi que c'est un élément de...

**M. Barrette** : Ça va de soi.

**M. Bonnardel** : Ça va être un élément de preuve, là.

**M. Barrette** : Avec tout respect, Mme la Présidente, ce qu'on pense être... ça va de soi... Nous, dans nos vies, le commun des mortels, ça ne va pas toujours de soi avec les instances juridiques. Ça fait qu'il y a-tu lieu ici, là, de... Y a-tu quelqu'un, juridiquement, qui peut juste, là, confirmer que tout ça, c'est correct, là, ce qu'on dit, là?

**M. Bonnardel** : Bien, vous l'avez à l'article 60. On répond un peu à votre inquiétude, là.

**M. Barrette** : Là, je pense, la réponse s'en vient, là.

**M. Bonnardel** : Non, c'est ça, c'est ce que je vous ai dit. Donc, une forme de constatation ou de réponse au propriétaire par courriel fera l'affaire aussi.

**M. Barrette** : Bien non, le 60, là, c'est le contraire de l'autre. On verra ça à 60 tantôt, là. Est-ce que, là, il y aurait eu une confirmation divine de... C'est correct, là?

**M. Bonnardel** : Oui.

**M. Barrette** : Bien là, le savoir est venu à vous. C'est comme la Pentecôte, là. Ça ne vous tente pas de partager ça avec nous autres?

**M. Bonnardel** : ...je vous ai dit, c'est la bonne réponse. Voilà.

**M. Barrette** : Le divin est venu puis la sagesse est restée de l'autre bord. Ça fait qu'on va prendre ça comme du cash. O.K., c'est bon.

Alors, est-ce qu'on peut au moins avoir l'assurance, de la part du ministre, dans le micro, pour les archives, que, dans le règlement, il y aura une provision claire qui va faire en sorte que les communications électroniques vont faire foi de... et qu'une copie électronique dudit avis électronique va suffire?

**M. Bonnardel** : Vous avez tout à fait raison.

**M. Barrette** : Parfait. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Il n'y a pas d'autre intervention sur l'article 57?

**M. Barrette** : Non.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que...

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

**La Présidente (Mme Grondin)** : Oui, M. le député de La Pinière?

**M. Barrette** : ...évidemment, de faire des références religieuses ici. Je pense, c'est complètement inapproprié.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, est-ce que l'article 57 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 57 est adopté sur division.  
L'article 58.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, si on peut prendre une pause, j'aurais besoin de discuter avec mes collègues pour 58.

**M. Barrette** : Bien voyons, sur 58?

**M. Bonnardel** : Oui.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons prendre une pause quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 16 h 29)*

(Reprise à 16 h 41)

**La Présidente (Mme Grondin) :** Alors, nous reprenons les travaux. M. le ministre, nous sommes rendus à l'article 58.

**M. Bonnardel :** Oui, donc : «Un chauffeur qualifié d'une automobile qualifiée ayant fait l'objet d'une réparation d'une défectuosité majeure doit avoir en sa possession, lorsqu'il offre du transport rémunéré de personnes, le rapport d'un mécanicien certifié attestant que la réparation a été effectuée selon les règles de l'art.

«Pour l'application de la présente loi, un mécanicien certifié s'entend de la personne qui remplit les conditions prévues par règlement du gouvernement.»

Commentaires : L'article 58 prévoit que tout chauffeur d'une automobile qui aura fait l'objet d'une réparation pour une défectuosité majeure devra avoir en sa possession le rapport d'un mécanicien certifié conformément aux conditions prévues par règlement et attestant que la réparation a été faite selon les règles de l'art.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions?

**M. Barrette :** Oui. J'ai vu qu'en arrivant à 58 le ministre avait peut-être des choses à déposer. Il y en a...

**M. Bonnardel :** Non, non.

**M. Barrette :** La suspension n'aura pas été utile pour 58?

**M. Bonnardel :** Exact.

**M. Barrette :** Eh bien, ça a-tu été intéressant pour vous quand même?

**M. Bonnardel :** Tout à fait.

**M. Barrette :** Est-ce que ça a trait à d'autres choses dont on parle au salon bleu?

**M. Bonnardel :** Non, pas du tout.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le ministre, je vous... M. le député de La Pinière, je vous invite à... Avez-vous des interventions sur l'article 58, s'il vous plaît?

**M. Barrette :** Aussi gentiment que vous le faites, je vais le faire.

Je vais revenir à l'article 58. Alors, pourquoi on ne fait pas référence ici, pour ce qui est des réparations majeures, à, comme on l'a fait à l'autre article, au chapitre I, IX... en tout cas, bref, là, je l'oublie, là. Pourquoi le chapitre I du titre IX du Code de la sécurité routière... pourquoi on n'y fait pas référence, là, à cet article-là? Pourquoi on laisse ça ouvert de même?

**M. Bonnardel :** Parce que quand on parle d'une défectuosité majeure, on fait le lien direct avec l'article...

**M. Barrette :** 56?

**M. Bonnardel :** 56.

**M. Barrette :** Là, je comprends donc qu'à 56 ce n'est pas juste l'application de... c'est une application complète du projet de loi, là, le dernier alinéa. Ce n'est pas juste pour 56.

**M. Bonnardel :** Exact.

**M. Barrette :** Bon. O.K. Parfait. Et là, encore une fois, ça va être dans un règlement, la définition d'un mécanicien certifié?

**M. Bonnardel :** Bien, mécanicien certifié, oui, parce qu'un mécanicien certifié peut venir d'un concessionnaire automobile, d'un mandataire...

**M. Barrette :** Alors, «certifié», ça veut dire quoi, à ce moment-là, si ça peut être juste celui du mandant?

**M. Bonnardel :** Vous devez avoir une réparation d'un mécanicien certifié qui atteste que la réparation a été effectuée. Puis ça, c'est la facture, nécessairement, qui va faire foi de la...

**M. Barrette :** Bien, Mme la Présidente, c'est parce que le ministre nous dit, dans son deuxième alinéa : «Pour l'application de la présente loi, le mécanicien certifié s'entend de la personne qui remplit les conditions prévues par règlement du gouvernement.»

Là, encore une fois, on n'a pas d'idée de ce que le règlement va dire, alors j'essaie de voir à l'avance ce que, dans l'esprit du ministre, veut dire un mécanicien certifié. Est-ce qu'un mécanicien qui est à la station-service du coin de la rue est un mécanicien certifié? Moi, j'ai ça pas loin de chez nous, là, où je fais le plein d'essence, là. C'est un garage de quartier que j'encourage, moi, parce qu'ils sont corrects, ce monde-là, là, puis... Mais ils ne sont pas concessionnaires, puis ils m'apparaissent être bons, là, en tout cas, dans mon expérience de 28 ans où je reste, là.

**M. Bonnardel** : Ça va être défini par règlement. Est-ce qu'un mécanicien du garage que certaines personnes connaissent depuis 25, 30 ans pourrait faire le travail? Tout à fait.

Par règlement, on va définir de quelle façon on va expliquer qu'un mécanicien certifié d'un garage XYZ serait apte à faire la réparation. Puis, encore une fois, c'est le document de facture donnée au client qui va faire foi de la réparation.

Il y a tellement d'évolution dans le domaine automobile. Ce n'est pas nécessairement toujours les concessionnaires qui font ces travaux.

**M. Barrette** : Donc, alors, la certification, elle vient de qui?

**M. Bonnardel** : C'est le règlement qui va définir si le mécanicien d'un garage est certifié.

**M. Barrette** : Mais là si... Le ministre doit avoir une idée, là, pour nous éclairer, là. J'imagine que le mot «certifié», ça doit vouloir dire quelque chose de spécifique, là, puisque le ministre nous dit qu'il va mettre ça dans un règlement.

**M. Bonnardel** : Oui. Un mécanicien certifié, c'est un mécanicien qui a suivi une formation comme telle, là. On ne devient pas mécanicien automobile attiré à certaines compagnies du jour au lendemain. On a suivi, plus souvent qu'autrement, une formation, là.

**M. Barrette** : O.K. Donc, c'est juste ça, une formation.

**M. Bonnardel** : Bien, minimalement, si tu n'as pas de formation automobile, tu n'es pas...

**M. Barrette** : Non, je comprends, là. Je n'oppose pas le voisin à un mécanicien qui en fait un métier, là. Je n'oppose pas l'un et l'autre, mais le ministre n'a pas l'intention d'opposer le concessionnaire à un garage de quartier.

**M. Bonnardel** : Non, pas du tout, parce que vous avez, en tout respect, d'aussi bons mécaniciens dans le garage de quartier...

(Interruption)

**M. Bonnardel** : Ça, ça ressemble à un vote.

**M. Barrette** : Ah! c'est le vote. C'est la cloche électronique.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous suspendons les travaux pour quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 16 h 47)*

*(Reprise à 16 h 49)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous reprenons les travaux. Nous en étions à l'article 58. M. le député de La Pinière, la parole était à vous.

**M. Barrette** : Oui. Donc, simplement pour clore sur cet article-là, un mécanicien certifié, c'est quelqu'un qui a une formation, et ça n'oppose pas le concessionnaire à un mécanicien de quartier. Et le document à... pas déposer, là, mais à montrer, lorsqu'il y a un contrôle, c'est la facture uniquement.

**M. Bonnardel** : Tout à fait.

**M. Barrette** : Encore faut-il que la facture soit claire, mais ça, ça n'appartient pas au ministre ni à la loi.

**M. Bonnardel** : Bien, vous avez raison, là, mais on s'entend...

**M. Barrette** : Non, c'est parce que, des fois, réparation puis... Il y a des factures qui sont sommaires, parfois, on va dire. Très bien. Je n'ai pas d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix de l'article 58. Est-ce que l'article 58 est adopté?

**M. Bonnardel** : Adopté.

**M. Barrette** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 58 est adopté sur division.

Donc, M. le ministre, nous sommes rendus à l'article 59.

• (16 h 50) •

**M. Bonnardel** : Oui. Donc, l'article 59 se lit comme suit : «Un chauffeur qualifié doit réserver l'exclusivité d'une course à un seul passager ou à plus d'un passager lorsque la demande de course vise ces passagers.

«Toutefois, il peut offrir de transporter plus d'un passager ayant demandé séparément une course vers une même destination ou vers plusieurs destinations à l'intérieur du même parcours, à la condition que cette course soit demandée par un moyen technologique permettant à chaque passager d'accepter par écrit et à l'avance le partage des frais de la course.

«Il doit offrir de transporter plus d'un passager lorsque le transport est offert conformément à une entente conclue avec une municipalité, une régie intermunicipale, [ou] un [...] organisme municipal qui exerce une compétence que la loi lui confère en matière de transport collectif, une société de transport en commun ou l'Autorité régionale de transport métropolitain.»

L'article 59 du projet de loi est inspiré de certaines dispositions actuellement contenues dans la Loi concernant les services de transport par taxi.

D'une part, il énonce le principe que le chauffeur qui offre des services de transport rémunéré de personnes doit réserver une course à un seul client ou à plusieurs clients lorsqu'il s'agit d'une demande commune de plusieurs personnes.

D'autre part, son deuxième alinéa permet, à certaines conditions, le partage d'une course pour en réduire le coût pour les passagers ainsi que pour diminuer l'utilisation de l'auto solo.

Enfin, son dernier alinéa donne aussi la possibilité pour un chauffeur de transporter plusieurs passagers lorsque cela s'inscrit dans le cadre d'une entente conclue avec une autorité municipale, une société de transport ou l'Autorité régionale de transport métropolitain.

J'ai un amendement qui modifie... remplace, je devrais dire, remplace le deuxième alinéa. Rendu là, je vous le lirai.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, j'aimerais suspendre quelques minutes. J'aurais besoin d'une conversation avec le ministre qui, je pense, va être plus appropriée hors d'ondes.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons suspendre les travaux quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 16 h 52)*

*(Reprise à 17 heures)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous reprenons les travaux. Nous en étions à l'article 59. M. le député de La Pinière, la parole est à vous.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, donc, j'avais demandé une suspension pour qu'on puisse avoir un échange avec le ministre. Je propose au ministre de suspendre l'article 59 jusqu'à ce que l'amendement qu'il nous a prêté être déposé, je pense, à... 147? 137?

**Une voix** : ...

**M. Barrette** : En tout cas, un peu plus loin, que l'amendement sur le transport adapté soit déposé, et je m'engage formellement à ce que lorsque l'on arrivera à cet amendement, qu'immédiatement après on revienne à 59 avant de poursuivre l'étude détaillée.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Pour suspendre un article, il faut le consentement. Y a-t-il consentement?

**M. Bonnardel** : Consentement.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, consentement.

**M. Barrette** : Merci, M. le ministre.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons suspendre l'article 59.

L'article 60. M. le ministre.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, évidemment, on s'entend que l'amendement précédemment déposé, il reviendra... non, il n'est pas déposé? Je m'excuse, Mme la Présidente, je me mêle de ce qui ne me regarde pas.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, M. le ministre, l'article 60.

**M. Bonnardel** : Oui, donc : «Un chauffeur qualifié n'est pas tenu, malgré toute disposition du présent chapitre, d'avoir en sa possession un document prévu par ces dispositions lorsqu'il est disponible, conformément aux conditions et modalités prévues par règlement du gouvernement, aux personnes agissant comme inspecteurs ou enquêteurs pour l'application de la présente loi.»

Commentaires : Selon l'article 60 proposé, un chauffeur n'aura pas à avoir en sa possession certains documents prescrits par la loi lorsque ceux-ci seront déjà autrement accessibles aux inspecteurs ou enquêteurs chargés d'assurer l'application de la loi.

Ce que ça veut dire, c'est... exemple, la vérification mécanique, bien, vous l'avez par l'entremise de ses mandataires. Le chauffeur n'aurait pas à avoir en sa possession ce document parce que la SAAQ détient déjà l'information, et donc c'est un peu un allègement administratif pour le chauffeur qualifié qu'on souhaite mettre de l'avant.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, y a-t-il des interventions sur l'article 60?

**M. Barrette** : Aucune.

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il n'y a aucune intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 60 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**M. Barrette** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 60 est adopté sur division.

Nous passons à la section II, «Dispositions particulières aux chauffeurs autorisés par la société». M. le ministre. L'article 61.

**M. Bonnardel** : Donc, oui : «Un chauffeur autorisé doit afficher à la vue des passagers, dans l'automobile autorisée qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes, le permis délivré par la société en vertu de l'article 17.

«Il doit aussi, dans les mêmes circonstances, avoir en sa possession le document délivré par la société en vertu de l'article 24.»

Commentaires : L'article 61 du projet de loi exige qu'un chauffeur autorisé par la Société de l'assurance automobile du Québec expose à la vue des passagers son permis de chauffeur.

Ce chauffeur devra également avoir en sa possession le document qui atteste que l'automobile qu'il utilise est bien autorisée par la société.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de l'article 61?

**M. Barrette** : Oui, Mme la Présidente. Je veux juste revenir à 17 parce que c'est toujours le même dilemme, là. Là, ici, Mme la Présidente, le ministre me confirmera sans doute qu'on parle ici des... En fait, bon, c'est clair, là, ce sont les chauffeurs autorisés par la société. Ça va? Et on a eu un échange à savoir, là, le chauffeur... tous les chauffeurs sont autorisés par la société.

**M. Bonnardel** : Vous avez ceux qui sont indépendants par la société et ceux qui passent directement par un répondant. Donc, pour la SAAQ, l'article 17, c'est un peu le principe, là, du «pocket number», là, qu'on connaît avec ce terme que j'ai mentionné. Et l'article 24, c'est une attestation que l'automobile utilisée est autorisée pour offrir des services de transport de personnes par automobile. Donc, à la fin, on peut avoir accès à une copie électronique à partir d'un appareil.

**M. Barrette** : Bon, je ne referai pas le débat, là, mais j'avais trouvé que c'était deux poids, deux mesures entre les systèmes et les autres. Bon, on a fait le débat. Je n'ai pas de commentaire additionnel.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres interventions pour l'article 61? Nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 61 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**M. Barrette** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 61 est adopté sur division.

M. le ministre, je vous invite à lire l'article 62.

**M. Bonnardel** : Permettez-moi deux minutes. J'ai un amendement, que je veux juste aller bien lire, sur 62.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons suspendre les travaux une minute, s'il vous plaît.

*(Suspension de la séance à 17 h 04)*

(Reprise à 17 h 17)

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons les travaux. M. le ministre, je vous invite à lire l'article 62.

**M. Bonnardel :** Oui, donc, l'article 62 : «Un chauffeur autorisé doit, tous les deux ans suivant la date à laquelle l'autorisation de la société lui a été octroyée, lui transmettre l'un ou l'autre du certificat d'absence d'antécédent judiciaire ou de la liste des antécédents judiciaires délivré par un corps de police en vertu de l'article 13.

«Le cas échéant, il y joint un document présentant les motifs pour lesquels il estime qu'une infraction criminelle autre qu'une infraction visée à l'un ou l'autre des paragraphes 1° et 2° de l'article 10, dont il a été déclaré coupable ou pour laquelle il fait l'objet d'une poursuite encore pendante ne présente aucun lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes.»

Commentaires : L'article 62 prévoit que la vérification des antécédents judiciaires des chauffeurs devra être faite à tous les deux ans par la transmission de l'un ou l'autre des certificats mentionnés à l'article 13 du projet de loi. Suivant la logique du régime d'autorisation des chauffeurs et en vue d'assurer la sécurité des usagers, dans le cas où un chauffeur serait visé par des antécédents judiciaires pour lesquels la société doit juger du lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur, il devra justifier pourquoi, selon lui, ceux-ci ne présentent pas un tel lien.

J'ai un amendement, donc, dans le premier alinéa. Je pense qu'il va de soi que je devrais le lire tout de suite :

À l'article 62 du projet de loi, insérer, dans le premier alinéa, après «deux ans», «à compter de la date prévue par règlement du gouvernement, laquelle doit se situer dans les 24 mois».

Cet amendement propose de modifier l'article 62 du projet de loi afin de permettre au gouvernement de déterminer la date à laquelle sera faite la vérification des antécédents judiciaires, vérification qui devra toujours être réalisée dans un délai maximal de 24 mois. Il sera ainsi possible d'harmoniser la périodicité de cette vérification avec le moment où sont payables les frais et les droits visés à l'article 93.1 du Code de la sécurité routière. Comme les frais de renouvellement d'un permis de conduire, ces frais sont actuellement payables à la date d'anniversaire de son titulaire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur l'amendement de l'article 62?

**M. Barrette :** Je ne peux pas m'empêcher, Mme la Présidente, de faire un commentaire, là. Pourquoi on dit... Pourquoi le libellé, c'est «dans les 24 mois» puis ce n'est pas «un délai maximal de 24 mois»?

**M. Bonnardel :** Bien, l'exemple que je vais vous donner...

**M. Barrette :** Non, non, c'est juste pour la sémantique, là.

**M. Bonnardel :** Libellé juridique.

**M. Barrette :** Juridique?

**M. Bonnardel :** Oui.

**M. Barrette :** Bon, O.K., mais je veux juste faire remarquer au ministre, là, que, dans le commentaire, c'est «un délai maximal de 24 mois», hein, puis même que, dans le commentaire, on parle d'harmoniser la périodicité. C'est tous des sujets où on aurait pu marquer... parler de limites, mais on n'a pas parlé de limites. On a parlé de délais maximaux dans les 24 mois, mais pas de limites. Surprenant, hein? Est-ce que le ministre est surpris des commentaires de son amendement?

**M. Bonnardel :** Bien, je ne suis pas surpris des commentaires de mon collègue député de La Pinière, qui est très habile dans les mots et...

• (17 h 20) •

**M. Barrette :** Oui, mais ça fait juste montrer à quel point... Quand on veut avoir une périodicité, on le nomme. Quand on peut avoir des délais maximaux, on le dit. Puis quand on veut avoir une limite qui est, par définition, infranchissable, elle est infranchissable. Je veux juste simplement montrer, là, par cet exercice-là, qu'il y avait matière à confusion dans l'article précédent. C'est tout.

Maintenant, je comprends bien ce qui est écrit là. Je suis surpris que ce soit dans les 24 mois puis qu'on ne dise pas «dans un délai maximal de 24 mois». Ça, ça m'étonne, mais bon, ça m'apparaît secondaire, alors je n'ai pas d'autre commentaire à faire ni au premier ni au... c'est-à-dire sur l'amendement.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions concernant l'amendement à l'article 62? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement de l'article 62 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'amendement de l'article 62 est adopté sur division. Nous revenons à l'article 62. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 62?

**M. Barrette** : Non, sur le premier alinéa.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Sur le premier alinéa. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa?

**M. Barrette** : Non plus.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 62, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**M. Barrette** : Par vote nominal, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, Mme la secrétaire.

**La Secrétaire** : Oui. M. Bonnardel (Granby)?

**M. Bonnardel** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Reid (Beauharnois)?

**M. Reid** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Campeau (Bourget)?

**M. Campeau** : Pour.

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

**M. Tardif** : Pour.

**La Secrétaire** : Mme Chassé (Châteauguay)?

**Mme Chassé** : Pour.

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

**Mme Tardif** : Pour.

**La Secrétaire** : Mme Picard (Soulanges)?

**Mme Picard** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Barrette (La Pinière)?

**M. Barrette** : Abstention.

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

**M. Kelley** : Abstention.

**La Secrétaire** : M. Birnbaum (D'Arcy-McGee)?

**M. Birnbaum** : Abstention.

**La Secrétaire** : Mme Ghazal (Mercier)?

**Une voix** : Elle n'est pas là.

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

**M. Arseneau** : Abstention.

**La Secrétaire** : Mme Grondin (Argenteuil)?



**La Présidente (Mme Grondin) :** Abstention. L'article 62 est adopté tel qu'amendé.

Nous allons passer à la section III, «Dispositions particulières aux chauffeurs inscrits auprès d'un répondant».  
M. le ministre, je vous invite à lire l'article 53... 63, pardon.

**M. Bonnardel :** Oui. Donc, l'article 63, Mme la Présidente : «Un chauffeur inscrit auprès du répondant d'un système de transport peut offrir du transport rémunéré de personnes par automobile dans le cadre de ce système de transport. «Il est alors tenu d'utiliser une automobile inscrite auprès de ce répondant.»

Commentaires : L'article 63 précise que le chauffeur inscrit auprès du répondant d'un système de transport lui permet d'offrir des services de transport dans le cadre des activités de ce système en utilisant une automobile également inscrite auprès de ce même répondant.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Des interventions sur l'article 63, le premier alinéa?

**M. Barrette :** N'aurait-il pas été plus précis de dire «le chauffeur inscrit et dûment autorisé», non?

**M. Bonnardel :** Non, ça va de soi comme ça.

**M. Barrette :** Ah bon! Je prends la parole du ministre. Je n'ai pas d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Sur le deuxième alinéa?

**M. Barrette :** Ah! bien, non, pas de commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 63 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 63 est adopté sur division.  
L'article 64. M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Article 64, donc : «Le point de départ des courses effectuées par les chauffeurs inscrits auprès d'un répondant d'un système de transport doit se trouver sur le territoire de desserte délimité, le cas échéant, par l'autorisation de ce système.

«Toutefois, le point de départ d'une course peut se trouver à l'extérieur de ce territoire dans le cas où l'automobile inscrite utilisée pour l'effectuer retourne sur ce territoire alors qu'elle en était sortie pour effectuer une course.»

Commentaires : L'article 64 établit que les courses effectuées par un chauffeur qui oeuvre pour le compte d'un répondant devront, en règle générale, débiter dans le territoire desservi par le système de transport exploité par ce répondant et tel qu'autorisé par la Commission des transports du Québec. Toutefois, si une course amène un chauffeur à l'extérieur de ce territoire, il aura la possibilité de ramener un client dans le territoire desservi par le système, et ce, afin de minimiser les voyages à vide.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, y a-t-il des interventions concernant l'article 64, le premier alinéa?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur le deuxième alinéa?

**M. Barrette :** Pas pour nous.

**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 64 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 64 est adopté sur division.  
Article 65. M. le ministre. Donc, M. le ministre, l'article 65.

**M. Bonnardel :** Oui. «Un chauffeur inscrit doit afficher à la vue des passagers, dans l'automobile inscrite qu'il utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes, le document prévu au premier alinéa de l'article 47 l'identifiant au système de transport.

«Il n'y est pas tenu si, en vertu du deuxième alinéa de cet article, le répondant auprès duquel il est inscrit n'est pas tenu de lui fournir un tel document.»

Commentaires : À l'image de ce qui est exigé des chauffeurs autorisés par la Société de l'assurance automobile du Québec en vertu de l'article 61, l'article 65 oblige les chauffeurs inscrits auprès d'un répondant à afficher, dans leur automobile, le document avec photo qui les identifie au système. Cette exigence ne sera cependant pas applicable lorsque les courses pourront être demandées exclusivement par un moyen technologique qui permet une telle identification.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de l'article 65?

**M. Barrette :** Juste une petite seconde, là. Quand on lit le premier alinéa, là, Mme la Présidente, là... Allons à 47 un instant. En fait, avant d'aller à 47, Mme la Présidente, là, on est dans des dispositions particulières aux chauffeurs inscrits auprès d'un répondant, n'est-ce pas? Ça, c'est un système qui peut être aussi celui d'un taxi, on s'entend là-dessus, pour cette section-là, là.

Bon, alors, le premier alinéa, là, «[le] chauffeur inscrit doit afficher à la vue des passagers, dans l'automobile inscrite qu'il utilise», ta, ta, ta, «le document prévu». Ça, c'est pour les taxis. Bon.

Maintenant, il n'est pas tenu, lorsque c'est un système... Bien, c'est parce que le répondant, là, il n'est pas tenu, en vertu du deuxième alinéa de cet article... On parle de 47. C'est le deuxième alinéa de 47, mais 47 faisait référence au système qui n'utilise que ça, n'est-ce pas?

**M. Bonnardel :** Oui, mais vous avez la possibilité qu'un chauffeur de taxi soit aussi sous l'égide d'un répondant. Donc, l'obligation d'avoir l'identification dans le véhicule... L'identification est là, comme déjà mentionné par la définition anglaise du «pocket number», et vous avez des chauffeurs de taxi aussi qui utilisent des applications mobiles, qui n'auraient pas à enlever leur «pocket». Je ne sais pas si vous me suivez, là. Vous comprenez ça, là, mais...

**M. Barrette :** Ah! non, je comprends. C'est juste que moi, c'est le commentaire, là, qui m'étonnait un petit peu, là. Ça va revenir au même. C'est parce qu'il peut arriver que des chauffeurs soient à cheval sur les deux systèmes, là, qu'ils puissent utiliser le répartiteur et l'application. Ça peut arriver, ça. Alors, s'ils utilisent l'application, il faut quand même... Là, vous allez me dire : Il est obligatoire parce qu'il va l'avoir toute la journée. C'est juste...

**M. Bonnardel :** Bien, en réalité, oui, c'est ça. Ce que vous dites, c'est que le chauffeur n'enlèvera pas son «pocket number» parce que c'est un peu...

**M. Barrette :** O.K. C'est bon. Pas d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, y a-t-il d'autres commentaires pour l'article 65? Nous allons donc procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 65 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 65 est adopté sur division.  
Article 66. M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Oui. «Un chauffeur inscrit doit avoir en sa possession, lorsqu'il offre du transport rémunéré de personnes par automobile, son attestation de la réussite de l'examen visé au paragraphe 3° de l'article 9.»

L'article 66 exige que tout chauffeur inscrit auprès d'un répondant ait en sa possession, lorsqu'il est en service, sa preuve de réussite de l'examen passé au terme de la formation obligatoire relative au transport rémunéré de personnes qu'il aura suivie.

Donc, l'attestation peut être une copie papier ou une copie électronique disponible dans un appareil.

• (17 h 30) •

**M. Barrette :** Mme la Présidente, ça sert à quoi, là? Pour être autorisé... le chauffeur, là, il est autorisé. Il faut qu'il ait passé l'examen?

**M. Bonnardel :** Oui.

**M. Barrette :** Là, ça ne sert à rien, ça.

**M. Bonnardel :** C'est une règle...

**M. Barrette :** Oui, mais qui ne sert à rien. S'il est autorisé, c'est qu'il a réussi à l'examen.

**M. Bonnardel :** Vous avez raison. Vous avez raison. On demanderait quand même, donc, d'avoir la preuve de réussite de l'examen passé au terme de la formation obligatoire, bon.

**M. Barrette** : Ça ne fait pas alourdir, là? On est censés alléger les choses, là, ici.

**M. Bonnardel** : Non. Je pense que, quand vous avez la copie papier, déjà, de la réussite de votre examen passé au terme de la formation, vous l'avez dans vos documents puis vous la prenez en photo, à la limite, là.

**M. Barrette** : Bien, moi, je trouve que...

**M. Bonnardel** : Ce n'est pas plus lourd.

**M. Barrette** : Bien, ce n'est pas plus lourd...

**M. Bonnardel** : L'examen est passé. L'examen est passé, là. Vous êtes bien fier de l'avoir passé, vous avez la copie, vous la mettez sur votre téléphone puis...

**M. Barrette** : Bien, c'est comme, là, si on me demandait et on se demandait l'un et l'autre, Mme la Présidente, et vous-même, là, de se promener avec notre attestation. On a réussi à passer notre cégep, notre secondaire, notre maternelle. Ça m'apparaît bien peu utile. Y a-tu une autre utilité?

Moi, je veux simplement soumettre le fait que c'est le genre de document qui, avec le temps, disparaît, là. Mme la Présidente, je veux simplement soumettre que, si quelqu'un a passé son examen à 25 ans, il fait une carrière, ça veut dire que, pendant 40 ans, il va devoir se promener, garder ce document-là puis l'avoir tout le temps en sa possession. Ça m'apparaît... Je pense même que...

Pendant que je dis ça, Mme la Présidente, j'essaie de réfléchir si moi, j'ai mon attestation de... mon diplôme de secondaire puis de cégep, encore. Probablement quelque part dans une boîte. Vous autres?

**M. Bonnardel** : Secondaire, je pense que je l'ai.

**M. Barrette** : Non, non, mais c'est parce que, moi, il me semble qu'on devrait abroger ça, là. 66, ça ne sert à rien, là, à moins que... Moi, je vais déposer un amendement, là, proposant de retirer tout simplement 66, à moins qu'on me donne vraiment, là, une utilité à la chose.

**M. Bonnardel** : ...suspendons deux minutes.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons suspendre deux minutes.

*(Suspension de la séance à 17 h 33)*

*(Reprise à 17 h 42)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous reprenons les travaux. Nous étions rendus à l'article 66. M. le ministre, vous avez...

**M. Bonnardel** : Donc, oui, Mme la Présidente. Je dépose un amendement à l'article 66, qui se lit comme suit : Retirer l'article 66 du projet de loi.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des commentaires ou des interventions concernant cet amendement?

**M. Barrette** : Oui, Mme la Présidente. C'est un excellent amendement.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres interventions concernant cet amendement? Nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 66 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**M. Barrette** : Vote nominal.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous allons procéder par vote nominal. Mme la secrétaire.

**La Secrétaire** : Oui. M. Bonnardel (Granby)?

**M. Bonnardel** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Reid (Beauharnois)?

**M. Reid** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Campeau (Bourget)?

**M. Campeau** : Pour.

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

**M. Tardif** : Pour.

**La Secrétaire** : Mme Chassé (Châteauguay)?

**Mme Chassé** : Pour.

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

**Mme Tardif** : Pour.

**La Secrétaire** : Mme Picard (Soulanges)?

**Mme Picard** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Barrette (La Pinière)?

**M. Barrette** : Pour.

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

**M. Kelley** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Birnbaum (D'Arcy-McGee)?

**M. Birnbaum** : Pour.

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

**M. Arseneau** : Pour.

**La Secrétaire** : Et Mme Grondin (Argenteuil)?

**La Présidente (Mme Grondin)** : Abstention. Donc, l'amendement de l'article 26 est adopté, donc l'article 66 est supprimé. C'est assez simple.

Donc, nous poursuivons avec l'article 67. M. le ministre, s'il vous plaît.

**M. Bonnardel** : Donc, oui : «67. Un chauffeur inscrit, lorsqu'il utilise une automobile inscrite auprès du répondant d'un système de transport pour offrir du transport rémunéré de personnes, doit, selon les conditions et modalités qui peuvent être déterminées par règlement du gouvernement, lui apposer l'accessoire nécessaire pour qu'elle soit identifiée à ce système et qu'a dû lui fournir le répondant.»

L'article 67 oblige le chauffeur inscrit auprès d'un répondant d'apposer sur l'automobile qu'il utilise, pour offrir du transport de personnes, l'accessoire qu'il identifie au système pour lequel il offre ses services.

Alors, c'est des discussions que nous avons maintes et maintes fois eues sur l'accessoire et sur l'automobile. Et voilà.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des interventions sur l'article 67?

**M. Barrette** : Je sens que le ministre souhaite qu'il y en ait peu. Il y en aura peu, autrement que de dire... Je fais remarquer au ministre qu'ici on appose l'accessoire, n'est-ce pas?

**M. Bonnardel** : J'ai bien lu.

**M. Barrette** : Pas si sûr, mais c'est le seul commentaire que j'ai à faire.

**M. Bonnardel** : Perspicace, M. le député.

**La Présidente (Mme Grondin)** : S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 67 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 67 est adopté sur division.  
M. le ministre, je vous invite à lire l'article 68.

**M. Bonnardel** : Article 68 : «Outre au propriétaire de l'automobile, un chauffeur inscrit doit, dans les cas visés à l'article 57, transmettre l'avis qui y est prévu au répondant du système de transport auprès duquel l'automobile est inscrite.»  
Commentaires : L'article 68 prévoit que le chauffeur inscrit auprès d'un répondant et qui constate que l'automobile qu'il utilise ou les équipements qui y sont ajoutés présentent une défectuosité doit, sans délai, en aviser le propriétaire. Cette même obligation est également applicable aux chauffeurs autorisés par la Société de l'assurance automobile du Québec.  
J'ai un amendement pour le texte anglais.

**M. Barrette** : Avant d'aller à l'amendement, Mme la Présidente, on peut-tu débattre de 68 en français? Là, à ma grande surprise, on ne fait pas référence... Il faudrait que j'aie voir 57. On ne fait pas... À ma grande surprise, il n'y a pas de référence à un règlement du gouvernement. Alors, est-ce que je comprends que ce qu'a dit le ministre à 57, à savoir qu'il va statuer dans le règlement que ce pourra être par voie électronique, va inclure 68?

**M. Bonnardel** : Vous avez raison.

**M. Barrette** : Est-ce qu'on doit amender ou on doit juste garder ça comme ça, là?

**M. Bonnardel** : Le laisser comme ça.

**M. Barrette** : Alors donc, je comprends que le ministre va, dans son règlement, prévoir les obligations, les modalités, là, qui peuvent varier pour ce qui est de la version électronique pour 68 aussi.

**M. Bonnardel** : Oui.

**M. Barrette** : O.K., c'est bon. Puisque c'est dit, ce sera enregistré.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Aucune autre intervention sur l'article 68? M. le ministre, vous avez un amendement au texte anglais.

**M. Bonnardel** : Oui. Ça se lit comme suit : À l'article 68 du projet de loi, remplacer, dans le texte anglais, «having notified the owner of the automobile in accordance with section 57, registered drivers must, in the cases referred to in that section» par «notifying the owner of the automobile, registered drivers must, in the cases referred to in section 57».  
L'amendement vise à assurer une meilleure concordance entre les textes français et anglais.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des interventions concernant l'amendement?

**M. Barrette** : Non.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement de l'article 68 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'amendement est adopté.  
On revient à l'article 68. Est-ce que l'article 68, tel qu'amendé... tel qu'amendé, pardon, est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 68, tel qu'amendé, est adopté sur division.  
L'article 69.

**M. Bonnardel** : ...se lit comme suit : «Un chauffeur inscrit doit, tous les deux ans suivant la date de son inscription auprès d'un répondant, lui transmettre l'un ou l'autre du certificat d'absence d'antécédent judiciaire délivré par un corps de police en vertu du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 13 ou du certificat d'absence d'antécédent judiciaire lié aux aptitudes et au comportement d'un chauffeur délivré par la société en vertu de l'article 45.»

Commentaires : L'article 69 reprend l'esprit de l'article 62 du projet de loi en exigeant une nouvelle vérification des antécédents judiciaires du chauffeur inscrit auprès d'un répondant, et ce, à tous les deux ans. Pour ce faire, un tel chauffeur devra transmettre au répondant un nouveau certificat d'absence d'antécédent judiciaire ou un certificat d'absence d'antécédent judiciaire lié aux aptitudes ou au comportement d'un chauffeur.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions?

**M. Barrette :** Oui. Pourquoi 69 n'a pas la provision en miroir de l'amendement de 62?

**M. Bonnardel :** Bonne question.

• (17 h 50) •

**M. Barrette :** Comme toujours.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Oui. Si vous permettez, le sous-ministre va juste vous donner une explication entre l'article 62 qui... directement la SAAQ, et le 69, le répondant.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il consentement?

**M. Unterberg (Jérôme) :** Oui. À l'article 62, on vise un cas d'un chauffeur qui est autorisé auprès de la SAAQ et puis on a pu, avec les efficacies recherchées, faire en sorte qu'il y ait concordance, après un certain temps, entre la date d'anniversaire et de renouvellement de permis de conduire ainsi que le moment où il fournit les documents liés à la démonstration de l'absence d'antécédent judiciaire.

Dans le cas d'un répondant, comme on voit à l'article 69, cette efficacité-là, elle n'a pas pu être atteinte, là, de la même manière parce qu'évidemment que, de toute manière, il devra aller pour le renouvellement du permis de conduire, le chauffeur, à la SAAQ, de toute manière. Il n'y aura pas, cette même journée là, la production du certificat d'absence d'antécédent judiciaire parce qu'il se fera à la date du renouvellement, maximum deux ans, auprès du répondant directement.

En d'autres termes, puisqu'on cherchait une efficacité, le mariage de la date du renouvellement de permis de conduire avec l'absence de fourniture d'antécédents judiciaires, à 62, auprès de la SAAQ... Mais ce mariage d'efficacité là, de toute façon, ne peut pas être atteint, parce que, de toute manière, un chauffeur tout de même inscrit auprès d'un répondant doit aller chercher son permis de conduire auprès de la SAAQ.

**M. Barrette :** Et, dans les deux cas, c'est la même affaire dans les deux cas, les chauffeurs doivent toujours aller renouveler leur permis.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Oui, mais à 62, donc, il va pouvoir, en vertu du règlement, faire en sorte qu'au prochain renouvellement on va pouvoir faire un mariage de la date du renouvellement de permis avec la production des informations nécessaires pour l'antécédent judiciaire.

**M. Barrette :** Mais c'est la même situation à 69. Le chauffeur doit lui aussi, même s'il est dans un autre système, renouveler son permis de conduire.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Il devra aller à la SAAQ pour le permis de conduire, chez le répondant pour l'antécédent. Mais, de toute façon, celui qui est chez le répondant devra quand même aller à la SAAQ, tandis que ça ne fera qu'une seule visite pour celui qui n'a qu'à aller à la SAAQ, qui n'est pas chez le répondant.

**M. Barrette :** Oui. O.K. Ça veut dire que le gars qui... le chauffeur, là, qui est dans... à 69, lui, il ne pourra pas marier ces deux événements-là?

**M. Unterberg (Jérôme) :** Même s'il les mariait, de toute façon, ça se ferait à deux places, tandis qu'au moins il aura l'avantage, au moins... C'est sûr qu'il y a beaucoup d'avantages, chez le répondant, on le voit. Il peut aller faire sa demande d'inscription pour agir auprès d'un répondant, pour son véhicule, s'il est propriétaire du véhicule. Mais il reste qu'il demeurera toujours que, pour le permis de conduire, ça, il n'y a pas de délégation, d'aucune façon. Ça reste à la SAAQ.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, y a-t-il d'autres interventions sur l'article 69? Nous allons donc procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 69 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 69 est adopté sur division.

Nous continuons dans la section IV, «Dispositions particulières aux propriétaires d'automobiles qualifiées». M. le ministre, pouvez-vous nous lire l'article 70?

**M. Bonnardel :** Oui. L'article se lit comme suit : «Le propriétaire d'une automobile qualifiée est tenu de mettre à la disposition du chauffeur qualifié utilisant cette automobile pour offrir du transport rémunéré de personnes le document

et l'accessoire, prévus à l'article 24, qui lui ont été remis par la société ou les accessoires, visés au premier alinéa de l'article 50, qui lui ont été remis par le répondant du système de transport auprès duquel cette automobile est inscrite.»

L'article 70 exige du propriétaire d'une automobile autorisée par la Société de l'assurance automobile du Québec et d'une automobile inscrite auprès d'un répondant qu'il fournisse à tout chauffeur qui utilise son véhicule les accessoires qui permettent de distinguer si cette automobile est ou non en service de même que l'attestation d'autorisation du véhicule par la société ou, le cas échéant, l'accessoire permettant d'identifier l'automobile à un système de transport.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Quelqu'un souhaite intervenir sur l'article 70?

**M. Barrette :** Juste une petite seconde, là. Oui, mais 24, là, 24, ça, c'est le document qui vient de là... c'est le sticker, là, ou je ne sais pas trop quoi, qui va être là. Parce qu'à 70, l'alinéa, ça traite de deux accessoires, je pense, là, l'accessoire de la SAAQ puis l'accessoire du système. Et à 24, là...

**M. Bonnardel :** C'est le document qui atteste que l'automobile est autorisée...

**M. Barrette :** Ah! bien non, parce que... Oui, mais le document et l'accessoire.

**M. Bonnardel :** ...et l'accessoire.

**M. Barrette :** Bon, l'accessoire, là, c'est le débat qu'on a eu longtemps, longtemps, longtemps, là, le 360 degrés, le ci, le ça. Je ne vais pas recommencer, mais quand même... Bien, je pourrais, mais je ne recommencerais pas parce qu'on pourrait me taxer de mauvaises intentions, ce que le ministre ne fait jamais. Seulement sur Twitter. Mais, Mme la Présidente, l'accessoire, là, qui va être fourni par la SAAQ pour le véhicule, il ne sera pas fixe, à ce moment-là?

**M. Bonnardel :** Non. L'accessoire qui va être fourni vise à distinguer si, oui ou non, l'automobile est...

**M. Barrette :** Non, non, ça, je comprends. Je comprends, là, mais l'accessoire fourni par la société, là, il ne sera donc pas fixe.

**M. Bonnardel :** Pas nécessairement, non.

**M. Barrette :** Bien, en fait, jamais.

**M. Bonnardel :** Non, non, il ne sera pas fixe.

**M. Barrette :** Ah! ça m'étonne, ça.

**M. Bonnardel :** Bien, je l'ai dit, je l'ai mentionné maintes et maintes fois, pour nous, on...

**M. Barrette :** Non. On a eu beaucoup de débats là-dessus puis disons qu'on a vogué d'une alternative, d'une possibilité à l'autre, là.

**M. Bonnardel :** Non. Bien, c'est de permettre que l'accessoire... qu'on puisse distinguer si l'automobile est en service ou non, autant pour les corps de police que pour les inspecteurs de la SAAQ. Le lanternon, même chose, vous l'enlevez...

**M. Barrette :** Non. Ça, c'est correct, là, mais pour les... Le lanternon, ça, c'est une évidence. Ça, c'est correct, mais pour le... parce qu'on ne sait toujours pas ça va être quoi, l'accessoire pour les autres systèmes, pour les systèmes, en fait. Donc, ça ne sera pas nécessairement quelque chose de permanent. En fait, avec la manière que c'est écrit là, ça ne sera jamais permanent.

**M. Bonnardel :** Tout à fait.

**M. Barrette :** Ça veut dire qu'un véhicule, là, qui... il va au moins y avoir deux affaires à l'intérieur du véhicule. À part le lanternon, là, il va y avoir un accessoire, un deuxième accessoire pour l'identifier au système en question. Puis le véhicule peut participer à trois systèmes.

**M. Bonnardel :** Exact.

**M. Barrette :** Ça va être Noël dans les véhicules.

**M. Bonnardel :** Ça pourrait être, oui, particulier d'avoir un véhicule avec différents accessoires.

**M. Barrette :** En tout cas... et ça, évidemment, la visibilité va dépendre du règlement.

**M. Bonnardel** : Vous avez raison.

**M. Barrette** : Ça, ça veut dire qu'on pourrait avoir l'identification de la SAAQ en avant, un système en avant à droite, puis un système en arrière à gauche.

**M. Bonnardel** : Tout dépend ce que nous allons définir par règlement.

**M. Barrette** : Ah! c'est beau, les règlements, hein? Je n'ai pas d'autre commentaire, Mme la Présidente. J'en aurais, là, mais nous allons passer outre.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres commentaires? Non? Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 70 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 70 est adopté sur division.  
L'article 71. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Oui. Article 71 : «Le propriétaire d'une automobile qualifiée est tenu de voir à son entretien et de faire procéder aux réparations nécessaires lorsqu'elle ou les équipements qui y sont ajoutés présentent une défectuosité visée à l'article 56; il dispose du délai prévu au deuxième alinéa de cet article lorsqu'il s'agit d'une défectuosité mineure.

«Le propriétaire ne peut permettre ou tolérer qu'elle soit utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes dans l'un ou l'autre des cas suivants :

«1° lorsqu'une défectuosité empêche l'utilisation conformément à l'article 56;

«2° lorsqu'elle ne respecte plus les conditions prévues par le règlement du gouvernement.

«De plus, lorsque le kilométrage indiqué à l'odomètre de l'automobile ou son âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, le propriétaire doit la soumettre, selon la périodicité prévue par ce règlement, à la vérification mécanique prévue au sous-paragraphe c du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 19 et obtenir un certificat de vérification mécanique délivré en vertu de l'article 527 du Code de la sécurité routière.

«Le propriétaire doit transmettre une reproduction de ce certificat à tout chauffeur qualifié utilisant cette automobile. Lorsqu'il s'agit d'une automobile inscrite, le propriétaire doit aviser le répondant de toute défectuosité indiquée au certificat.»

Commentaires : L'article 71 énumère différentes obligations relatives à l'entretien et aux réparations des automobiles utilisées pour offrir des services de transport de personnes par automobile. De plus, il exige une vérification mécanique en fonction du kilométrage ou de l'âge du véhicule, que prescrira un règlement du gouvernement.

Il est 18 heures, Mme la Présidente.

**M. Barrette** : ...longuement de 71.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30 aujourd'hui.

*(Suspension de la séance à 18 heures)*

*(Reprise à 19 h 33)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Alors, bonsoir. Nous reprenons nos travaux.

Je vous rappelle que 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. Merci de bien vouloir éteindre la sonnerie de vos appareils électroniques.

Lors de la suspension de nos travaux, à 18 heures, M. le ministre venait de terminer la lecture de l'article 71 du projet de loi. Y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de cet article?

**M. Barrette** : Sans aucun doute, Mme la Présidente, parce que c'est un article, disons, surprenant dans sa rédaction, complexe dans sa portée.

Alors, à 71, au premier alinéa, c'est intéressant, Mme la Présidente, parce que le premier commentaire que je vais faire est en lien direct avec les propos qu'on a tenus dans la séance précédente. On se rappellera qu'à l'article dont j'oublie le numéro, mais le ministre va s'en rappeler, Mme la Présidente, on a vu qu'un propriétaire chauffeur doit... il ne peut plus circuler, là, c'est terminé, si son auto n'est pas propre, ou bien donc sa carrosserie n'est pas propre, ou l'intérieur est malpropre. Et je faisais référence au fait que... je soulignais le fait que, dans la loi actuelle, on était tenu de. La loi actuelle, on est tenu de, puis après ça, il y a des amendes.



Et là on constate, à 71, que le propriétaire, lui, il est tenu de voir à son entretien et de faire procéder aux réparations nécessaires. Là, j'insiste sur l'entretien. Il est tenu. Là, on rejoint la loi actuelle, puis dans l'article précédent, là, dont j'oublie le numéro parce qu'on en a passé tellement dans la journée, c'est : le véhicule ne peut plus être utilisé s'il n'est pas propre. Puis, quand on arrive ici, il est tenu.

Moi, je fais simplement... On vient de passer, là, une série d'articles où les mots changent de sens, là, où les concepts changent d'un article à l'autre. Là, ici, c'est juste «tenu» puis il n'y a rien qui va dire que c'est terminé après, là, il ne pourra pas utiliser son auto si... ainsi de suite. Je fais simplement souligner ce fait-là qui m'amuse beaucoup. Je veux simplement montrer le fait qu'on a des mots, là, qui changent d'une place à l'autre. Bon.

Maintenant, le délai de 48 heures, là, qui est prévu dans un alinéa, ça, c'est correct, je n'ai pas grand-chose à dire de plus là-dessus, mais je veux simplement souligner que, dans le premier alinéa, on utilise le langage approprié. Et je vais renchérir ce point-là, Mme la Présidente, pour ce qui est de l'entretien, parce que l'entretien, là, ce n'est pas simplement mécanique, je pense que c'est aussi le reste.

Et récemment j'avais une conversation avec une personne qui a beaucoup d'expérience dans l'industrie du taxi, qui me racontait à quel point des contraventions se donnent régulièrement par les policiers, sur la base de la propreté du véhicule, hein, et sur la base de la propreté intérieure et extérieure du véhicule. Et s'il se donne régulièrement des contraventions à cet effet-là, ça veut dire qu'à partir de maintenant il y aura donc régulièrement des véhicules mis hors route, parce qu'interdits de donner des services sur cette base-là, parce que l'article en question, c'est ça qu'il dit, d'une façon nominative. Voilà.

Alors, maintenant, je n'ai pas d'autre commentaire à faire. À moins que le ministre vienne me dire ici, là, qu'il y a d'autres éléments auxquels on devrait porter attention sur cet article-là, moi, je n'en vois pas vraiment.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 71?

**M. Barrette :** Bien, c'est-à-dire sur le premier alinéa.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Sur le premier alinéa, vous avez tout à fait raison, M. le député de La Pinière. Deuxième alinéa.

**M. Barrette :** Alors, bien, sur le deuxième alinéa comme tel, non, là, parce qu'il est conditionnel aux deux paragraphes qui suivent, là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Et donc y a-t-il des interventions sur le premier paragraphe?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Le deuxième?

**M. Barrette :** Non, parce qu'encore là on est dans un règlement.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur le troisième alinéa?

**M. Barrette :** Oui. Alors là, on est encore dans la même confusion. Je me demande si le ministre la voit, ce coup-ci, là, parce que, là, on parle, là... Quand on lit le deuxième alinéa, là : «De plus, lorsque le kilométrage indiqué à l'odomètre de l'automobile ou son âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, le propriétaire doit la soumettre, selon la périodicité prévue par ce règlement, à la vérification mécanique», moi, je maintiens encore qu'il y a une certaine confusion, là, mais je n'irai pas plus loin. Moi, il y a un lien, là, qui semble être peut-être plus tenu, mais qui semble exister, entre la périodicité puis la limite. Mais, ça, que voulez-vous? C'est tout.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des commentaires sur le quatrième alinéa?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, est-ce qu'il y a des commentaires... Il n'y a pas d'autres commentaires? Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 71 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 71 est adopté sur division.  
M. le ministre, je vous invite à lire l'article 72.

**M. Bonnardel :** Oui, l'article 72, donc : «Le propriétaire d'une automobile qualifiée qui est informé d'un avis de défectuosité concernant cette automobile donné par un fabricant conformément à la Loi sur la sécurité automobile doit,

sans délai, prendre les mesures nécessaires afin que la défectuosité soit corrigée selon les indications du fabricant ou que l'automobile soit réparée ou modifiée de façon à éliminer la défectuosité.

«Lorsque l'avis mentionne une défectuosité majeure, l'automobile ne peut être utilisée pour offrir [du] transport rémunéré de personnes jusqu'à ce que la défectuosité soit ainsi corrigée ou que l'automobile soit ainsi réparée ou modifiée.

«Le propriétaire est tenu d'informer, sans délai, le chauffeur de l'avis de défectuosité qu'il a reçu ainsi que le répondant du système de transport lorsqu'il s'agit d'une automobile inscrite.»

Commentaires : L'article 72 reprend l'esprit des obligations prévues à l'article 58 de la Loi concernant les services de transport par taxi dans le cas où le propriétaire d'une automobile est informé d'un avis de défectuosité concernant cette dernière. Notamment, il devra prendre les mesures pour faire réparer son automobile et en informer sans délai tout chauffeur qui l'utilise pour offrir des services de transport de personnes et, le cas échéant, le répondant auprès duquel elle est inscrite.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des commentaires sur le premier alinéa?

• (19 h 40) •

**M. Barrette :** Non, mais simplement... parce que je vais avoir une question au troisième alinéa. On va clarifier une chose au premier alinéa. Là, que ce soit clair, on parle du propriétaire qui est informé par le fabricant, n'est-ce pas? Très bien. Bon, évidemment, «soit corrigée selon les indications du fabricant», ça, c'est le rappel que l'on connaît. Là, pour le premier alinéa, je n'ai pas de commentaire additionnel.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Sur le deuxième alinéa.

**M. Barrette :** Oui. Alors, «lorsque l'avis mentionne une défectuosité majeure», c'est comme, là, on vient ajouter un élément de complexité additionnel. Au premier alinéa, on n'a pas qualifié la défectuosité. Dans le deuxième alinéa, on la qualifie de majeure, donc on l'oppose à mineure. Donc, c'est le propriétaire qui doit savoir ce qui est majeur et mineur.

**M. Bonnardel :** Oui. Le propriétaire doit définir si, oui ou non, cette réparation est considérée comme majeure, si cela pourrait empêcher le véhicule de fonctionner selon les règles établies par le règlement que je vous ai mentionné tantôt.

**M. Barrette :** Est-ce qu'il est écrit, à quelque part dans le projet de loi, que... Est-ce qu'à quelque part le propriétaire va être avisé de cet article-là en particulier? Moi, je le vois arriver, là, comme ça, dans un ciel clair, là. On a un projet de loi puis on a débattu d'un certain nombre de choses qui avaient toutes une logique, qui avaient une connexion les unes avec les autres, puis là on arrive à un élément particulier faisant en sorte que, pour bien vivre, là, l'article 72, le propriétaire doit être au courant qu'il doit, lui, là, le propriétaire, savoir ce qui est une défectuosité majeure, au sens de la loi, versus mineure.

Je vais donner un exemple, là. Moi, je connais quelqu'un dans un... pour une autre compagnie, là, que mon auto, là, qui a eu, à un moment donné, un rappel concernant les soupapes de l'injecteur. Ça, c'est parce que l'auto roule, là, puis elle va peut-être avoir un problème de consommation, ce genre de chose là, mais ces soupapes-là peuvent endommager le moteur. Ça peut être majeur, mais c'est-tu vraiment majeur pour le transport?

Là, on vient introduire une notion pour la première fois, puis je n'ai pas vu nulle part, là, dans le texte précédent qu'un propriétaire devait être au fait du chapitre I de l'article 10, ou l'inverse, là, de la loi, là. C'est particulier, là. Là, on va me dire que nul ne peut ignorer la loi, mais il n'y a pas grand monde qui la connaît toute, là.

**M. Bonnardel :** Maintenant, c'est l'obligation du chauffeur de communiquer avec...

**M. Barrette :** Non, non, du propriétaire.

**M. Bonnardel :** Du propriétaire, pardon, du propriétaire de s'informer si cette future réparation est considérée comme majeure pour son véhicule dû au fait qu'il l'utilise pour l'industrie du taxi ou autre.

**M. Barrette :** Mais, en quelque part, est-ce que le ministre prévoit, dans ces systèmes-là, s'assurer... Comment le ministre va faire pour s'assurer que les propriétaires sont au fait de ce genre d'angle là? Moi, j'imagine bien, avec l'exemple que j'ai donné il y a quelques instants, un propriétaire ne pas se casser la tête avec ça, parce que, dans son esprit, ça va être peut-être significatif, potentiellement, mais pas majeur en termes de sécurité. Puis là un propriétaire va se retrouver en défaut par rapport à la loi. Il pourrait se faire... je ne sais pas, moi, il va peut-être se faire confisquer son véhicule — je ne sais pas si c'est prévu à quelque part plus loin — parce qu'il n'a pas posé un geste qui semble évident pour le ministre dans la loi, mais qui ne l'est pas dans le quotidien.

**M. Bonnardel :** Écoutez, c'est certain que le propriétaire doit être tenu d'informer le répondant, d'informer son chauffeur, ça...

**M. Barrette :** Mais ça, je comprends. Je comprends.

**M. Bonnardel :** Oui. Là, ce que vous m'amenez, c'est de dire de quelle façon ce propriétaire doit être informé ou mieux informé de la loi qui dit que, si vous recevez un avis de votre fabricant, immédiatement, vous devez communiquer avec eux pour vous informer.

**M. Barrette** : ...je peux regarder ça pour demain, là, ou on peut prendre une pause, si nécessaire, mais on pourrait revenir aux obligations du propriétaire, dans le texte de loi, et... pas l'assujettir, mais ajouter une mention à l'effet que le propriétaire, dans ses obligations, doit respecter toute mesure, là, liée... En français, là, courant, là, regardez, là, il peut avoir des problèmes liés aux défauts, vous devez vous assurer que vous prenez en considération les défauts en fonction de l'article 10 du chapitre I, ou l'inverse, là, je ne me rappelle pas, là, ou 9, ou combien, là.

**M. Bonnardel** : Oui, je cherche l'article, là, les obligations du répondant, là.

**M. Barrette** : Non, non, pas du répondant. C'est le propriétaire, là.

**M. Bonnardel** : Du propriétaire, oui.

**M. Barrette** : Là, Mme la Présidente, je m'en vais expliquer aussi le problème que je vois, là, pour le bénéfice du ministre, là. C'est parce qu'au troisième alinéa, là, «le propriétaire est tenu d'informer, sans délai, le chauffeur de l'avis de la défektivité», dans l'alinéa précédent, c'est la défektivité majeure. Là, le pauvre chauffeur, là, c'est-tu lui qui va se faire mettre à l'amende? C'est parce que le propriétaire n'a pas compris la portée de son obligation, n'a donc pas informé correctement. Le chauffeur conduit avec un rappel qui est une banalité, qui pourrait avoir un impact significatif sur le véhicule un jour. Je prends l'exemple de la soupape, là, c'est un problème de moteur. Ça ne veut pas dire que ça met en jeu la sécurité d'aucune manière, surtout pas que, quand c'est un rappel, ça ne veut pas dire qu'il y a un problème au moment où le véhicule circule.

Alors, moi, quand je regarde ces trois alinéas-là, que je les mets ensemble avec l'article d'obligation du propriétaire, il me semble qu'on pourrait consentir, puis revenir, puis s'assurer que le propriétaire... ça soit écrit à quelque part : Cher propriétaire, là, si vous avez des obligations... puis, entre autres, dans le cas de défauts, elles sont en lien avec le chapitre I, article 10, une affaire simple de même, là.

**M. Bonnardel** : Donnez-moi deux petites secondes, juste que je vérifie si...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons suspendre les travaux quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 19 h 47)*

*(Reprise à 19 h 55)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous reprenons les travaux. Nous en étions donc au deuxième alinéa. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Oui. Il est certain que, dans ce cas-ci, le propriétaire doit communiquer, comme vous l'avez un peu mentionné, M. le député, avec le concessionnaire pour s'assurer que la future réparation est catégorisée dans la section majeure ou mineure. On donne, dans une certaine mesure, un peu plus de latitude dans cet article de loi, comparativement à l'article 57, la Loi concernant les services de transport par taxi, où on dit que... 58, pardon : «Tout titulaire d'un permis de propriétaire de taxi informé d'un avis de défektivité donné par un fabricant conformément à la Loi sur la sécurité automobile doit sans délai prendre les mesures nécessaires afin que la défektivité soit corrigée selon les indications du fabricant ou que l'automobile soit réparée ou modifiée de façon à éliminer la défektivité.»

Vous m'avez exposé le fait que le chauffeur pourrait recevoir une amende. On m'expose le principe pénal de la diligence raisonnable qu'un chauffeur peut utiliser pour se défendre s'il n'avait été pas informé par le propriétaire de l'avis du fabricant automobile.

Alors, dans ce cas-ci, on fait confiance au propriétaire de communiquer avec son fabricant, son concessionnaire pour s'assurer de faire réparer le véhicule le plus rapidement possible et déterminer si c'est une défektivité mineure ou majeure.

**M. Barrette** : Je comprends le principe, là, je comprends aussi la réponse du ministre, là, que je remercie. Mais finalement, là, avant qu'on suspende, l'objet de la discussion était sur l'avantage ou la pertinence de revenir en arrière, avec consentement, pour s'assurer que, dans les obligations du propriétaire, il y a celle de prendre en compte, eu égard aux défauts, là, le chapitre I, le titre IX ou... le titre I, chapitre IX, là, bon, bref.

**M. Bonnardel** : On va prendre en considération ce que vous dites. En réalité, c'est de s'assurer de définir ce qui est mineur, majeur.

**M. Barrette** : Donc, le ministre, il ne voit pas positivement la suggestion de revenir et le mettre formellement dans les obligations du... ou l'information. Moi, je le regarde, juste dans... C'est préventif, ce que je propose. Ce n'est pas...

**M. Bonnardel** : Bien, c'est déjà dans... Dans le règlement, on peut le modifier, là, pour s'assurer que le propriétaire va informer. C'est ce que vous souhaitez, je pense, là.

**M. Barrette** : Non, le problème que je vois... Oui, c'est ce que je souhaite, je comprends, mais ce que... Moi, là, je reviens au raisonnement que j'ai tenu, là, qui est un cas particulier, là. Dans le premier alinéa, on dit clairement que

le propriétaire qui est informé doit aviser tous les... D'abord, il doit faire la réparation. Parfait. Puis là, dans le deuxième alinéa, là, on parle spécifiquement d'une défectuosité majeure puis là on en parle spécifiquement parce que, dans ce cas-là, il ne peut pas utiliser son véhicule. Alors là, ça arrive, ça pose un problème pour le propriétaire.

Si le propriétaire n'est pas d'avis... pas d'avis, s'il ne sait pas cette distinction-là... Comme moi, par exemple, là, tantôt, là, j'ai demandé d'aller voir c'était quoi, ça, que c'était majeur ou mineur. Ce qui est mineur, c'est ce qui n'est pas majeur, puis ce qui est majeur est listé dans le chapitre I, titre IX, ou inversement, là. Alors, il faut que le propriétaire sache ça, parce que, dans le cas de la majeure, selon la loi, il est obligé de retirer son auto, dans le cas de la mineure, il peut conduire, et là il a 48 heures. Puis si le propriétaire n'a pas compris ça, il va mettre en circulation une automobile qui ne devrait pas l'être à cause de l'interprétation de I, IX, et le pauvre chauffeur pourrait se faire, lui, pénaliser parce qu'il a conduit un véhicule qui ne devrait pas être sur la route. Moi, c'est juste l'imbroglio que ça, ça amène, parce qu'on passe de défectuosité, à défectuosité majeure, au chauffeur.

Encore une fois, moi, mes interventions, là, comme je l'ai fait toutes, là, dans la hiérarchie des responsabilités, là, celui que je souhaite protéger le plus, c'est celui qui est en bas de l'échelle, le chauffeur. Et là le chauffeur pourrait être potentiellement lésé, parce que nulle part dans le projet de loi, là, on a bien fait comprendre au propriétaire : Regardez bien, là, quand vous allez arriver à une défectuosité, soyez bien conscient que la défectuosité, vous devez agir en fonction de mineure et majeure. Mineure, majeure, c'est indiqué à titre I, chapitre IX, ou chapitre I, titre IX, chose que je ne me rentre pas dans la tête encore, mais on se comprend.

**M. Bonnardel :** Vous êtes d'accord avec le fait qu'on reprend l'esprit des obligations de l'article 58 de la Loi concernant les services de transport, où le propriétaire... où tout titulaire d'un permis de propriétaire doit informer d'un avis... • (20 heures) •

**M. Barrette :** Ça, je n'ai aucun problème avec ça. Moi, la seule chose que je soulève comme point, là, c'est qu'il y a-tu moyen... parce que je pense que, Mme la Présidente, vous avez été à même de constater ma surprise quand j'ai vu arriver ça, parce que c'était la première fois qu'on abordait ça du bord du propriétaire, et je me dis : Bien, le propriétaire, bien, peut-être qu'en quelque part, là, il devait bien comprendre à la case départ que, dans ses responsabilités à propos des défectuosités, là, regardez, il y a un article dans la loi, là, qui dit ça, puis, un petit peu plus tard, vous allez vous mettre dans l'embarras et potentiellement mettre dans l'embarras une tierce partie qui ne le mérite pas, parce que, là, vous n'avez pas agi en fonction d'une chose que peut-être vous ne saviez pas. Donc, on revient en arrière puis on dit : Vous devez savoir ça, là, cher propriétaire.

**M. Bonnardel :** Mais je vous le mentionnais, à l'article 58, c'est déjà ce qui prévaut dans le cadre d'un avis... d'un rappel, pardon, là, sur une défectuosité.

**M. Barrette :** Mais ça, à 58, c'est le chauffeur, ce n'est pas le propriétaire.

**M. Bonnardel :** À 58, c'est «tout titulaire d'un permis de propriétaire».

**M. Barrette :** Bien, 58, moi, là, ce que je lis, là, peut-être que je lis le mauvais...

**M. Bonnardel :** 58 dans la loi... excusez, là, hein, dans la Loi concernant les services de transport par taxi.

**M. Barrette :** Oui, mais là cette loi-là, elle va être, dans les faits, remplacée par celle-là, là.

**M. Bonnardel :** Oui, mais ça, c'est déjà des éléments où ils sont familiers. Vous, vous souhaitez, en réalité, là, que le propriétaire ait une obligation plus importante encore d'informer le chauffeur.

**M. Barrette :** Non, pas du tout, pas du tout. Je ne souhaite pas donner des obligations à qui que ce soit. Je souhaite...

**M. Bonnardel :** Que le propriétaire ne se trompe pas?

**M. Barrette :** ...que le propriétaire, là, dans ses... oui, si je dois... On peut le prendre sous cet angle-là, c'est correct, que le chauffeur ait l'obligation de s'informer de ce qui est une...

**M. Bonnardel :** Le propriétaire.

**M. Barrette :** ...le propriétaire, pardon, de ce qu'est une défectuosité majeure ou mineure.

**M. Bonnardel :** Bien, ça, il a l'obligation... bien, l'obligation, il a le devoir d'informer le chauffeur et de s'assurer de faire les vérifications avec son concessionnaire attitré, là.

**M. Barrette :** Oui, encore une fois, là, je ne conteste pas du tout, du tout 72. 72, il n'y a pas de problème, là. C'est juste que 72, de la manière qu'il est écrit, on passe d'une affaire à une autre affaire puis, à la fin, à une troisième affaire qui est le chauffeur. Et là, là, le chauffeur, à la fin, lui, là, son malheur peut être conditionné par l'ignorance du propriétaire face à ce qu'est sa connaissance d'une défectuosité majeure ou mineure. On parle d'un rappel, là, ici, là, un rappel.

Moi, honnêtement, là, c'est clair pour moi que, si j'étais propriétaire, compte tenu de mon âge, là, j'en ai vu, des rappels, là, je serais obligé d'aller voir la loi. Je ne le sais pas, moi, là, là, ce n'est pas clair de même, ce qui est majeur ou mineur. Il est possible que des rappels que j'ai eus dans ma vie soient considérés majeurs dans la loi puis que ce soit mineur à mon sens à moi.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député de La Pinière, vous souhaitez une réponse du sous-ministre?

**M. Barrette :** Oui, oui. On me l'a offert. Je prends l'occasion, là, pour m'éduquer.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Merci, Mme la Présidente. Donc, la question que soulève le député de La Pinière nous amène évidemment à considérer que, lorsqu'on regarde les déficiences mineures et majeures et leur classement, c'est sûr qu'on réfère à des interprétations de la loi. Donc, si c'est la radio qui est défectueuse, je pense que personne n'est en zone de risque. Si ce sont les freins, bien là, je pense qu'on ne débattrait pas si c'est majeur, le cas échéant.

Entre les deux, il peut y avoir des zones grises, et je pense que, Mme la Présidente, le député de La Pinière se soucie justement de ces cas de zone grise où il pourrait y avoir une situation où le propriétaire, de bonne foi, se retrouve à laisser un véhicule circuler peut-être même après qu'il se soit informé auprès de son concessionnaire ou d'un garage... et laisse circuler le véhicule pensant que c'est mineur, de manière fondée, alors que peut-être quelqu'un d'autre, qui serait un contrôleur, aurait l'opinion différente. Puis là il ferait valoir sa défense devant le tribunal. Évidemment, respectueusement, là, on ne sait jamais, devant un tribunal, ça sera... la preuve appartient aux personnes, mais le jugement appartient au tribunal.

Et donc il peut y avoir des situations, comme c'est le cas actuellement, où qu'est-ce qui est mineur, qu'est-ce qui est majeur... Dans bien des cas, on voit, là, qu'il n'y a pas de débat, mais je pense que ce que recherche le député de La Pinière, c'est d'avoir une plus grande assurance. Dans la loi, il y aura toujours des cas d'interprétation. On le regarde ici, là, lorsqu'on regarde les articles 162, 163 et suivants, là, il y a quand même beaucoup, là, d'éléments.

Ce qu'on se disait ici, c'est que peut-être il y a lieu, lorsqu'il y a un rappel, mais ce n'est quand même pas courant non plus, ça reste quand même exceptionnel dans la vie d'un véhicule, d'une marque de commerce d'un certain véhicule... il y aurait peut-être lieu qu'administrativement on puisse considérer, là, de fournir un accompagnement en communiquant l'interprétation que donnerait, par exemple, la SAAQ ou la Commission des transports sur le sujet, peut-être plus la SAAQ.

Il faudrait peut-être apprécier, là, quelle institution serait la plus adéquate, mais le ministre, donc, s'il donnait instruction, on pourrait regarder ça pour qu'on puisse administrativement, lorsqu'on a une situation comme ça, faire l'appréciation puis assister. C'est sûr qu'en termes de défense de diligence raisonnable devant un tribunal, l'interprétation d'une autorité relevant du ministre des Transports pèserait grandement, assurément, devant un tribunal, comme élément de preuve d'une personne qui aurait suivi le conseil, l'interprétation.

**M. Barrette :** ...ce serait que, dans ce genre de circonstance là, le pauvre chauffeur ne se ramasse pas au tribunal tout court.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Oui, mais ici, nécessairement, le chauffeur, sa défense, ce serait qu'il aurait suivi évidemment l'interprétation que le propriétaire...

**M. Barrette :** Bien là, à la défense, il est rendu en cour.

**M. Unterberg (Jérôme) :** C'est ce que j'invoque. Donc, la défense serait qu'il aurait suivi l'interprétation du propriétaire. Donc, c'est vraiment le propriétaire ici, là, dans son interprétation, au départ, là, qui est le plus en cause, en réalité, là. Je comprends que le chauffeur peut subir l'application de la loi. Mais donc, tant pour le chauffeur que le propriétaire, cette assistance administrative là pourrait être d'une précieuse aide.

**M. Barrette :** Ça fait que ni un ni l'autre, vous ne voyez l'utilité — moi, je la vois, là — de revenir en arrière dans les obligations du propriétaire de s'enquérir, de s'assurer qu'il a une connaissance adéquate du chapitre I, titre IX.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Mme la Présidente, nécessairement, lorsqu'on dit, là, qu'il a comme responsabilité, quand même, l'application de la loi, on réfère nécessairement à ces articles-là. Je ne sais pas si le député souhaite qu'on dise dans l'article qu'on réfère à ces articles-là, mais, en toutes circonstances, c'est une obligation du propriétaire, d'une part. D'autre part, il restera toujours quand même... même si on attire l'attention des personnes dans les bons articles, il y a quand même un exercice de jugement, nécessairement, là, qui prévaut aussi.

Et donc je pense à ces situations-là, là, auxquelles on peut être face à un débat qui mériterait peut-être une assistance administrative, là, pour amenuiser, justement, le fardeau, advenant qu'il y avait... J'ajouterais aussi qu'évidemment... que ceux qui font la vérification des déficiences majeures, mineures... prenons, par exemple, un contrôleur, bien, j'imagine qu'il serait bien au fait de l'interprétation que l'autorité pertinente au ministère des Transports ou relevant du ministre des Transports aurait donnée. Ça facilite énormément l'évitement des ennuis dont on peut penser.

**M. Barrette :** Bon, O.K. Alors, si, Mme la Présidente, de l'avis de la partie gouvernementale, on ne souhaite pas revenir en arrière pour ajouter quelque chose aux obligations du propriétaire, est-ce que, là, on ne pourrait pas rajouter un amendement qui dira que l'avis... lorsqu'on mentionne l'avis d'une déficience majeure telle que définie au titre I, article...

non, à l'article 1... chapitre I, titre IX... titre I, chapitre IX... Sors-moi donc ça encore. Là, au moins, le propriétaire, là, s'il regarde ça, il va bien voir que, là, il y a une référence, là.

**M. Unterberg (Jérôme) :** ...au premier alinéa.

**M. Barrette :** Au deuxième alinéa, moi, que je le mettrais, là.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Mais c'est parce qu'on réfère à l'article 56.

**M. Barrette :** Bien, lorsque... «une automobile qualifiée qui est informé d'un avis de défectuosité»... Bon, O.K., on pourrait le mettre là aussi.

**M. Unterberg (Jérôme) :** C'est-à-dire qu'au premier alinéa, Mme la Présidente, et au deuxième alinéa, premier paragraphe, on réfère à l'article 56 qui, au dernier alinéa de cet article, réfère aux classifications de ce qu'est une défectuosité majeure et mineure.

**M. Barrette :** Oui, mais c'est où ça qu'on réfère à 56?

**M. Unterberg (Jérôme) :** À l'article 71.

**M. Barrette :** Non, non, mais là on est à 72, là.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Oui, mais, en référant à 71, là, on voit bien qu'on réfère déjà à 56. Vous voulez le rajouter à...

**M. Barrette :** Oui, mais 72, il ne fait pas référence à 71. Ah! parce que ça serait l'avis, là, mais 71, là, il ne fait pas référence à une défectuosité qui est signalée par un fabricant.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Non, on réfère à ce qui est une défectuosité majeure et mineure.

**M. Barrette :** Oui, mais 71 ne fait pas référence aux rappels.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Non, c'est 72.

**M. Barrette :** Alors, il n'y a pas de tort juridique, si on l'ajoutait là, une défectuosité en vertu... ou je ne sais pas comme vous voulez l'écrire, là, en vertu de 56, là, si c'est 56 que vous voulez utiliser, là. Moi, j'utiliserais le chapitre et le titre, là, personnellement, là.

**M. Bonnardel :** On va vérifier si on peut faire ça.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous allons suspendre les travaux quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 20 h 10)*

*(Reprise à 20 h 11)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous reprenons les travaux. M. le sous-ministre.

**M. Unterberg (Jérôme) :** Donc, Mme la Présidente, j'entendais ce qu'évoquait le député de La Pinière, et la raison pourquoi je réfèrais à 56, c'était vrai pour 71, mais c'est vrai pour 72, ce à quoi je réfèrais, c'est-à-dire qu'on le dit à 56, dernier alinéa : «Pour l'application de la présente loi, les défectuosités mineures et majeures sont celles prévues par un règlement pris...»

Maintenant, j'entends que le député de La Pinière pourrait, Mme la Présidente, là, puisqu'il ne voit pas les mots «mineures et majeures» à 72, là, peut-être faire valoir, là, que ce n'est pas aussi précis qu'il le souhaiterait comme à 71. Et je laisse au ministre apprécier s'il souhaitait apporter une addition, quoique 56, encore une fois, ça dit que c'est pour l'ensemble de la loi.

**M. Bonnardel :** Ça devient redondant un peu, M. le député, là, mais, écoutez, c'est...

**M. Barrette :** Non, c'est vrai que 56 va couvrir ça, finalement, là. O.K., je vais me satisfaire de...

**M. Unterberg (Jérôme) :** Il y a le mot «majeures» dans le deuxième alinéa de 72.

**M. Barrette :** Oui. Je vais me satisfaire du dernier alinéa de 56. O.K., c'est correct.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Troisième alinéa, est-ce qu'il y a des commentaires?

**M. Barrette :** Bon, je les ai faits, c'est assez.

**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 72 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 72 est adopté sur division.

M. le ministre, je vous invite à lire l'article 73.

**M. Bonnardel :** Oui. Donc, l'article 73 : «Le propriétaire d'une automobile qualifiée doit, lorsqu'elle présente une déféctuosité majeure, la faire réparer selon les règles de l'art par un mécanicien certifié.

«Une fois les réparations effectuées, le propriétaire doit obtenir du mécanicien un rapport attestant que l'automobile a été ainsi réparée et le transmettre au chauffeur qualifié utilisant cette automobile pour offrir du transport rémunéré de personnes.»

L'article 73 prévoit l'obligation du propriétaire de faire réparer l'automobile qui présente une déféctuosité majeure, de même que l'obtention d'un rapport l'attestant, lequel doit être transmis à tout chauffeur utilisant l'automobile pour offrir des services de transport de personnes. Donc, c'est un article qui est inspiré de l'article 57 de l'actuelle Loi concernant les services de transport par taxi.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, on a eu un article similaire, là, pour ce qui est du mécanicien certifié. Est-ce que le ministre peut me rappeler le numéro de l'article, là?

**M. Bonnardel :** C'était...

**M. Barrette :** 58. Alors, juste une petite seconde, parce que, là, mon petit doigt me dit qu'il y a quelque chose de différent. Peut-être que mon petit doigt est fatigué. Ah! O.K., O.K., O.K., juste une petite seconde, là. O.K., ça va.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc...

**M. Barrette :** O.K., c'est à moi? Alors, la formule m'intrigue, «la faire réparer selon les règles de l'art par un mécanicien certifié». Donc, il y a des mécaniciens certifiés qui pourraient ne pas avoir fait une réparation selon les règles de l'art. Ça m'avait tiqué la dernière fois, mais j'ai oublié de commenter là-dessus.

**M. Bonnardel :** On revient donc à ce qui est écrit dans la Loi concernant les services de transport de taxi, où on énumère exactement le même libellé au dernier alinéa, où «toute réparation majeure doit être faite selon les règles de l'art par un mécanicien certifié».

**M. Barrette :** ...

**M. Bonnardel :** Oui, ça me fait rire aussi tout comme vous, «les règles de l'art». On s'attend que...

**M. Barrette :** C'est un moment... C'est un bon moment. Bon, bien, je pense qu'il n'y a pas grand-chose à dire de plus, M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Il faut juste ne pas tourner les coins ronds quand on fait réparer ça, hein, selon les règles de l'art.

**M. Barrette :** Oui, c'est ça, O.K. Maintenant, l'autre affaire qui m'avait tiqué encore la dernière fois, parce que j'avais insisté là-dessus... parce que c'est le même texte, là. Je ne pensais pas qu'il était libellé exactement comme ça. Le ministre, Mme la Présidente, nous a dit que le rapport attestant que l'automobile a été ainsi réparée, là, c'était la facture.

**M. Bonnardel :** ...d'une réparation chez un concessionnaire ou d'un garage XYZ, ce que vous avez dans vos mains, c'est la facture.

**M. Barrette :** Je comprends.

**M. Bonnardel :** Je peux parler... 90 % du temps, vous avez une définition de tout ce qui a été... vous avez un rapport, là, de ce qui a été réparé, remplacé, avec une garantie qui vient...

**M. Barrette :** Mais ça, c'est la facture.

**M. Bonnardel** : Bien oui, il est certain qu'on ne demandera pas un avis écrit, un rapport de trois pages du mécanicien, là, pour expliquer que, selon les règles de l'art, il a bien fait la réparation. Je pense que le document qui va attester de la réparation va...

**M. Barrette** : Là, Mme la Présidente, je ne veux surtout pas que le ministre le prenne personnellement, mais là ça devient une définition pompeuse de la facture. Ça devient un rapport. Moi, dans mon esprit, un rapport, c'est plus détaillé.

**M. Bonnardel** : Oui, mais non...

**M. Barrette** : Rions-en ensemble.

**M. Bonnardel** : C'est ça.

**M. Barrette** : Je n'ai pas d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, y a-t-il d'autres commentaires sur l'article 73? Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 73 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article 73 est adopté sur division.  
L'article 74. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Donc, oui, l'article 74 : «Le propriétaire d'une automobile qualifiée ne peut la céder sans avoir obtenu la révocation de l'autorisation octroyée par la société à l'égard de celle-ci ou, selon le cas, la radiation de son inscription auprès du répondant d'un système de transport.»

Selon l'article 74 du projet de loi, le propriétaire qui souhaite céder une automobile utilisée pour offrir des services de transport rémunéré de personnes devra, au préalable et selon le cas, soit obtenir la révocation de l'autorisation délivrée par la SAAQ, la société, soit voir à la radiation de l'inscription de ce véhicule auprès du répondant concerné. En conséquence, le nouveau propriétaire qui voudrait utiliser cette automobile pour offrir du transport rémunéré de personnes devra remplir les conditions et les formalités requises pour que celle-ci soit qualifiée conformément à la loi.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il des commentaires sur l'article 74?

**M. Barrette** : C'est une question. Donc, le nouveau propriétaire, si c'était un autre propriétaire, là, d'un véhicule dans le même, à la limite, système, il doit recommencer à zéro ou il doit recommencer...

**M. Bonnardel** : Il doit recommencer à zéro.

**M. Barrette** : À zéro? O.K., parfait. Et la révocation, ça, c'est un avis, tout simplement?

**M. Bonnardel** : Tout à fait.

**M. Barrette** : Il n'y a pas de délai, il n'y a rien?

**M. Bonnardel** : Non.

**M. Barrette** : O.K., c'est tout.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, y a-t-il d'autres interventions sur l'article 74? Nous allons donc procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 74 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, l'article est adopté sur division.  
Chapitre V, «Obligations des répondants», section I, portant sur la surveillance d'un système de transport.  
M. le ministre, pouvez-vous nous lire l'article 75?

**M. Bonnardel** : Donc, l'article 75 : «Le répondant...» Permettez-moi juste de suspendre 30 secondes. Je veux juste vérifier quelque chose.



**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous allons suspendre les travaux. Merci.

*(Suspension de la séance à 20 h 20)*

*(Reprise à 20 h 21)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons les travaux. M. le ministre. L'article 75.

**M. Bonnardel :** Donc, oui : «75. Le répondant d'un système de transport est responsable, dans la mesure prévue par la présente loi, de la conformité aux dispositions de la présente loi des activités du système, des chauffeurs et des automobiles inscrits auprès de lui, des propriétaires de celles-ci ainsi que, le cas échéant, du répartiteur ou du teneur de registre dont il retient les services.

«Il est en conséquence tenu de prendre les mesures nécessaires à la surveillance de ces activités, de ces personnes, de ces automobiles, de ce répartiteur et de ce teneur de registre de même que les mesures propres à prévenir et à réprimer tout manquement à ces dispositions et à y consacrer les ressources humaines et matérielles suffisantes.»

Commentaires : L'article 75 introduit le chapitre relatif aux obligations des répondants. Entre autres, il confère à ce répondant la responsabilité d'assurer la surveillance des chauffeurs et des automobiles inscrits auprès de lui, de même que des propriétaires de celles-ci, ainsi que de tout répartiteur ou teneur de registre de qui il retient les services dans le cadre de ses opérations. C'est un peu les discussions que nous avons eues précédemment sur les dispositions et les obligations d'un répondant.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Des interventions portant sur l'article 75, le premier alinéa?

**M. Barrette :** Je vais le prendre, si tout le monde est d'accord, dans sa totalité, là. Essentiellement, là, ça revient à : Vous avez des obligations, organisez-vous pour le faire, on ne vous met pas de paramètres. Puis la Commission des transports va apprécier si c'est correct ou non.

**M. Bonnardel :** Bien, vous avez l'obligation à remplir, qu'on avait mentionnée.

**M. Barrette :** C'est ça, vous êtes obligé de faire ça. Il n'y a pas de balises selon lesquelles vous devez le faire, puis la Commission des transports va apprécier si c'est correct ou non.

**M. Bonnardel :** Bien, pas de balise, les obligations sont quand même importantes... de les remplir, là.

**M. Barrette :** Oui, mais je veux dire, quand on regarde : «Le répondant [...] est responsable, dans la mesure prévue par la présente loi...» Il n'y a pas, de mesure. Je comprends que «dans la mesure prévue», ça veut dire que ça établit que le répondant a la responsabilité de la conformité aux dispositions de la présente loi — ça veut dire qu'ils doivent le faire — des activités du système, des chauffeurs, et ainsi de suite. Le premier alinéa dit : Vous êtes responsables de ça, la conformité des dispositions eu égard à tout ce qui est dans l'organisation.

Puis, dans l'alinéa suivant : Vous devez prendre toutes les mesures nécessaires pour le faire, pour surveiller les activités. Il n'y a pas beaucoup de balises là-dedans. Il y a des finalités, mais il n'y a pas de barème, il n'y a pas de méthode et il n'y a pas d'objectif. Il n'y a pas rien de ça, là. Voici, grosso modo, ce que vous devez faire. Ça doit s'adresser à votre organisation, les autos, les chauffeurs, le répartiteur, et ainsi de suite, puis vous devez surveiller, prévenir, réprimer puis là mettre les ressources nécessaires. Puis si moi, je pars un système, bien, c'est à moi de construire mon affaire. Je n'ai pas de guide, puis la Commission des transports n'a pas d'autre guide que son expérience.

**M. Bonnardel :** Que sa capacité... son jugement face à l'analyse des obligations remplies.

**M. Barrette :** C'est large. C'est éminemment large, puis il n'y aura pas de règlement là-dessus, n'est-ce pas?

**M. Bonnardel :** Non, pas là.

**M. Barrette :** C'est ça. Alors, on a fait effectivement le débat là-dessus précédemment, alors on ne le fera pas.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, le deuxième alinéa, est-ce qu'il y a des commentaires?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Non plus? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 75 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article est adopté sur division.  
M. le ministre, l'article 76, s'il vous plaît.

**M. Bonnardel :** Oui, donc : «76. Le répondant d'un système de transport doit avoir un établissement au Québec.»  
L'article 76, dans les commentaires, exige que le répondant d'un système de transport ait une place d'affaires au Québec. Cette disposition vise à s'assurer que l'État sera en mesure, en cas de contravention à la loi, de prendre les recours appropriés à l'encontre d'une personne ayant une place d'affaires au Québec et non à l'étranger. C'est un peu ce que nous avons discuté aussi dans des articles précédemment entre le siège et la place d'affaires au Québec.

**M. Barrette :** Oui, c'est vrai, Mme la Présidente, qu'on avait discuté de ça, mais on n'était pas allés nécessairement au fond de l'affaire. Alors, allons-y maintenant, là. Mais là je vais avoir certainement besoin d'opinions juridiques, là, précises, là. «Un établissement au Québec», là, quand on regarde le commentaire, là, et qu'on regarde l'alinéa... Il y a juste un alinéa à 76, il y a une phrase. Comment dirais-je? Dans le commentaire, on fait référence à une place d'affaires au Québec et non à l'étranger. Dans l'article, c'est un établissement au Québec, et en ce qui... Puis, dans le commentaire, il y a deux choses, là, il y a la place d'affaires au Québec, puis en haut, dans le premier alinéa, c'est la même chose, la place d'affaires.  
Moi, pour moi, là, légalement, là, quelle est la... puis là je n'ai pas la réponse. J'aimerais ça avoir une opinion purement juridique, là. Est-ce qu'au sens de nos lois fiscales, Revenu Québec, Canada, et ainsi de suite, une compagnie qui est une entité morale, dont le siège social est à l'étranger, là, son établissement au Québec, c'est une entité séparée ou c'est une entité qui, légalement, est subsidiaire de l'autre? Là, là, on est dans le fiscal, là.

**M. Bonnardel :** Donnez-moi deux petites secondes. On va demander une suspension pour répondre à...

**M. Barrette :** Oui. Ça serait le fun d'avoir un échange là-dessus.

**M. Bonnardel :** On va en avoir une.

**M. Barrette :** Si vous ne voulez pas l'avoir en ondes, on peut l'avoir en dehors des ondes, là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous allons suspendre les travaux quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 20 h 26)*

*(Reprise à 21 h 03)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons nos travaux. Nous en étions à l'article 76. Y a-t-il des interventions concernant l'article 76?

**M. Barrette :** Suite aux discussions qu'on a eues pendant la pause, je n'en ai pas d'additionnelle, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous allons donc mettre l'article 76 aux voix. Est-ce que l'article 76 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, il est adopté sur division.  
M. le ministre, pouvez-vous nous lire l'article 77?

**M. Bonnardel :** Oui, Mme la Présidente.

L'article 77 : «Le répondant d'un système de transport doit, sans délai, aviser le propriétaire d'une automobile inscrite d'une défectuosité dont il a été avisé par un chauffeur inscrit conformément à l'article 68. De même, il doit aviser tous les chauffeurs inscrits utilisant une automobile inscrite de l'avis que le propriétaire lui a transmis conformément au quatrième alinéa de l'article 71 ou au troisième alinéa de l'article 72.

«Dès qu'il reçoit l'un de ces avis, le répondant doit s'assurer que l'automobile ne peut, dans le cadre de ce système, être utilisée pour offrir un transport rémunéré de personnes en contravention à l'article 56.»

Commentaires : L'article 77 a pour objectif de s'assurer qu'un répondant qui est informé d'une défectuosité à l'égard d'une automobile inscrite à son système de transport prenne les mesures appropriées pour en aviser son propriétaire. Le cas échéant, il devra également en aviser tous les chauffeurs qui utilisent cette automobile pour effectuer du transport de personnes. Le répondant devra par ailleurs s'assurer que l'automobile ne sera pas utilisée pour offrir du transport de personnes.

Voilà. Donc, c'est une disposition qui est en lien avec la sécurité des passagers, qui reprend grosso modo les dispositions de la loi actuelle en les adaptant au nouveau contexte. Et j'ai un amendement qui supprime le deuxième alinéa et je vous expliquerai pourquoi rendu là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, y a-t-il des interventions concernant le premier alinéa de l'article 77?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** ...interventions? Le deuxième alinéa, donc, M. le ministre, vous avez un amendement.

**M. Barrette :** C'est parce que, là, on devrait aller à l'amendement.

**M. Bonnardel :** Oui, je vais... Est-ce qu'on leur a remis aux députés?

**M. Barrette :** Oui, on l'a.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Oui, tout le monde l'a.

**M. Bonnardel :** Donc : À l'article 77 du projet de loi, supprimer le deuxième alinéa.

Commentaires : Cet amendement prévoit la suppression du deuxième alinéa de l'article 77, par concordance avec un amendement qui sera proposé à l'article 128. En effet, pour une meilleure cohérence, les dispositions relatives aux obligations du répondant, lorsque survient une cause de révocation ou de suspension de l'inscription d'un chauffeur inscrit ou lorsque survient une cause de révocation de l'inscription d'une automobile, seront plutôt prévues à l'article 128, lequel se trouve dans la section relative aux dispositions applicables aux inscriptions auprès d'un répondant d'un système de transport.

Est-ce que ça vous prend des explications juridiques?

**M. Barrette :** Ça éclaircirait des affaires, oui.

**M. Bonnardel :** Alors, j'invite Me Lessard...

**M. Barrette :** La raison pour laquelle ça me le prend — avec plaisir, merci — c'est parce que...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il consentement pour avoir Me Lessard? Oui.

**M. Barrette :** Parce que l'alinéa actuel faisait référence à 56. J'ai peut-être mal... pas porté attention suffisamment, mais 128, l'amendement qui m'a été lu ne faisait pas référence à 56. J'ai peut-être mal entendu.

**Une voix :** ...

**M. Barrette :** Non, c'est parce que l'alinéa actuel, qu'on supprime, là, faisait référence à 56, puis là c'est comme si ça disparaissait.

**Une voix :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Oui, il y a eu consentement, mais je souhaiterais que vous vous identifiez, s'il vous plaît, Me Lessard.

**M. Lessard (Martin) :** Donc, Martin Lessard. Je suis avocat à la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports.

Bien, écoutez, dans le fond, le but de l'amendement, c'est qu'à 77, dans le fond, le deuxième alinéa, on se trouvait, dans le fond, à intégrer une forme de processus de suspension de l'autorisation. Donc, on a tout envoyé ça à l'article 128, qui va venir couvrir tous les cas de révocation, de suspension, soit d'autorisation ou d'inscription auprès d'un répondant. Donc, on a tout rapatrié ça là pour éviter une confusion, parce que, dans le fond, là, on avait un mécanisme, là, d'avis puis que, là, dans ce cas-là, le... devait s'assurer que l'automobile ne soit plus en service.

**M. Barrette :** Les provisions prévues à 56 vont se retrouver à...

**M. Lessard (Martin) :** 128.

**M. Barrette :** À 128, dans l'amendement, hein, c'est ça?

**M. Lessard (Martin) :** Oui, parce que, dans le fond, 56, là, c'est l'article... Je le relis rapidement, là. Dans le fond, c'est ça, 56, c'est toutes les dispositions, là, qui viennent mentionner dans quels cas on ne peut pas utiliser, là, une automobile, là, pour offrir du transport, là, de personnes.

**M. Barrette :** Mais qu'est-ce qui de 56... Est-ce que de 1° à 4°, ça va se retrouver à 128?

**M. Lessard (Martin) :** Bien, effectivement, ça va avoir exactement la même portée, là. C'est juste que, dans le fond, la référence à 56, c'est que, nécessairement, 56 nous dit : «Un chauffeur qualifié ne peut, pour offrir du transport rémunéré de personnes, utiliser une automobile qualifiée dans les cas suivants...» Donc, nécessairement, 56, en soi, était autonome en voulant dire dans quels cas on ne peut pas l'utiliser... on ne peut pas utiliser une automobile.

Donc, comme je vous dis, quand on arrivait à 77, là, on avait une disposition qui venait prévoir une forme d'avis, puis tout ça. Donc, au lieu de prévoir ce régime-là d'avis à 77, alinéa deux, à 128... Donc, 128 va couvrir, évidemment, tous les cas de 56, tous les cas, puis on est tout venu rapatrier, dans une seule disposition, les cas où on doit, là... l'automobile ne pourra plus être inscrite... l'inscription va devoir être suspendue ou une suspension de l'autorisation.

• (21 h 10) •

**M. Barrette :** Est-ce que maintenant Me Lessard peut nous indiquer... À 128? On n'a pas 128, là. Où est-ce que c'est clairement dit que... Non, 128, c'est un amendement. Où est-ce que l'amendement va dire clairement qu'on fait référence à tout ce que 56 prévoit? Moi, je veux juste voir, là, s'il y a vraiment tout ça, là.

**Une voix :** ...

**M. Barrette :** Mais l'article, tel qu'il est écrit, 128, il ne dit pas ça, là. Donc, c'est l'amendement, là, que vous avez en votre possession, là.

**M. Bonnardel :** ...une copie pour le bénéfice...

**M. Barrette :** Juste pour qu'on puisse voir, là. Je vais juste le regarder, là. Est-ce que vous avez encore votre copie? C'est parce que 128, là, un, il ne fait pas référence à 56, puis deux, quand il fait référence à 77, bien là, à 77, où on est actuellement, l'alinéa qui fait référence à 56 va disparaître. Ça fait que quel lien il reste avec 56?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Alors, on suspend les travaux quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 21 h 11)*

*(Reprise à 21 h 16)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons les travaux. Nous en étions à l'amendement de l'article 77 déposé par le ministre. Y a-t-il des interventions?

**M. Barrette :** Suite aux explications que Me Paquin et Me Lessard m'ont données, je n'ai pas d'autre commentaire, c'est-à-dire que les explications ont été satisfaisantes.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix de l'amendement qui supprime le deuxième alinéa de l'article 77. Cet amendement est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Barrette :** Vote nominal, Mme la Présidente. C'est un amendement très important et complexe.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, Mme la secrétaire, un vote nominal est demandé par le député de La Pinière.

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

**M. Bonnardel :** Pour.

**La Secrétaire :** M. Reid (Beauharnois)?

**M. Reid :** Pour.

**La Secrétaire :** M. Campeau (Bourget)?

**M. Campeau :** Pour.

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

**M. Tardif :** Pour.

**La Secrétaire :** Mme Chassé (Châteauguay)?

**Mme Chassé :** Pour.

**La Secrétaire** : Mme Picard (Soulanges)?

**Mme Picard** : Pour.

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

**Mme Tardif** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Barrette (La Pinière)?

**M. Barrette** : Abstention.

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

**M. Kelley** : Abstention.

**La Secrétaire** : M. Birnbaum (D'Arcy-McGee)?

**M. Birnbaum** : Abstention.

**La Secrétaire** : Mme Ghazal (Mercier)?

**Mme Ghazal** : Abstention.

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

**M. Arseneau** : Abstention.

**La Secrétaire** : Mme Grondin (Argenteuil)?

**La Présidente (Mme Grondin)** : Abstention. Donc, l'amendement à l'article 77 est adopté. Nous revenons à l'article 77 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des interventions?

**M. Barrette** : Non.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 77, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

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

Nous poursuivons la section II, «Rapports et autres communications». M. le ministre, pouvez-vous nous lire l'article 78?

**M. Bonnardel** : Oui, Mme la Présidente.

L'article 78 : «Le répondant d'un système de transport doit transmettre à la commission un rapport de ses activités dont la teneur, les modalités et la fréquence sont prévues par règlement du gouvernement.

«Il doit également, tous les deux ans suivant la date à laquelle l'autorisation de la commission a été octroyée à l'égard du système de transport, lui transmettre les documents suivants :

«1° la liste mentionnant les noms et les coordonnées des personnes visées au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 26;

«2° l'un ou l'autre du certificat d'absence d'antécédent judiciaire ou de la liste des antécédents judiciaires délivré par un corps de police en vertu de l'article 13 concernant chacune de ces personnes.

«Le cas échéant, il y joint un document présentant les motifs pour lesquels toute personne visée au paragraphe 1° du deuxième alinéa estime qu'une infraction criminelle dont elle a été déclarée coupable ou pour laquelle elle fait l'objet d'une poursuite encore pendante ne présente aucun lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport.»

Commentaires : L'article 78 proposé prévoit le rapport d'activité que devra transmettre tout répondant d'un système de transport à la Commission des transports du Québec. Il prévoit de plus la transmission obligatoire, à tous les deux ans suivant l'octroi de l'autorisation, de la liste à jour des administrateurs et des dirigeants ainsi que leurs coordonnées, de même que les certificats d'absence d'antécédent judiciaire ou listes des antécédents judiciaires les concernant.

Enfin, en cas de déclaration de culpabilité ou de poursuite pendante relativement à une infraction criminelle, s'ajoute un document exposant les motifs pour lesquels la personne visée estime que cette infraction n'est pas liée aux aptitudes requises et au comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur l'article 78, le premier alinéa?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme la députée de Mercier.

• (21 h 20) •

**Mme Ghazal :** Oui, merci, Mme la Présidente. J'aurais des questions pour le ministre. Quand il parle des rapports de ces activités, c'est quel genre de rapport d'activité qu'il va donner? Je sais que c'est écrit que c'est défini par règlement, mais juste pour nous donner une idée quel type d'information.

**M. Bonnardel :** Bien, grosso modo, ce qu'il est important de savoir, c'est les activités de la société, donc le nombre de courses, la destination de ces courses, départs, arrivées. Et voilà. C'est, pour nous, important de savoir. On en avait déjà parlé, je pense, au début des consultations particulières, où on parlait que les répondants auraient à partager des informations avec les sociétés de transport, pour ne pas nommer Montréal, pour être capable d'arrimer, avec ces informations, une meilleure coordination ou fluidité et d'arrimer toutes ces informations pour avoir un service ou une offre plus que parfaite dans le futur, là.

**Mme Ghazal :** C'est ça. Je me rappelle, moi aussi, ils étaient venus pour parler de ça, parce que c'était important. Eux, ils étaient déjà en pleines démarches à Montréal, le Bureau de taxi de Montréal, pour obtenir ces informations, ces données rapidement, à une fréquence... en fait, presque en temps réel, toutes les données pour leur permettre de mieux gérer la mobilité.

Donc, si je comprends bien, à cet alinéa-là, on parle de ce type d'information là, là. Vous avez dit : nombre de courses, destination, départs, arrivées. Donc, ce sont ce type de données que le Bureau de taxi de Montréal... actuellement, à l'heure où on se parle, avant même l'arrivée du projet de loi n° 17, c'est des informations qu'eux recueillent. Je pense que c'est par un moyen technologique, même, c'est-à-dire qu'ils les recueillent presque en temps réel. C'est de ça qu'on parle, premier alinéa?

**M. Bonnardel :** Ce qu'on parle exactement, c'est ce qu'on a dans le projet pilote : le nombre de courses effectuées — ça, je vous l'ai mentionné — bon, les montants versés par le titulaire à chaque partenaire, le nombre de demandes ou de courses effectuées pour desservir des personnes handicapées. Les exemples : nombre de partenaires chauffeurs qui ont mis fin à leur inscription à l'application mobile, exemple, la marque ou le modèle, l'année, le kilométrage des automobiles utilisées, les évaluations réalisées par les clients. Alors, grosso modo, c'est un peu les demandes ou tout ce qui est demandé présentement.

**Mme Ghazal :** Puis en ce moment, de la façon que c'est demandé, c'est... Là, je ne me rappelle plus, là, je l'avais lu, là, mais je n'ai plus en tête c'est à quelle fréquence que ces informations-là...

**M. Bonnardel :** Ah! il y en a au mois puis il y en a trimestriel.

**Mme Ghazal :** O.K. Puis si c'est possible, comme, par exemple, au bureau de transport de taxi, d'avoir ces données... je pense qu'ils appellent ça comme une plateforme de données ouvertes. Est-ce que ça, ça serait quelque chose, dans le règlement, qui serait tenu en compte pour qu'ils puissent avoir... pour que la commission puisse avoir ces informations-là? Parce que, technologiquement, c'est possible de les avoir. Comme eux, je pense qu'ils disaient, c'était aux cinq secondes, là, que les données entraient, parce que c'est des données extrêmement importantes pour, par exemple, des sociétés de transport, pour les villes, de gérer les déplacements et la mobilité. Donc, ça rentrerait là-dedans.

**M. Bonnardel :** On aura, par règlement, à définir un peu, sur le projet pilote, ce qui est déjà défini pour obtenir le plus de renseignements possible. Est-ce qu'on ira jusqu'aux données réelles? Est-ce qu'il y a une plus-value d'obtenir ces données réelles? Je ne peux pas prétendre que j'ai la réponse. Maintenant, avec ce qu'on a déjà sur papier, on aura déjà un bon bout de fait pour obtenir les renseignements et de les partager avec les sociétés de transport, encore une fois, pour arrimer tout ce qui est transport rémunéré versus transport en commun.

**Mme Ghazal :** Donc...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme la députée de Mercier, juste... Je suis désolée, le député de La Pinière voudrait intervenir sur, justement, cette...

**M. Barrette :** Merci de me laisser, Mme la Présidente. Je vais soumettre à notre collègue de Mercier ainsi qu'au ministre que notre formation politique a clairement évoqué la nécessité, dans ce projet de loi là, de mettre en ligne, de partager ces informations-là en ligne. Je soumetts à notre collègue que le bon moment de parler de ça, c'est à 80. 80 est précisément l'article où on doit traiter de ça, article où... On n'en traitera certainement pas aujourd'hui, là, mais on va commencer avec ça à notre prochaine séance. Alors, ce n'est pas à 78 qu'on doit parler de ça, là, c'est à 80. Moi, j'invite tout le monde à attendre à 80, parce que 80, c'est exactement ça, là. C'est pour la simplification de nos travaux, là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme la députée de Mercier.

**Mme Ghazal :** Je voudrais quand même... Je comprends, là, peut-être que c'est dans deux articles plus loin, mais maintenant qu'on a la conversation... Ça pourrait peut-être être redit à un autre moment, mais ce que je voulais dire, ce qui est important, c'est qu'on ne veut pas que le Bureau de taxi de Montréal perde ce qu'ils ont en ce moment. Parce que les nouveaux joueurs, par exemple, ne seraient pas obligés de transmettre ces informations, alors qu'actuellement les 4 400 taxis qui sont connectés à cette plateforme transmettent déjà en temps réel ces données-là, toutes ces informations-là, et ça permet à la ville de Montréal d'augmenter l'efficacité des transports par taxi, de réduire le nombre de voyages à vide. C'est vraiment un outil de gestion qu'ils utilisent et qui les appuie dans leur prise de décision.

Donc, l'objectif de mon intervention, quand je pose des questions, c'est pour m'assurer que ce projet de loi ne soit pas un recul par rapport à ce qui existe déjà, ce que les 4 400 taxis actuellement, à Montréal, transmettent, que ça continue puis que ça n'arrête pas. Parce que maintenant, finalement, il n'y a plus d'obligation avec ce projet de loi là. C'est l'élément essentiel de mon intervention.

**M. Bonnardel :** Donc, à 80, comme mentionné par le député de La Pinière, on aura à définir par règlement les principes mêmes, donc, de ces rapports ou communications que nous aurons à définir et qui existent déjà dans le projet pilote.

**Mme Ghazal :** ...maintenant ou plus tard, le ministre nous dit que c'est par règlement. Donc, quand on va arriver à 80, ça va être par règlement.

Mais ma question, c'est : Est-ce que le projet de loi n° 17 va être un recul pour tous les efforts qui ont été faits par le Bureau de taxi de Montréal pour que tous leurs chauffeurs de taxi, tous les 4 400, là, soient connectés à leur plateforme de données ouvertes, qui leur permet de mieux gérer les déplacements? Si ce n'est plus obligatoire... que ça soit à 78, à 80, là, si vous me dites que c'est par règlement, ça ne change pas vraiment grand-chose à la question que je suis en train de demander. Ça fait que ma...

**M. Barrette :** ...

**Mme Ghazal :** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député de La Pinière, on va permettre à la députée de Mercier de... Merci.

**Mme Ghazal :** Donc, je vais reprendre le fil de mon raisonnement. Ce que je veux dire, c'est... ma question, c'est : Est-ce que le Bureau de taxi de Montréal va perdre, avec ce projet de loi, cette obligation que les taxis et les nouveaux joueurs soient connectés à leur plateforme actuelle?

**M. Bonnardel :** Ce que le Bureau de taxi de Montréal fait avec une treizaine... avec à peu près 13 des sociétés enregistrées sous le Bureau de taxi, il n'y a rien qui changerait demain matin...

**Mme Ghazal :** Pour les 13.

**M. Bonnardel :** Pour les 13, oui.

**Mme Ghazal :** Mais pour les autres qui vont s'ajouter? Parce que ces autres qui vont s'ajouter vont venir quand même contribuer à... c'est-à-dire s'ajouter sur les routes de la ville de Montréal. Et donc eux, ils vont pouvoir gérer seulement une partie de la flotte des gens qui font du transport rémunéré par personne, mais les nouveaux qui vont s'ajouter puis qui vont avoir un impact sur la mobilité dans la ville, eux autres, ils ne le seraient pas. Donc, l'efficacité de la gestion de ce qui se passe à Montréal serait affectée.

**M. Bonnardel :** Bien, il n'y a rien qui empêcherait, là, de continuer tout ça, là. On n'abaisse pas les...

**Mme Ghazal :** Avec les nouveaux joueurs, ils vont être obligés.

**M. Bonnardel :** Bien, premièrement, le Bureau de taxi le fait déjà avec les 13. Il n'y a rien qui empêche de continuer puis d'avoir ces données comme telles et que, si d'autres joueurs souhaitent embarquer, bien...

**Mme Ghazal :** Mais s'ils ne le souhaitent pas?

**M. Bonnardel :** Bien, s'ils ne le souhaitent pas...

**Mme Ghazal :** Ils n'embarquent pas.

**M. Bonnardel :** ...ils n'embarquent pas avec Montréal.

**Mme Ghazal :** Oui, parce que c'est un impact énorme sur le transport, puis s'assurer de l'efficacité, ça leur permet, à la ville, de mieux gérer... en fait, de savoir en temps réel où se déplacent les voitures, puis ça les guide dans les décisions qu'ils prennent.

Mais là, s'il y a une grosse partie, comme... tous les Uber de ce monde ne souhaitent pas faire partie de cette plateforme-là, donc, bien, leurs efforts, c'est comme un coup d'épée dans l'eau, ne servent plus à rien. Ils sont annulés par le projet de loi, si on n'oblige pas ces données-là qui sont extrêmement importantes. Et beaucoup de... même les nouveaux joueurs nous ont dit, en commission, on va les croire sur parole...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme la députée de Mercier, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux à demain, le mercredi 2 octobre, à 8 h 30, où elle se réunira en séance de travail.

*(Fin de la séance à 21 h 30)*