



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 8 octobre 2019 — Vol. 45 N° 37

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (16)

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

2019

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 8 octobre 2019 — Vol. 45 N° 37

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

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

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

- * M. Martin Lessard, ministère des Transports
- * M. Jérôme Unterberg, idem
- * M. Mathieu Paquin, ministère des Finances

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 8 octobre 2019 — Vol. 45 N° 37

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (16)

(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 secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. M. Reid (Beauharnois) sera remplacé par M. Lafrenière (Vachon) et Mme Montpetit (Maurice-Richard), par M. Kelley (Jacques-Cartier).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme Grondin) : Hier, nous en étions à l'étude de l'article 115, et, avant que je suspende les travaux, la parole était au député de La Pinière. M. le député.

M. Barrette : Oui. Merci, Mme la Présidente. C'est un point d'information. Je suis surpris qu'on demande à la société de faire une enquête alors qu'à l'article 10 il y a déjà, potentiellement, des enquêtes. On va faire des enquêtes sur des condamnations déjà?

Des voix : ...

M. Bonnardel : ...enquête, oui. «La Commission peut, lorsqu'elle est informée ou constate qu'un chauffeur qualifié est poursuivi pour une infraction visée à l'article 10, faire enquête pour déterminer si cette situation compromet la sécurité des usagers...»

M. Barrette : Je suis surpris de ça, là. Un exemple, peut-être?

M. Bonnardel : Oui. Il pourrait y avoir un chauffeur de taxi adapté pour les personnes handicapées, qui le mettent en accusation pour attouchements, exemple. Alors, vous comprendrez que, dans ce cas-ci, ce n'est pas souhaitable qu'un chauffeur poursuive ses activités jusqu'à ce qu'un tribunal rende jugement, là.

M. Barrette : Bon, c'est parce qu'il est déjà condamné. Alors, s'il a été condamné, cette situation-là est sue.

M. Bonnardel : Ou c'est avant, là.

M. Barrette : Bien non...

M. Bonnardel : «Est poursuivi pour infraction».

M. Barrette : Oui. O.K. Bon, c'est correct. O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : ...autres commentaires? Nous allons donc passer de l'article 115 à la mise aux voix. Est-ce que l'article 115 est adopté?

M. Barrette : Vote nominal.

La Présidente (Mme Grondin) : Vote nominal.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Pour.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Pour.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Pour.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Pour.

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

M. Tardif : Pour.

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

Mme Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Lafrenière (Vachon)?

M. Lafrenière : Pour.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

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

M. Kelley : Abstention.

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

M. Arseneau : Abstention.

La Secrétaire : Et Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention. Donc, l'article 115 est adopté.

Nous passons à la section II, portant sur les dispositions applicables aux autorisations octroyées par la société. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Barrette : ...juste faire un commentaire avant de passer à la lecture de l'article 16. Hier, la partie gouvernementale, par la voix d'attachés de presse haut placés au gouvernement, ont fait une série de commentaires sur Twitter, que je considère complètement déplorables. Nous avons, depuis le début, travaillé de façon constructive et fait notre travail, et je trouve déplorable que, du côté gouvernemental et aussi ministériel, on fasse des commentaires publics sur Twitter à l'effet contraire. Mon commentaire étant fait, il n'y a plus de règlement invoqué, on peut passer à 116.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Oui, donc : «116. L'autorisation octroyée par la société à un chauffeur est révoquée de plein droit lorsqu'il est déclaré coupable d'une infraction visée à l'un ou l'autre des paragraphes 1° ou 2° de l'article 10.

«Dans une poursuite intentée contre un chauffeur autorisé pour une telle infraction, le poursuivant doit demander la confiscation du permis délivré en vertu de l'article 17.

«Le juge qui prononce la déclaration de culpabilité doit ordonner la confiscation de ce permis pour qu'il soit remis à la société; il doit en aviser le chauffeur. Cet avis peut être donné à l'occasion ou après le prononcé de la sentence. Dans tous les cas, la date de la confiscation est réputée être la date de la déclaration de culpabilité.

«Le greffier doit, sans délai, transmettre un avis de la confiscation du permis à la société.»

L'article 116 ordonne la révocation de plein droit d'une autorisation délivrée par la Société de l'assurance automobile du Québec à un chauffeur lorsque ce dernier est déclaré coupable d'une infraction qui, selon l'article 10, a un lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur. Il prévoit aussi, en pareil cas, la confiscation du permis attestant de l'autorisation à une disposition s'apparentant à celle proposée présente à l'article 29 de la Loi concernant les services de transport par taxi.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur le premier alinéa? Le deuxième? Le troisième? Et le dernier alinéa?

Nous allons donc passer à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 116 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Oui. «117. La société révoque l'autorisation qu'elle a octroyée à un chauffeur chaque fois qu'il se trouve dans l'une des situations suivantes :

«1° son permis de conduire est révoqué et aucun permis restreint, conformément à l'article 118 du Code de la sécurité routière, ne lui a été délivré;

«2° il a offert du transport rémunéré de personnes par automobile malgré la suspension de cette autorisation;

«3° son permis de conduire est assorti de la condition de conduire un véhicule routier muni d'un antidémarrage éthylométrique agréé par la société;

«4° il est déclaré coupable d'une infraction visée au paragraphe 3° de l'article 10;

«5° il lui en fait la demande par écrit, pourvu que l'autorisation ne soit pas suspendue;

«6° toute autre situation que peut prévoir un règlement du gouvernement.

«Dans la situation visée au paragraphe 4° du premier alinéa, la société doit, avant de révoquer l'autorisation, consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires visé à l'article 16 à l'égard du lien entre l'infraction et les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes.»

L'article 117 énumère les cas où la Société de l'assurance automobile du Québec doit procéder à la révocation de l'autorisation qu'elle a délivrée à un chauffeur. Toutefois, la société devra, au préalable, consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires lorsqu'elle aura, avant de prononcer la révocation, à juger du lien entre l'infraction en cause et les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur.

La Présidente (Mme Grondin) : S'il n'y a pas de commentaire sur le premier alinéa, nous allons passer à l'amendement du ministre qui est déposé concernant le premier paragraphe.

M. Bonnardel : Alors, à l'article 17 du projet de loi, supprimer paragraphe 1° du premier alinéa.

Cet amendement propose de supprimer le paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 117 du projet de loi puisqu'il devient superflu par l'introduction de l'article 112.1 qu'on a adopté hier.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur cet amendement? Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 117 est adopté?

Une voix : ...

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

M. Barrette : ...amendement adopté, pas sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : O.K. Donc, il est adopté. Nous allons donc poursuivre au... pour le... au deuxième paragraphe. Y a-t-il des commentaires? Troisième? Quatrième? Cinquième paragraphe? Sixième? Le dernier alinéa? Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 117, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, adopté sur division. L'article 118.

M. Bonnardel : Oui. Donc, l'article 118, il y a un amendement :

«La société suspend l'autorisation qu'elle a octroyée au chauffeur dont le permis de conduire est suspendu.»

L'amendement, bien, c'est simple, c'est : Retirer l'article 118 du projet de loi.

Cet amendement propose de retirer l'article 118 du projet de loi puisqu'il devient superflu par l'introduction de l'article 112.1.

La Présidente (Mme Grondin) : Alors, nous allons... Y a-t-il des interventions portant sur l'amendement qui propose de supprimer l'article 118? Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 118 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, l'amendement est adopté et l'article 118 est donc supprimé.

M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Article 119 : «La société peut suspendre ou révoquer l'autorisation qu'elle a octroyée à un chauffeur chaque fois qu'il se trouve dans l'une des situations suivantes :

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

«2° il a fait défaut de respecter une obligation qui lui incombe en vertu de la présente loi, sauf dans les cas visés aux articles 116 et 117.»

L'article 119 proposé confère une discrétion à la Société de l'assurance automobile du Québec pour suspendre ou révoquer, dans certaines situations, une autorisation qu'elle a octroyée à un chauffeur.

• (10 h 10) •

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions au premier alinéa de l'article 119? Premier paragraphe? Deuxième paragraphe? Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 119 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 120.

M. Bonnardel : «Avant de révoquer ou de suspendre l'autorisation qu'elle a octroyée à un chauffeur, la société lui notifie par écrit le préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative et lui accorde un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations.»

L'article 120 précise que la Société de l'assurance automobile du Québec doit, avant de suspendre ou de révoquer l'autorisation qu'elle a octroyée à un chauffeur, lui notifier par écrit le préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative et lui donner l'occasion de présenter ses observations... les articles que nous avons déjà vus avant.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions concernant l'article 120? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 120 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. M. le ministre, l'article 121.

M. Bonnardel : Oui. «Lorsque l'autorisation octroyée par la société à un chauffeur fait l'objet d'une suspension d'une durée supérieure à celle prévue par règlement du gouvernement ou d'une révocation, celui-ci doit retourner le permis délivré en vertu de l'article 17 à la société.

«S'il refuse ou omet de se conformer, la société peut demander à un agent de la paix de confisquer le permis. Le chauffeur doit alors remettre sur-le-champ ce permis à l'agent de la paix qui lui en fait la demande.»

L'article 121 du projet de loi prévoit qu'un chauffeur dont l'autorisation délivrée par la société est suspendue pendant un certain temps ou révoquée devra retourner son permis attestant de cette autorisation à la société. Cette disposition reprend l'esprit de l'article 31 de la Loi concernant les services de transport par taxi.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions quant au premier alinéa de l'article 121? Deuxième alinéa? Est-ce que l'article 121 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 122.

M. Bonnardel : «Le chauffeur qui, pour offrir du transport rémunéré de personnes, utilise une automobile autorisée dont il n'est pas le propriétaire doit, lorsque son autorisation est suspendue ou révoquée par la société, en aviser sans délai le propriétaire selon les modalités prévues par règlement du gouvernement.»

L'article 122 du projet de loi exige du chauffeur dont l'autorisation est suspendue ou révoquée par la Société de l'assurance automobile du Québec d'en aviser sans délai le propriétaire de l'automobile qui l'utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 122? Est-ce que l'article 122 est adopté?

Des voix : ...

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

Nous passons à l'autorisation relative à une automobile. L'article 123, M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «La société révoque l'autorisation qu'elle a octroyée relativement à une automobile chaque fois que son propriétaire se trouve dans l'une des situations suivantes :

«1° il a utilisé ou permis l'utilisation de l'automobile autorisée pour offrir du transport rémunéré de personnes malgré la suspension de cette autorisation;

«2° il lui en fait la demande par écrit, pourvu que l'autorisation ne soit pas suspendue;

«3° toute autre situation que peut prévoir un règlement du gouvernement.»

Commentaire : L'article 123 du projet de loi prévoit les situations lors desquelles la Société de l'assurance automobile du Québec devra révoquer l'autorisation octroyée relativement à une automobile.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur le premier alinéa de l'article 123? Paragraphe 1°? Paragraphe 2°? Paragraphe 3°? Donc, est-ce que l'article 123 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. Article 124.

M. Bonnardel : «La société peut suspendre ou révoquer l'autorisation qu'elle a octroyée relativement à une automobile dans l'un ou l'autre des cas suivants :

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

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

Commentaire : Selon l'article 124, la Société de l'assurance automobile du Québec pourra suspendre ou révoquer l'autorisation qu'elle a délivrée relativement à une automobile, notamment dans le cas où le propriétaire a produit un renseignement faux ou a fait défaut de respecter la loi.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 124? Donc, est-ce que l'article 124 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. Article 125.

M. Bonnardel : «Avant de révoquer ou de suspendre l'autorisation qu'elle a octroyée relativement à une automobile, la société notifie par écrit au propriétaire de cette automobile le préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative et lui accorde un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations.»

L'article 125 vise à assurer le respect des règles d'équité procédurale en exigeant de la société, avant qu'elle ne révoque ou suspende une autorisation relative à une automobile, la notification à son propriétaire du préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative en lui accordant la possibilité de présenter ses observations... les articles déjà vus auparavant.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 125? Est-ce que l'article 125 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 126.

M. Bonnardel : «Lorsque l'autorisation octroyée par la société relativement à une automobile fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation, le propriétaire de cette automobile doit retourner le document délivré en vertu de l'article 24 à la société.

«S'il refuse ou omet de se conformer, la société peut demander à un agent de la paix de confisquer ce document. Le propriétaire doit alors remettre sur-le-champ ce document à l'agent de la paix qui lui en fait la demande.»

L'article 126 proposé exige que le propriétaire d'une automobile à l'égard de laquelle l'autorisation a été suspendue ou révoquée retourne à la Société de l'assurance automobile du Québec le document attestant de cette autorisation. Cet article reprend l'obligation de l'article 121 du projet de loi applicable au chauffeur qui se voit suspendre ou révoquer son autorisation.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 126? Est-ce que l'article 126 est adopté?

Des voix : ...

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

Nous abordons la section III, donc, «Dispositions applicables aux inscriptions auprès d'un répondant d'un système de transport». M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : «127. Le répondant d'un système de transport doit, tous les deux ans suivant l'inscription d'un chauffeur, obtenir de ce dernier l'un des documents visés au paragraphe 1° de l'article 46.»

L'article 127 du projet de loi impose au répondant d'un système de transport l'obligation d'obtenir de chaque chauffeur, tous les deux ans suivant leur inscription auprès de lui, soit le permis attestant de son autorisation par la Société de l'assurance automobile du Québec soit l'un ou l'autre des documents relatifs à ses antécédents judiciaires mentionnés au paragraphe 1° de l'article 46.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 127? Est-ce que l'article 127 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 128. M. le ministre.

M. Bonnardel : «128. Le répondant d'un système de transport doit radier l'inscription du chauffeur dès qu'il est informé que ce chauffeur a été déclaré coupable d'une infraction visée à l'un ou l'autre des paragraphes 1° et 2° de l'article 10 ou n'est plus titulaire du permis de conduire approprié à son inscription ou dès que ce chauffeur refuse ou omet de lui remettre, dans le délai que celui-ci détermine, l'un des documents qu'il doit obtenir de ce chauffeur en vertu de l'article 127.»

L'article 128 du projet de loi impose au répondant d'un système de transport l'obligation de radier l'inscription d'un chauffeur coupable d'une infraction prévue aux dispositions énumérées à l'article 10. Il s'agit notamment des infractions de négligence criminelle causant la mort ou des lésions corporelles commises avec un véhicule routier, de conduite dangereuse, de conduite sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue, de même que d'infractions en matière de drogues. Une telle radiation sera également exigée dans le cas où un chauffeur ne fournit pas les documents qu'il doit remettre au répondant tous les deux ans en vertu de l'article 127.

Il y a un amendement à l'article 128, qui est un amendement de concordance avec 112.1, si vous voulez que je vous le lise aussi, là : Remplacer l'article 128 du projet de loi par le suivant :

«128. Le répondant d'un système de transport doit radier l'inscription d'un chauffeur dès qu'il est informé que ce chauffeur a été déclaré coupable d'une infraction visée à l'un ou l'autre des paragraphes 1° et 2° de l'article 10, dès que ce chauffeur refuse ou omet de lui remettre l'un ou l'autre des documents qu'il doit obtenir de ce chauffeur en vertu de l'article 127 ou dès qu'il est informé d'une autre cause de radiation.

«Le répondant doit suspendre l'inscription d'un chauffeur dès qu'il est informé d'une cause de suspension de cette inscription. Il doit, pendant la durée de la suspension, s'assurer que ce chauffeur ne puisse, dans le cadre de ce système, offrir un transport rémunéré de personnes.

«Le répondant doit suspendre l'inscription d'une automobile dans les cas prévus à l'article 77. De plus, il doit radier l'inscription d'une automobile dès qu'il est informé d'une cause de radiation de cette inscription. Il doit s'assurer qu'une telle automobile ne peut, dans le cadre de ce système, être utilisée pour offrir un transport rémunéré de personnes.»

Cet amendement propose de remplacer l'article 128 par concordance avec l'introduction de l'article 112.1. L'article 128 ainsi remplacé prévoira les obligations du répondant lorsque survient une cause de radiation ou de suspension de l'inscription d'un chauffeur inscrit ou lorsque survient une cause de radiation de l'inscription d'une automobile.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, y a-t-il des interventions concernant l'amendement à l'article 128? Nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 128 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division, et l'article 128 est donc remplacé. Donc, l'article 128 est adopté tel qu'amendé... Est-ce que l'article 128 est adopté tel qu'amendé?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, adopté sur division, et il remplace l'article 128. L'article 129.

• (10 h 20) •

M. Bonnardel : «Le chauffeur inscrit qui prend connaissance d'une cause de radiation de son inscription doit, sans délai, en informer par écrit le répondant du système de transport.»

L'article 129 du projet de loi impose à un chauffeur inscrit auprès du répondant d'un système de transport et qui a connaissance d'une cause de radiation de cette inscription l'obligation d'en informer le répondant.

Il y a un amendement à l'article 129. Si vous souhaitez, je peux le lire tout de suite :

Remplacer l'article 129 du projet de loi par le suivant :

«129. Le chauffeur inscrit qui prend connaissance d'une cause de suspension ou de radiation de son inscription doit, sans délai, en informer par écrit le répondant de ce système de transport.

«Il en est de même du propriétaire d'une automobile inscrite qui prend connaissance d'une cause de radiation de l'inscription de cette automobile.»

Commentaire : Cet amendement propose de remplacer l'article 129 du projet de loi afin d'y préciser l'obligation du chauffeur inscrit d'aviser le répondant du système de transport lorsqu'il prend connaissance d'une cause de suspension ou de radiation de son inscription. Une obligation similaire est également introduite pour le propriétaire d'une automobile inscrite.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'amendement proposé à l'article 129?

M. Barrette : Oui. Mme la Présidente, là, on a commencé, maintenant... Depuis 21 minutes, il y a plusieurs articles qui ont été déposés, et chaque article a un amendement. Est-ce que tous les articles qui sont devant nous vont avoir des amendements? Moi, je veux bien, là, être indulgent, là, mais là j'aimerais savoir s'il y a encore 30 amendements, là, devant nous, là. Si c'est le cas, je préférerais les avoir à l'avance. Le ministre veut qu'on aille vite, là, et les attachés de presse du gouvernement nous accusent de toutes sortes de choses, là. Bien, si on veut avoir un peu de collaboration, là, et faire taire les vous-savez-qui, peut-être que vous pourriez nous déposer les 94 amendements qui s'en viennent, là. Alors, c'est quoi, là, Mme la Présidente? Est-ce que le ministre peut nous dire si on va avoir... à chaque article, on va avoir des amendements comme on a ce matin, là?

M. Bonnardel : Il est possible qu'il y en ait. Je peux vous en remettre immédiatement si vous voulez les... si vous le souhaitez pour les...

M. Barrette : Bien, moi, j'aimerais ça, là, si le ministre aurait la gentillesse de nous déposer les amendements qui s'en viennent devant nous, là.

M. Bonnardel : Alors, on va vous les déposer pour 130, 132, 136, 138, 140 et 141, qui sont plus souvent qu'autrement de la concordance, mais on vous les remet immédiatement, là.

M. Barrette : Et ça sera les derniers amendements de la part de la partie ministérielle d'ici la fin, sauf ceux qu'on a convenu de débattre précédemment... de déposer précédemment?

M. Bonnardel : Il y a des articles à 143, si je ne me trompe pas, là.

M. Barrette : Oui, oui, c'est ce que je veux dire. Je fais référence à ceux-là, là. Ceux-là, on s'entend qu'ils vont être déposés. Parce que, là, chaque article a son amendement, là.

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

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

La Présidente (Mme Grondin) : Non? Vous allez...

M. Bonnardel : ...on continue, on va les remettre, on va les remettre...

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait.

M. Barrette : On peut les distribuer, nous. Si on peut les voir à l'avance, on va voir venir, là. Comme le ministre le sait très bien, on n'a pas besoin de les avoir à l'avance pour être inspirés.

La Présidente (Mme Grondin) : Nous en sommes donc à l'amendement de l'article 129. Y a-t-il des commentaires sur la proposition d'amendement? Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 129 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. Est-ce que l'article 129, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : ...

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

Nous sommes rendus à la section IV, «Dispositions applicables aux autorisations octroyées à l'égard d'un système de transport». M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Oui. «La commission peut suspendre ou révoquer l'autorisation qu'elle a octroyée à l'égard d'un système de transport lorsque :

«1° les droits annuels exigibles pour le maintien de l'autorisation n'ont pas été payés dans le délai prescrit par règlement du gouvernement;

«2° une personne visée au paragraphe 2° de l'article 26 a été déclarée coupable d'une infraction criminelle visée à l'article 27;

«3° le répondant ou une telle personne a produit une déclaration, un document ou un renseignement faux ou a dénaturé ou omis de déclarer un fait important pour l'octroi de l'autorisation;

«4° le répondant a été déclaré coupable de l'infraction prévue au sous-paragraphe c du paragraphe 1° de l'article 154;

«5° le répondant a autrement fait défaut de respecter une obligation qui lui incombe en vertu de la présente loi;

«6° le répondant ne se conforme pas à une décision exécutoire de la commission;

«7° elle estime que l'intérêt public le justifie.

«La commission peut également suspendre ou révoquer cette autorisation lorsque, en raison du nombre, du caractère répétitif ou de la gravité des infractions aux dispositions de la présente loi commises par les chauffeurs inscrits ou les propriétaires d'automobiles inscrites auprès du répondant de ce système, elle estime que le répondant n'a pas pris les mesures nécessaires à la surveillance de ces personnes et de ces automobiles.

«Dans la situation visée au paragraphe 2° du premier alinéa, la commission doit, avant de suspendre ou de révoquer l'autorisation, consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires visé à l'article 16 à l'égard du lien entre l'infraction et les aptitudes requises et le comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport.»

Commentaire : L'article 130 du projet de loi prévoit les cas où la Commission des transports du Québec pourra suspendre ou révoquer une autorisation octroyée à l'égard d'un système de transport.

Selon le deuxième alinéa, la commission pourra suspendre ou révoquer une autorisation en considération du caractère répétitif ou de la gravité d'une infraction si elle juge que le répondant n'a pas pris les mesures nécessaires à la surveillance des chauffeurs et les automobiles inscrites auprès de lui.

Par ailleurs, le comité d'évaluation des antécédents judiciaires devra être consulté par la commission dans le cas où il sera question d'une déclaration de culpabilité à une infraction criminelle afin de déterminer s'il y a un lien entre l'infraction et les aptitudes requises et le comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport.

Il y a un amendement à l'article 130. Si vous permettez, je le lis immédiatement :

À l'article 130 du projet de loi :

1° insérer, au début du paragraphe 1° du premier alinéa, «la contribution d'assurance visée à l'article 49 ou»;

2° remplacer le dernier alinéa par les suivants :

«Plutôt que de suspendre ou [...] révoquer une autorisation, la commission peut, pour la période qu'elle détermine, interdire au répondant d'un système de transport de procéder à toute inscription d'un chauffeur ou d'une automobile.

«Dans la situation visée au paragraphe 2° du premier alinéa, la commission doit, avant de prendre sa décision de suspendre ou de révoquer l'autorisation, consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires visé à l'article 17 à l'égard du lien entre l'infraction et les aptitudes requises et le comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport.»

Commentaire : Cet amendement donne la possibilité de suspendre ou de révoquer une autorisation si la contribution d'assurance exigible du répondant d'un système de transport n'a pas été payée. De plus, il propose d'intégrer un alinéa qui donne la possibilité à la Commission des transports d'interdire aux répondants d'un système de transport, pendant une période qu'elle fixe, de procéder à toute inscription d'un chauffeur ou d'une automobile si elle juge qu'un contexte justifie d'appliquer une telle sanction plutôt que la suspension ou la révocation d'une autorisation.

Enfin, une modification de concordance est proposée au dernier alinéa.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur la proposition d'amendement? Est-ce que l'amendement à l'article 130 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté. Est-ce que l'article 130, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, l'article 130 amendé est adopté sur division. L'article 131.

M. Bonnardel : «Lorsque la commission suspend ou révoque l'autorisation qu'elle a octroyée à l'égard d'un système de transport, le répondant doit, dans le délai qu'elle prescrit, en aviser les chauffeurs inscrits auprès de lui. Ceux-ci doivent cesser d'offrir tout transport rémunéré de personnes par automobile dans le cadre de ce système à la date fixée par la commission.

«En outre, le répondant doit, selon le cas, cesser d'exercer les fonctions de répartiteur pour ce système de transport ou s'assurer que le fournisseur dont il retient les services cesse d'exercer ces fonctions pour ce système.»

L'article 131 du projet de loi prévoit, lors de la suspension ou de la révocation d'une autorisation octroyée à l'égard d'un système de transport, l'obligation pour le répondant de cesser ou de faire cesser l'exercice des fonctions de répartiteur pour ce système et d'aviser les chauffeurs inscrits auprès de lui de cette suspension ou de cette révocation afin que ceux-ci cessent d'offrir des services dans le cadre de ce système.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 131? Est-ce que l'article 131 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 132.

M. Bonnardel : «Avant de révoquer ou de suspendre l'autorisation qu'elle a octroyée à l'égard d'un système de transport, la commission notifie par écrit au répondant de ce système le préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative et lui accorde un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations.»

L'article 132 du projet de loi prévoit que la Commission des transports du Québec, avant de suspendre ou de révoquer l'autorisation octroyée à l'égard d'un système de transport, doit notifier par écrit au répondant un préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative et lui donner l'occasion de présenter ses observations.

Il y a un amendement de concordance. Alors : À l'article 132 du projet de loi, remplacer «révoquer ou de suspendre l'autorisation qu'elle a octroyée à l'égard d'un système de transport» par «prendre une décision en vertu de l'article 130».

Cet amendement vise à assurer la concordance de l'article 132 avec les modifications apportées par amendement à l'article 130.

• (10 h 30) •

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'amendement à l'article 132? Est-ce que l'amendement à l'article 132 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté. Est-ce que l'article 132, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 133.

M. Bonnardel : «La commission révoque l'autorisation qu'elle a octroyée à l'égard d'un système de transport, lorsque le répondant lui en fait la demande par écrit et que les conditions suivantes sont remplies :

«1° l'autorisation n'est pas suspendue;

«2° il en a avisé les chauffeurs inscrits auprès de lui et ceux-ci ont, à la date de la demande, cessé d'offrir du transport rémunéré de personnes dans le cadre de ce système;

«3° il a payé les droits dus en vertu de la présente loi;

«4° toute autre condition que peut prévoir un règlement du gouvernement.»

Commentaire : L'article 133 du projet de loi donne la possibilité à un répondant de demander à la Commission des transports du Québec la révocation de l'autorisation relative à son système de transport, révocation qui sera prononcée dans la mesure où certaines conditions sont respectées et que les chauffeurs ont été dûment informés de la fin imminente des activités du système.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur l'article 133? Est-ce que l'article 133 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

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

Nous sommes rendus au chapitre XI, «Autres pouvoirs de la commission et de la société». M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : «La commission peut, pour l'application de la présente loi, prendre avec diligence l'une ou plusieurs des mesures suivantes :

«1° procéder à la vérification et au scellage des taximètres ou autoriser, pour le territoire qu'elle détermine, une personne à le faire en son nom et fixer les frais exigibles;

«2° déterminer des territoires pour lesquels une automobile n'est pas tenue d'être équipée d'un taximètre, sans devoir utiliser un moyen technologique visé à l'article 90;

«3° lorsqu'elle l'estime nécessaire pour l'intérêt public, nommer, pour la période qu'elle fixe et aux frais du répondant d'un système de transport, un administrateur qui peut exercer seul les pouvoirs du conseil d'administration du répondant;

«4° nommer, pour la période qu'elle fixe et aux frais du répondant, un surveillant qui lui fait rapport sur l'exploitation d'un système de transport.

«Les décisions de la commission sont rendues publiques sur son site Internet.»

L'article 134 confère divers pouvoirs que pourra exercer la Commission des transports du Québec, notamment en ce qui a trait à la vérification et au scellage des taximètres, à la surveillance de l'administration, et, si l'intérêt public le requiert, à l'administration même du système de transport. Donc, c'est... Voilà.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur l'article 134?

Mme Ghazal : ...de façon générale, ou alinéa? O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, au premier alinéa.

Mme Ghazal : Pas au premier.

La Présidente (Mme Grondin) : Premier paragraphe? Deuxième?

Mme Ghazal : Oui, j'aurais juste une question pour comprendre le deuxième. La commission peut déterminer des territoires pour lesquels une auto peut ne pas avoir de taximètre et non plus avoir d'application. Je veux juste savoir, c'est dans quel cas que ça, ça arrive?

M. Bonnardel : Il y a à peu près 125 municipalités au Québec qui fonctionnent seulement à l'odomètre.

Mme Ghazal : Pardon?

M. Bonnardel : Il y a à peu près 125 territoires, municipalités, où le taxi ne fonctionne pas avec un taximètre, c'est facturé à l'odomètre.

Mme Ghazal : Alors, donc, l'objectif c'est : pas de taximètre, mais il y a un odomètre, c'est ça?

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : Puis il n'y a pas d'application technologique, ça, c'est le taxi traditionnel. O.K. Puis par là, c'est où? 125 partout au Québec ou dans une région en particulier, ou dans deux régions?

M. Bonnardel : Il y en a à peu près 125, là, je ne me souviens plus des villes, là, mais il y a des endroits où il n'y a pas de taximètre parce que...

Mme Ghazal : C'est dans plusieurs régions partout?

M. Bonnardel : Oui, c'est ça. Parce qu'il n'y a personne pour les sceller, nécessairement, là, c'est... territoires éloignés, si on peut dire ainsi, là, ou qui font partie des territoires peut-être un peu mal desservis.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous vouliez intervenir?

M. Arseneau : Bien, ma question était du même ordre, il y a des... C'est parce qu'on veut faire sauter toutes les limites de territoires, puis là on réintroduit des territoires mal desservis. Je voulais comprendre de quels territoires on parlait et de quels services il était question. Est-ce qu'on pourrait quand même connaître, là, les endroits? 125, là, ça me paraît beaucoup, là. C'est des petits territoires? C'est des vastes territoires? C'est quoi, les exemples qui nous permettent ici de déterminer certains territoires, alors que, foncièrement, le ministre s'est opposé à ce que des limites territoriales existent dans le déploiement du taxi au Québec?

M. Bonnardel : La Baie-James, Mme la Présidente, Blanc-Sablon, Saint-Jean-de-Matha, Saint-Lambert-de-Lauzon font partie de 125 municipalités rurales ou éloignées du Québec où le taximètre n'est pas utilisé.

La Présidente (Mme Grondin) : D'autres interventions? Nous serions rendus au paragraphe 3°. Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui. Je ne sais pas si... maintenant, juste me le dire, j'aurais des amendements à ajouter après le paragraphe 2°, c'est-à-dire entre 2° et 3°.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, un paragraphe 2.1°.

Mme Ghazal : Oui. On peut suspendre?

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

(Suspension de la séance à 10 h 35)

(Reprise à 10 h 47)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons les travaux. Nous en étions à l'article 134. La députée de Mercier souhaitait déposer un amendement au paragraphe 2.1°. Donc, Mme la députée, la parole est à vous.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Donc, dans le fond, ça serait de donner... parmi les pouvoirs à la commission, ce serait de lui donner un autre pouvoir, qu'elle avait avant puis qu'elle n'a plus, et ça serait de...

Donc, je vais le lire, oui, excusez-moi :

Ajouter, paragraphe 2.1° :

«2.1° délimiter les territoires de desserte où un taxi, tel que défini à l'article 141, peut effectuer un transport. Un tel transport peut aussi être effectué sur un autre territoire, pourvu que le point d'origine ou la destination de la course soit situé dans le territoire de desserte rattaché à cette automobile qualifiée;».

Donc, l'objectif, ça serait toute la question, là, des agglomérations qui pourraient être définies différemment de qu'est-ce qu'elles sont maintenant, d'une autre façon, par la commission, dépendamment des besoins, mais que ça soit réservé uniquement pour l'industrie du taxi, là, avec lanterne. C'est sûr que l'idéal, ce que moi, j'aurais proposé, ce serait que ce soit la même chose pour tout le monde, les nouveaux joueurs, tout le monde qui vient des agglomérations. Et un des arguments du ministre était à l'effet qu'on veut éviter qu'il y ait un voyage à vide. Donc, pour enlever cet élément-là, bien, c'est là qu'on dit que ça serait possible. Par exemple, si le chauffeur de taxi sort de ce territoire-là qui va être défini

par la commission, qu'il doit revenir, bien là, il pourrait prendre quelqu'un, même s'il n'est pas dans son territoire, pour, justement, contrecarrer cet argument-là.

• (10 h 50) •

Donc, comme je le dis, moi, c'est un point de compromis que j'amène au ministre. L'idéal aurait été que ce soit : les agglomérations restent pour tout le monde, définies autrement, avec un nombre de taxis aussi défini peut-être différemment, peut-être plus, surtout dans les endroits où il y a des gens qui sont mal desservis. Parce que tout le monde, ici, on s'entend beaucoup sur les constats, mais pas sur les solutions. Et donc une des solutions, ce serait peut-être de modifier le nombre aussi de taxis sur ces territoires-là, puis que ce serait donné comme mandat à la commission de regarder ça puis de voir, après, qu'est-ce que ça donne, au lieu d'y aller directement, du jour au lendemain, au moment où on adopte le projet de loi, le lendemain, bien, c'est fini, les territoires n'existent plus, même pas des territoires un peu plus élargis, rien, c'est totalement... on jette tout, le bébé avec l'eau du bain, les agglomérations, les quotas pour les taxis, pour les nouveaux, pour tout le monde. Et, après ça, advienne que pourra, on va pouvoir évaluer après, après coup, une fois qu'on l'a vécu, qu'est-ce que ça donne, au lieu de le faire étape par étape puis de dire : Ah! peut-être que, là, petit à petit, il pourra y avoir des territoires encore plus grands, ou etc.

Donc, c'est l'objectif de cet amendement-là, de cette discussion-là, qui n'est pas parfaite, mais moi, je pense que c'est mieux que le «free for all» dans lequel ce projet de loi, adopté tel quel, va nous mener. Et c'est une main tendue au ministre, de donner ça à la commission. Peut-être qu'il pourrait dire : Oui, peut-être qu'on pourrait regarder les agglomérations, les réserver aux taxis, mais peut-être que ça ne devrait pas être la commission.

Les gens qui sont dans l'industrie aussi pourraient avoir leur mot à dire. Hier, le ministre, dans... Il y a eu un communiqué qui a été publié, où on parle d'une table de concertation. Donc, cet élément-là, cette ouverture du ministre que tous les joueurs soient autour d'une même table et discutent, qu'est-ce qu'elle va faire, autre que... Ça va être quoi? C'est quoi, son mandat, autre que boire un café autour de la table puis discuter, là? Donc, peut-être que ça pourrait être un mandat aussi qui pourrait lui être donné.

Moi, ici, je pense que la commission serait le bon endroit où il y aurait cette délimitation des territoires. Mais, après, le ministre peut dire : Mais ce n'est peut-être pas à elle, j'aime mieux que ça soit la table de concertation ou autre. Donc, j'aimerais entendre le ministre sur cet amendement-là.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, je serai assez bref. On en a parlé pendant des heures, et des heures, et des heures, des territoires d'agglomération. On doit être rendus à peu près à 106 heures de commission parlementaire. Alors, vous comprendrez qu'avec l'amendement de la députée on souhaite dénaturer le projet de loi complètement en ramenant, encore une fois, les territoires de desserte, ce que nous ne ferons pas. Alors, je n'accepterai pas l'amendement de la députée de Mercier.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Moi, je ne comprends pas, je veux dire, on amène des amendements, plein d'amendements, notamment toute la question de la mobilité durable, où est-ce que... en ce moment, elle est totalement mise de côté dans ce projet de loi, malgré le fait qu'on a un article... on a accepté un amendement de principe, mais, dans les faits, il n'y a rien. Il n'y a aucune mesure qui va nous permettre de dire : Bien, on ne va pas augmenter énormément le nombre de voitures.

Comme je le dis, moi, c'est un pas de recul immense. On ne voulait pas une libéralisation complète pour tout le monde, pour tous les joueurs. Et c'est pour ça que, dans l'amendement, je n'ai pas inclus... donc c'est un compromis immense, je n'ai pas inclus ce que ce soit la même chose pour tout le monde, pour les nouveaux joueurs, pour les Uber, et tout ça, que... alors qu'avec le projet de loi, même avec cet amendement-là, ils vont pouvoir aller où ils veulent, n'importe où, sans aucune limitation, aucune.

Mais, au moins, par exemple, pour les taxis traditionnels, vu qu'on leur donne, par exemple, certains contrats, comme annoncé hier, le transport adapté, au moins, qu'eux puissent avoir ces territoires qui soient délimités pour qu'à certains endroits où est-ce qu'il y a moins... une densité moins importante, bien, au moins, que ces gens-là...

Parce qu'on ne pense pas juste aux travailleurs du taxi, on pense aussi aux usagers, que ces gens-là puissent être desservis. C'est ça, l'objectif, aussi. Le ministre a beaucoup, beaucoup parlé de l'importance de l'usager. Bien, c'est important qu'aussi lui, il soit desservi, alors que, si, par exemple, tout le monde, l'industrie du taxi avec lanternon, comme les nouveaux joueurs, peuvent aller n'importe où... Dans les endroits où c'est moins payant, il y a des usagers. Est-ce que ces usagers-là sont moins importants pour le ministre?

J'aimerais... pas qu'on parle uniquement sur des principes comme ça : Moi, je suis contre parce que ça dénature mon projet de loi et mon idée que j'avais dans ma tête, mais au moins d'avoir des arguments. Moi, j'aimerais ça entendre des arguments du ministre, pourquoi il a cette fermeture face au fait qu'il y ait des agglomérations définies par la commission. On n'est pas en train de dire quelle grandeur. On n'est pas en train de dire qu'il faut que ça soit exactement la même chose comme aujourd'hui, puisque, tout le monde, on s'entend qu'on fait le constat que ce n'est pas parfait maintenant non plus, et même les travailleurs du taxi disent la même chose.

Donc, j'aimerais entendre des arguments autres que non de la part du ministre. Moi, je lui ai exposé les miens, je lui ai dit le pas de recul immense qu'on fait. Ce n'est pas... Moi, je ne suis pas satisfaite juste avec ça. Moi, je voudrais que ça soit pour tout le monde. Mais on comprend que ce sera un point de non-retour pour le ministre. Mais, si ce pas de recul que j'offre au ministre... pourquoi il le refuse sans même donner aucun argument?

M. Bonnardel : Vous savez, Mme la Présidente, on a passé plus de 106 heures en commission parlementaire et, sur ces 106 heures, j'ai dû parler, au moins, trois, quatre heures des territoires d'agglomération. Alors, quand on me

dit aujourd'hui que je n'ai pas d'argument, il faudrait peut-être aller réécouter auparavant, dans les derniers mois, ce que j'ai expliqué. Alors, je le répète, encore une fois, il y a près de 43 % des territoires d'agglomération où il y a seulement un permis ou pas du tout, donc des territoires qui sont mal desservis ou pas desservis. Donc, avec cette loi, on va permettre, encore une fois, à d'autres propriétaires, ou sinon des propriétaires existants, d'aller exploiter, donc, ces territoires mal desservis, et, peut-être, peut-être aussi les répondants futurs, d'aller voir s'il y a possibilité d'étendre, encore une fois, leurs modèles d'affaires partout au Québec.

Est-ce que ce sera le cas? On pourra l'évaluer avec les prochaines années, mais on reste persuadé qu'avec cette loi on pourra répondre positivement et desservir l'ensemble du territoire québécois.

Mme Ghazal : Vous savez, le ministre parle de 106 heures et il a parlé, pendant plusieurs heures, de ce point-là, mais ce projet de loi tel qu'adopté comme ça, bien, il va affecter la vie de travailleurs de l'industrie du taxi et de leurs familles pendant des années. Donc, ce n'est pas grave qu'on consacre quelques heures pour parler, au lieu d'après ça dire : Ah! ça a mal été fait, il y a des gens qui ont payé le prix, c'est toujours les mêmes qui paient le prix, puis les autres s'en sortent tout le temps. Donc, la vision aussi du transport des personnes, c'est un service, ce n'est pas juste une business. Il y en a qui veulent en faire une business, parfait, ils ont des éléments et des points à respecter, mais c'est aussi un service à la population qui est offert. Il faut aussi avoir cette vision-là.

Et, pour desservir tout le monde, la loi de l'offre et de la demande, comme par magie, ne va pas régler la situation de gens où il n'y pas d'argent à faire là. Donc, c'est cet argument-là auquel le ministre ne répond pas : On verra plus tard. Donc, il reconnaît qu'en ce moment ce n'est pas juste en ouvrant la business à tout le monde que, tout d'un coup, tout va être réglé puis que, même les endroits où il y a moins d'argent à faire, ça va être réglé. Moi, j'espère que... oui, c'est beaucoup d'heures qu'on passe ici, mais, comme je vous dis, ça affecte la vie de travailleurs pendant des années. Donc, j'aimerais que le ministre n'utilise plus cet argument-là du nombre d'heures, parce que c'est insultant pour des gens, qui, eux, c'est leur vie qu'ils sont en train de voir chambouler par ce projet de loi. Donc, ce n'est pas grave si, nous, on passe quelques heures à discuter de ces points-là. Je trouve qu'au moins ça vient de notre poste... qu'on soit député ou ministre, ça vient aussi avec des responsabilités, et on ne peut pas juste travailler pour une certaine catégorie de personnes puis oublier les autres. Et, comme je dis, c'est toujours les mêmes.

Donc, ici, c'est la question des agglomérations. Le ministre pourra avoir une ouverture pour dire : Bien, au moins, les territoires, oui, en ce moment, les agglomérations, c'est peut-être trop petit, il faudrait qu'ils soient plus grands, mais ça, dans l'amendement, ça n'en parle même pas. On donne ce pouvoir-là à la commission pour le faire, pour évaluer après ça, puis le changer peut-être. Mais, au moins, ce sera fait en fonction des besoins des usagers et aussi pour s'assurer aussi qu'il y a des gens qui ne perdent pas tout puis qui continuent à avoir un revenu décent dans les prochaines années, au moins, que ce ne soit pas toujours les mêmes qui empêchent tout.

Donc, qu'est-ce que le ministre dit à ces gens qui... les usagers qui, eux, risquent d'être moins bien desservis par ce projet de loi en ouvrant comme ça à tout le monde, parce qu'eux sont dans un endroit moins densifié? Comment ça, ça va être réglé? Est-ce que... sa réponse peut être : C'est la loi de l'offre et de la demande qui va faire le travail, puis ça va fonctionner. Puis, tant pis, qu'est-ce que vous voulez, quand... il y a des endroits qui seront mal desservis, c'est tout. Mais j'aimerais entendre le ministre là-dessus, j'aimerais qu'on argumente là-dessus.

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je me suis expliqué déjà, pendant des heures et des heures sur ce sujet, je n'ai pas d'autre commentaire. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Mercier.

• (11 heures) •

Mme Ghazal : Je trouve extrêmement déplorable et inappropriée cette fermeture du ministre à dire : On a discuté, on n'en rediscute plus. Mais qu'est-ce que... lui, qu'il ne réponde pas à moi, qu'il réponde aux usagers qui seront moins bien desservis à des endroits où est-ce qu'il y a moins de cash à faire pour les grosses business. Qu'est-ce qu'il répond à ces usagers-là, à ces gens-là qui ont droit à des services? Qu'est-ce que le ministre leur répond?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai répété voilà quelques minutes que près de la moitié du territoire québécois est mal ou sinon peu desservi au Québec. Avec cette loi, on va permettre à d'autres joueurs, à l'industrie du taxi de prendre de l'expansion et d'aller sur d'autres territoires au bénéfice des clients, au bénéfice des clients avant toute chose. Alors, avec cette loi, on va aller... on va permettre, donc, à plus... à offrir plus de... sur le territoire québécois. Et, encore une fois, je reste persuadé que, dans les prochaines années, on pourra évaluer, encore une fois, les bénéfices de cette loi au profit des clients.

Mme Ghazal : Donc, on a pouvoir évaluer. Qui va pouvoir faire cette évaluation-là?

M. Bonnardel : ...

Mme Ghazal : Puis la commission, elle, avec... Elle ne peut pas faire cette évaluation-là, d'y aller petit à petit au lieu de tout jeter avec le... le bébé avec l'eau du bain puis dire : Bien, on va voir c'est quoi, les conséquences? Puis ce que j'aimerais savoir, c'est, quand on constate une situation, c'est de savoir la raison pour venir la régler, pour quelle raison ces territoires sont mal desservis aujourd'hui.

M. Bonnardel : Il faudrait poser la question à l'industrie du taxi.

Mme Ghazal : Donc, est-ce que c'est parce que, par exemple, il n'y a pas assez de... C'est le nombre de quotas qui fait défaut, par exemple?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je me suis déjà expliqué sur le sujet, là. Je l'ai mentionné maintes et maintes fois, là. J'ai passé des heures, et des heures, et des heures à expliquer à la députée de Mercier pourquoi il y avait l'abolition des territoires d'agglomération, réduire l'auto solo, changer le comportement des gens, permettre, encore une fois, une offre additionnelle au service des clients avant toute chose et de permettre à tous les joueurs de desservir une partie du territoire québécois qui est mal, sinon peu, desservi.

Mme Ghazal : Mais l'offre additionnelle... En permettant l'offre additionnelle, si ce n'est pas payant dans certains endroits, qu'est-ce qu'il va arriver? Ni les taxis ni personne ne va y aller. C'est ça, ma question. Ce n'est pas parce qu'on ouvre puis qu'il y a plus d'offre que toute l'offre va aller dans ces endroits-là.

M. Bonnardel : J'ai déjà répété, Mme la Présidente, je n'ai pas la prétention de dire que, demain matin, 100 % du territoire québécois sera desservi. J'ai dit au moins 10 fois, je répète la même chose que j'ai déjà dite, tout ça va aller dans une progression pour être capable, j'en reste persuadé, de desservir l'ensemble du territoire dans les prochaines années.

Mme Ghazal : J'entends le ministre dire «progression». Est-ce qu'il ne voit pas, dans cet amendement-là, justement, une progression? Au lieu d'ouvrir à tout le monde, 100 %, il n'y a pas, ici, quelque chose, une progression, c'est-à-dire qu'on dit uniquement aux taxis, pas à tout le monde comme c'était mon désir, c'était notre désir que ce soit pour tout le monde qu'il y ait cette délimitation. Mais on accepte que les nouveaux joueurs, eux autres, ils n'aient pas ça, mais que les taxis, eux, dits taxis traditionnels, eux, puissent avoir cette délimitation pour qu'il y ait une progression, puis on voit, après ça, qu'est-ce que ça va donner. Est-ce que le ministre voit ça, voit que c'est un pas... de compromis?

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

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : C'est vraiment dommage de voir cette complète fermeture du ministre, qui n'arrive pas avec... C'est-à-dire qu'il ne prend pas... Il ne prend... Il ne pense pas qu'il y a un risque qu'en ouvrant comme ça à tout le monde, sans aucun contrôle, que ça a un risque. Et je ne parle même pas des travailleurs, mais pour les usagers. Et on va laisser le hasard faire des choses. Et la loi de l'offre et de la demande, comme par magie, va faire les choses. Puis tant pis pour ceux qui vont être les perdants là-dedans. C'est la loi de l'offre et de la demande. Et c'est ce que le projet de loi n° 17 fait. Moi, je n'ai pas d'autre commentaire. Mon objectif, c'était d'avoir une discussion intelligente avec le ministre. Et je constate une fermeture complète.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Mais moi, je trouve que cette proposition d'amendement est fort intéressante. Et, si elle balise un peu mieux le projet de loi, elle ne le dénature pas, surtout si le ministre est sincère dans sa volonté de mettre en place une table de concertation et de favoriser, comme il vient de le mentionner, là, une progression. Moi, je pense qu'il faut effectivement non seulement une progression dans l'offre de services à travers l'ensemble du territoire, mais il faut aussi une période de transition. Et ce que la proposition d'amendement de la députée de Mercier favorise, c'est justement une espèce d'entre-deux entre la situation actuelle et celle à laquelle le projet de loi pourrait nous mener éventuellement en donnant un pouvoir à la commission de baliser un certain nombre de territoires pour rendre compte tout simplement de la réalité des territoires.

Il y a à peine quelques minutes, le ministre lui-même a mentionné que, dans certains cas, dans certaines régions, on a parlé de 125 régions ou territoires de municipalités, nous avons des dispositions tout à fait particulières. Baie-James, Blanc-Sablon, même Saint-Jean-de-Matha, on ne réclame même pas, de la part des taxis, d'avoir un taximètre. C'est donc une reconnaissance, de facto, par le projet de loi n° 17, que les régions au Québec ne sont pas toutes pareilles, qu'elles n'ont pas toutes les mêmes besoins, que, le territoire du Québec, il est très vaste, diversifié, la densité de population n'est pas la même partout, et l'offre de services, conséquemment, ne l'est pas non plus.

Donc, la solution générale qui est proposée par le projet de loi n° 17, celle de la déréglementation totale a peut-être un certain nombre de vertus dans un territoire ou dans certains territoires donnés. On peut imaginer que là où la clientèle est abondante, dans les milieux urbains, on parle de la région de Montréal en particulier, qu'il puisse y avoir une concurrence telle que, justement, l'équilibre entre l'offre et la demande puisse s'équilibrer. J'ai quand même un certain nombre de doutes sur la façon dont ça va s'opérer au départ. Mais, avec le temps, il est possible qu'effectivement on arrive à un certain équilibre entre l'offre et la demande, et que l'industrie du taxi, les nouveaux joueurs et la clientèle en tirent avantage, de cette réforme majeure, de ce nouveau cadre légal dans lequel le transport rémunéré des personnes va s'opérer. J'ai un certain doute sur la période d'adaptation que l'on va devoir subir, que l'on va voir, et avec les conséquences que ça peut entraîner pour la région ou les régions plus densément peuplées.

Mais, pour ce qui est des régions en particulier, il est absolument inconcevable, à mon point de vue, que l'on considère que la solution qui peut être vue comme étant positive à Montréal soit la solution toute faite pour des régions comme Matane,

Rimouski, Rouyn-Noranda, la Gaspésie, même l'Estrie. Un peu partout à travers le Québec, il est déjà clair que la population n'a pas un service optimal. Et, contrairement à ce que le ministre dit, on n'a absolument aucune indication à l'effet que le projet de loi n° 17 va améliorer la situation. Bien au contraire, on risque de créer une instabilité encore plus grande dans l'industrie du taxi et faire en sorte que, là où, aujourd'hui, on a un service minimal, que ce service minimal là n'existe même plus.

Pourquoi est-ce qu'on peut soulever cette hypothèse-là comme étant tout aussi valide que celle du ministre à l'effet que les choses vont s'améliorer? Tout simplement parce qu'on est dans une procédure, à l'heure actuelle, et on l'a mentionné à maintes reprises, pendant des heures et des heures, et le ministre n'a pas voulu prêter attention à nos propos... Alors, cette discussion-là, pendant une centaine d'heures, elle s'est faite sous forme de dialogue, et nous aussi, on a fait valoir un certain nombre de points sur lesquels le ministre a été absolument et complètement fermé, c'est la question de l'expropriation des permis de taxi actuels.

• (11 h 10) •

Ce que l'industrie ou plutôt l'Association des taxis des régions notamment avait négocié avec le gouvernement, c'était la possibilité de pouvoir continuer d'exercer leur travail et leur métier avec un certain nombre de règles qui leur garantissaient au moins, minimalement, une période de transition pour pouvoir compenser l'absence de versement d'une compensation adéquate de la part du gouvernement lorsqu'il exproprie ses permis. Alors, le fait d'accepter une compensation moins grande doit se faire avec un certain nombre d'avantages qui permettent aux taxis traditionnels de continuer d'opérer à la grandeur du Québec, dans chacune de ses régions. Et, encore une fois, ces régions-là n'ont pas les mêmes besoins, n'ont pas la même densité de population, n'ont pas les mêmes services et n'auront pas les mêmes services non plus. Il faut pouvoir s'adapter à chacun des territoires comme on l'a fait tout à l'heure, là, pour la question des taximètres et de la vérification.

Donc, je pense que la proposition d'amendement de la députée de Mercier va tout à fait dans le sens, également, de la proposition du ministre, qu'il a d'ailleurs révélée hier, en plein milieu de la commission, par voie de communiqué, à l'effet qu'une table de concertation serait mise en place. La table de concertation pourrait avoir certains mandats, dont celui de vérifier l'effet du projet de loi n° 17 dans les régions, dans chacune des MRC, par exemple, de voir de quelle façon le projet de loi peut être ajusté... pas le projet de loi, mais, en fait, la situation peut être ajustée par la délimitation, notamment, des territoires de desserte. C'est une des fonctions, de ce qu'on a compris, d'une table de concertation, c'est de voir comment on peut mieux desservir la population. Et, si on n'a pas de territoire, bien, à ce moment-là, on peut se poser légitimement la question à savoir à quoi servira une table de concertation si le cadre qui est fixé est aussi large et ne peut pas être balisé, ne peut pas être restreint, ne peut pas être soumis à une réglementation qui permette d'avoir, et je le rappelle, notre objectif, d'avoir un meilleur service, un meilleur coût pour l'ensemble de la population de l'ensemble des régions du territoire québécois.

Il y a des sous-marchés, il y a des réalités différentes que le projet de loi, actuellement, refuse de reconnaître. Et, à travers un amendement comme celui-là, celui qui est devant nous, nous pourrions, sans le dicter nous-mêmes, mais, à travers la concertation avec l'industrie du taxi et à travers l'intervention de la commission, on pourrait arriver à un objectif qui serait beaucoup plus proche de ce qu'on souhaite, c'est-à-dire d'avoir un projet de loi et un nouveau cadre législatif qui permettent d'améliorer les choses pour tous et pour toutes les régions.

Alors, moi, je crois qu'à l'heure actuelle il est important de s'assurer que l'industrie du taxi ne fasse pas l'objet d'une convoitise de telle sorte qu'à travers des marchés déjà concurrentiels, mais certainement balisés, qu'on arrive avec une loi de la jungle, qui, finalement, jette à terre les détenteurs de taxis actuels, qui sont prêts à certains compromis, qui sont prêts à ce qu'on ouvre à la concurrence à d'autres joueurs, notamment ceux qui n'utiliseront pas le taximètre et utiliseront toutes sortes de moyens technologiques pour pouvoir desservir la population, mais que l'industrie du taxi, en tant que telle, puisse compléter son travail, en fait, et continuer son travail, mais sans, justement, avoir la concurrence d'autres joueurs à l'intérieur du taxi. Parce que, s'il y a un élément qui n'est pas dans l'amendement, parce qu'on parlait des territoires, qui peut être déterminé, là, selon une géométrie variable, il y a aussi la question du nombre de joueurs.

Si on a un nombre de joueurs qui augmente de façon exponentielle, parce qu'il n'est pas ici question de quota ou de nombre, et ça, moi, je pense que ça devrait apparaître, une progression... et je reviens à la question de la progression et de la transition... doit être planifiée de façon à ne pas occasionner un choc trop grand chez les détenteurs de permis actuels, à qui on enlève une part du marché. On ne peut pas, d'une part, leur enlever une part du marché aux dépens des nouveaux joueurs, qui, souvent, on leur siège social à l'extérieur du Québec, mais, en plus, permettent à ce que d'autres joueurs puissent aussi leur faire une concurrence sur le fait d'offrir des transports de... rémunérés de personnes par taxi avec le lanternon, avec le héléage, et en particulier aussi, j'allais l'omettre, avec la question des contrats gouvernementaux. La notion même de l'octroi du contrat gouvernemental à l'industrie du taxi sert à compenser les pertes qu'on occasionne par l'arrivée de nouveaux joueurs ou, du moins, protéger un certain marché. Cette concession-là, dont se vante le ministre, n'est plus valide si le nombre de joueurs qui peuvent aller soumissionner ou obtenir ces contrats-là est multiplié par cinq, par 10 ou par 20. C'est là où cette nouvelle disposition, que le ministre ouvre comme étant une grande concession pour l'industrie du taxi, n'est plus valide si la concurrence vient de l'intérieur même de l'industrie traditionnelle du taxi, par l'arrivée de nouveaux joueurs qui ne sont pas aujourd'hui détenteurs de permis.

Et c'est là où je pense qu'on a une faille majeure dans ce que le gouvernement appelle les concessions ou, en fait, les nouvelles mesures qui sont censées convaincre les détenteurs actuels de permis qu'ils pourront continuer de fonctionner, puisqu'on ouvre, en quelque sorte, là, l'industrie du taxi elle-même à une concurrence exacerbée par des nouveaux joueurs, qui, eux, n'ont pas le passif que les chauffeurs de taxi, les propriétaires de taxi actuels vont devoir assumer, par le fait qu'ils ont été expropriés sans compensation pleine, et entière, et adéquate. Si l'on compense avec le montant qui a déjà été fixé par le gouvernement sans permettre à l'industrie de fonctionner et d'aller, finalement, récupérer ce qu'ils ont perdu par la

mesure gouvernementale, qui change les règles au milieu de la partie, bien, à ce moment-là, on peut comprendre qu'ils sont insatisfaits, on peut comprendre qu'ils continuent de réclamer un certain territoire, sur lequel ils puissent avoir un environnement concurrentiel favorable, et qu'ils puissent en discuter, à une table de concertation, sur les limites acceptables, et qu'ils puissent même s'engager à desservir des territoires qui ne le seraient pas déjà. Ça, c'est un élément de discussion qu'on a évité.

Parce que ce qu'on souhaite, du côté gouvernemental, c'est d'arriver avec simplement la loi du marché, qui va desservir les secteurs où, aujourd'hui, avec une réglementation... ne sont pas desservis. C'est une vue de l'esprit. Moi, je pense qu'au contraire il faut que cette table de concertation là ait une fonction de desservir notamment les territoires qui sont mal desservis par une entente avec ceux qui sont chargés de desservir ces secteurs, si on les détermine, si on les délimite, si on les fixe, de la façon dont l'amendement à l'article 134 est présenté, qui n'est pas contraignante, qui est exactement dans le sens d'une concertation, d'un dialogue, d'un partenariat entre le gouvernement, qui veut mieux desservir sa population à meilleurs coûts, et une industrie qui est prête à le faire, pourvu qu'on la considère telle qu'elle est, c'est-à-dire une industrie qui a respecté les règles, une industrie qui veut continuer d'exister, qui accepte un compromis et qui va s'engager à desservir les territoires pour lesquels on leur offre un certain nombre de garanties et de conditions d'exercice qui lui permettent, à cette industrie, de continuer de fonctionner dans l'intérêt de tous.

Alors, moi, je vais évidemment appuyer l'amendement qui est proposé par ma collègue de Mercier. Et j'ai beaucoup de difficultés à voir comment on pourrait s'opposer au fait d'ouvrir une possibilité au gouvernement de s'entendre avec l'industrie pour mieux desservir l'ensemble des régions du Québec, qui, je le répète, sont très différentes les unes des autres, et ne peuvent pas avoir comme seul cadre celui de la loi de la jungle, celui de la libre concurrence totale et entière, non seulement de l'industrie du taxi, avec des nouveaux joueurs, mais au sein de l'industrie du taxi elle-même.

• (11 h 20) •

Et c'est ce que j'avais à mentionner pour l'instant. Je voudrais savoir, en terminant, comment est-ce que le gouvernement, comment est-ce que le ministre peut justifier, encore aujourd'hui, que les territoires, si différents les uns des autres, puissent être mieux desservis avec une solution unique pour l'ensemble du territoire, pourraient être mieux desservis. Le fameux argument à l'effet qu'aujourd'hui, là, il y a des territoires... Même si on est encadrés, il y a des territoires aujourd'hui qui sont mal desservis. Alors, comment est-ce que... avec une déréglementation complète, de quelle façon on peut imaginer que ces territoires-là qui ne sont pas desservis le seront davantage demain? Est-ce que la piste de travail d'une table de concertation avec l'industrie du taxi pour s'assurer, dans une espèce de relation, là, donnant-donnant, que l'industrie du taxi s'engage à mieux desservir les territoires qui ne sont pas desservis? Pourquoi juge-t-il que ce n'est pas acceptable ou que ce n'est pas une meilleure formule de discuter de la façon de desservir plutôt que d'abandonner le travail à la libre concurrence et à la loi du marché?

Une voix : Excellente question.

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je me suis déjà exprimé maintes, et maintes, et maintes fois, plusieurs heures sur le même sujet. Je n'ai pas d'autre commentaire pour le député de l'opposition.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il d'autres interventions concernant l'amendement à l'article 134?

Mme Ghazal : Moi, je voulais juste dire que les questions, ce n'est pas à nous. Nous, après ça, on garde notre travail, là, puis on continue, comme députés, à s'occuper de tous les dossiers dont on a à s'occuper. Les questions qu'on pose, ce sont des questions des travailleurs et travailleuses de cette industrie du taxi, qui est en train de mourir par ce projet de loi n° 17, c'est ça. Et, quand on pose des questions, ce n'est pas qu'il nous réponde juste à nous, mais qu'il réponde à ces gens-là.

La Présidente (Mme Grondin) : D'autres interventions?

Mme Ghazal : Le ministre préfère ne pas répondre à ces gens-là.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : La députée...

Mme Ghazal : C'est un fait, on pose des questions, et le ministre dit : Je ne réponds pas. Je ne suis pas en train de prétendre que le ministre ne répond pas. Le ministre ne répond pas.

M. Lemay : Mme la Présidente, notre collègue ici porte des intentions, le ministre a déjà répondu. On ne peut pas dire que le ministre ne répond pas, il a déjà répondu à la demande. Elle veut avoir une réponse supplémentaire, mais il n'y a pas... la réponse, elle a déjà été fournie par le ministre, Mme la Présidente.

Mme Ghazal : On est en commission...

La Présidente (Mme Grondin) : ...

Mme Ghazal : Pardon. Pardon. Pardon.

La Présidente (Mme Grondin) : Je vous invite à vous adresser à la présidence, Mme la députée de Mercier, et je vous invite à faire attention avec vos termes «préfère». Je vous invite... Vous utilisez le mot... «préfère ne pas répondre». Alors, je vous invite, s'il vous plaît, à reformuler autrement, sans prêter d'intentions.

Mme Ghazal : Bien, moi, ce que je vois, c'est que le ministre, quand on lui pose des questions, il dit : J'ai déjà répondu. Et donc il refuse de gaspiller de la salive pour répondre à nos questions, parce qu'on n'a pas d'argument, en ce moment, de sa part. Et ce que je voulais juste que le ministre réalise, c'est que, quand on pose des questions, ce n'est pas uniquement parce qu'on veut faire de l'obstruction ou qu'est-ce qu'il pense... Peut-être que lui, il nous prête des intentions, mais il ne le dit pas.

Mais, moi, ce que je veux dire, ce qui est important, c'est qu'il y a des gens qui, en ce moment, n'ont pas de réponse, qui proposent des choses, qui ont accepté de reculer énormément, de reculer sur plein de points dans l'objectif de garder des revenus plus tard pour eux, de garder leur travail. Et ce projet de loi est en train de faire disparaître leur travail, leur gagne-pain, et, quand on pose des questions, c'est pour que ces gens-là obtiennent des réponses, même s'ils ont accepté de laisser tomber beaucoup de choses, avec beaucoup de bonne foi. Eh bien, en ce moment, le ministre, c'est une fin de non-recevoir, puis il continue à avancer. Eh bien, la moindre des choses, c'est de répéter peut-être... si c'est très difficile, au moins, de répéter sa réponse à ces gens-là pour qu'ils... qui écoutent, en ce moment, au moins de leur répéter, parce qu'eux ce n'est pas quelques heures de leur vie qui vont être gaspillées, c'est tout leur travail et leur gagne-pain. C'est ce que je voulais que le ministre réalise.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Mme la députée de Mercier. Y a-t-il d'autres commentaires? M. le ministre, vous souhaitez... D'autres commentaires sur l'amendement à l'article 134? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 134 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est rejeté sur division. Non, je ne peux pas... division.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Effectivement. Donc, l'amendement à l'article 134 est rejeté. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 134? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 134 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 135.

M. Bonnardel : «135. Les décisions de la commission, autres qu'une décision prise en vertu de l'article 91, ne peuvent être révisées en vertu des articles 17.2 à 17.4 de la Loi sur les transports.»

Commentaire : L'article 35 du projet de loi prévoit que, à l'exception des décisions relatives à la fixation des prix applicables en matière de transport rémunéré de transport par automobile, les autres décisions prises par la Commission des transports du Québec en vertu de la loi ne pourront faire l'objet d'une demande de révisions en vertu de la Loi sur les transports. Ainsi, les éventuelles décisions relatives au refus de l'autorisation d'un système de transport ou celles relatives à la suspension ou à la révocation d'une autorisation par la Commission des transports du Québec seront contestables devant le Tribunal administratif du Québec en vertu de l'article 190 du projet de loi.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur l'article 135?

M. Barrette : Une question, là. Je ne suis pas allé voir, là, mais, sommairement, 17.2 à 17.4, ça traite de quoi, là?

M. Bonnardel : «Tout intéressé peut demander à la commission de réviser toute décision qu'elle a rendue [...] contre laquelle aucun recours n'a été formé devant le Tribunal administratif...» Vous l'avez à la page 280.

M. Barrette : Non, c'est correct. Je comprends la portée. C'est beau. Je n'ai rien d'autre.

La Présidente (Mme Grondin) : S'il n'y a pas d'autre intervention, est-ce que l'article 135 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, adopté sur division. L'article 136.

M. Bonnardel : «La commission et la société doivent rendre accessible l'une envers l'autre tout renseignement nécessaire afin qu'elles puissent prendre toute décision dans une affaire dont elles sont respectivement saisies en vertu de la présente loi.»

Commentaire : L'article 136 du projet de loi prévoit une obligation mutuelle de partage de renseignements entre la Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de l'exercice de leurs pouvoirs décisionnels respectifs.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions? Est-ce que l'article 136 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, adopté sur division. L'article 137.

M. Bonnardel : «La commission et la société peuvent conclure avec un ministre ou un organisme toute entente administrative nécessaire à l'application de la présente loi.

«Elles peuvent notamment conclure avec le ministre de la Justice une entente administrative leur permettant, aux conditions et selon les modalités prévues à l'entente, d'agir comme mandataires pour le recouvrement des amendes en faisant l'objet.»

L'article 137 donne à la Commission des transports du Québec et à la Société de l'assurance automobile du Québec la possibilité de conclure les ententes administratives nécessaires à l'application de la loi, notamment avec le ministre de la Justice en ce qui concerne le recouvrement des amendes. C'est une disposition qui est similaire aux alinéas un et deux de l'article 84 de la Loi concernant les services de transport par taxi.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur l'article 137? Est-ce que l'article 137 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

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

Nous amorçons le chapitre XII, «Pouvoirs réglementaires». M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Oui. «138. En outre des pouvoirs de réglementation qui lui sont conférés par la présente loi, le gouvernement peut, par règlement :

«1° établir toute règle applicable à la perception des droits ou autres sommes exigibles en vertu de la présente loi, ainsi qu'aux intérêts et aux pénalités exigibles en cas de non-paiement;

«2° déterminer les conditions et modalités selon lesquelles doit être faite toute demande d'autorisation prévue en vertu de la présente loi, de même que les modalités applicables à toute demande de révocation, notamment par l'utilisation de formulaires déterminés;

«3° établir toute mesure destinée à assurer que toute catégorie de transport rémunéré de personnes par automobile réponde à un besoin particulier de toute clientèle qu'il désigne, notamment les personnes handicapées; à cette fin, il peut notamment exempter de l'application de tout ou partie des dispositions de la présente loi des personnes ou des groupements offrant un tel transport, délimiter des territoires et prévoir des normes particulières en la matière ainsi que déterminer toute autre mesure incitative;

«4° exiger d'une personne, pour les activités ou catégories d'activités qu'il détermine, qu'elle fournisse une garantie financière de la bonne exécution des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi;

«5° déterminer les registres qu'une personne ou un groupement doit tenir, prescrire les conditions qui s'appliquent à la tenue et à la conservation de ces registres, celles relatives au partage des renseignements qu'ils contiennent et celles relatives à leur accès ainsi que déterminer leur forme et leur teneur;

«6° prescrire les documents et les renseignements qui doivent être fournis au ministre, à la commission ou à la société par toute personne ou tout groupement exerçant une activité régie par la présente loi et déterminer leur forme et leur teneur ainsi que les conditions relatives à leur conservation et à leur transmission.»

Commentaire : L'article 138 prescrit les pouvoirs réglementaires généraux qui seront conférés au gouvernement. En outre des pouvoirs spécifiques prévus par différentes dispositions du projet de loi, entre autres choses, l'article 138 habilite le gouvernement à réglementer en matière de perception de droits, incluant les intérêts et les pénalités qui pourraient être exigibles en cas de défaut, de même que sur les conditions et les modalités applicables aux demandes d'autorisation.

De plus, cet article permettra au gouvernement d'exiger, par règlement, des garanties financières destinées à assurer le respect de la loi. Une telle garantie pourrait, par exemple, être exigée du répondant d'un système de transport dans certains cas.

Par ailleurs, le paragraphe 3° confère une grande latitude au gouvernement pour établir des mesures réglementaires destinées à assurer que les services de transport rémunéré de personnes répondent aux besoins particuliers de certaines clientèles, notamment les personnes handicapées, et prévoir des mesures incitatives particulières en la matière.

J'ai un amendement, donc, qui se lit comme suit...

• (11 h 30) •

M. Barrette : ...Mme la Présidente, s'il y avait consentement des collègues, je propose que le ministre, pour simplifier nos travaux, nous présente son amendement en insistant... en s'attardant aux différences et en les expliquant, plutôt que d'y aller par alinéa. Là, je constate que l'article 138, là, original, prend essentiellement le deux tiers d'une page, et là on se retrouve avec un nouvel amendement qui prend une page et demie. Alors, il y a des différences puis il y a des choses qui sont inchangées. Je propose au ministre de nous déposer son amendement, mais en faisant la lecture en insistant sur les différences et en n'insistant pas sur ce qui est similaire, ça va simplifier notre compréhension. S'il y a consentement des collègues.

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

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme Grondin) : Il y a donc consentement. M. le ministre.

M. Bonnardel : Ça ne sera pas long, Mme la Présidente. Le juriste viendra nous donner les différences...

M. Barrette : ...comme toujours.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 31)

(Reprise à 11 h 35)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons les travaux. Donc, pour répondre à la proposition du député de La Pinière, je vous invite... M. Lessard? Me Lessard, à vous présenter, s'il vous plaît.

M. Lessard (Martin) : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Martin Lessard, je suis avocat à la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports.

Donc oui, donc, l'amendement 138, dans le fond, là, on propose de remplacer l'ensemble de l'article, là, pour ajuster les dispositions réglementaires. Donc, 138, paragraphe 1°, là, vous allez voir, il n'y a pas de changement avec ce qu'il y avait actuellement dans le projet de loi, le paragraphe 2° non plus. Paragraphe 3°, c'est effectivement du nouveau, que vous ne retrouverez pas par rapport au... c'est ça. Paragraphe 4°...

M. Barrette : ...mais 3°, il est un petit peu différent, là.

M. Lessard (Martin) : Oui, oui, 3°, il est nouveau. Effectivement.

M. Barrette : Il est nouveau, là.

M. Lessard (Martin) : Actuellement, le contenu de 3°, vous ne le retrouvez pas dans...

M. Barrette : Alors moi, ce que je souhaite, ce serait de comprendre pourquoi on passe de l'ancien au nouveau, simplement, là.

M. Lessard (Martin) : Bien évidemment, il ya toutes sortes... des petits ajustements qui ont été apportés. Par exemple, je vais juste le relire, le 3°, attentivement.

M. Barrette : Bon, 3°, ce n'est pas... Le nouveau 3° n'a pas le même l'objet que l'ancien 3°.

M. Lessard (Martin) : Ah! non, pas du tout.

M. Barrette : Donc, l'ancien 3° va-tu revenir à quelque part dans le nouveau?

M. Lessard (Martin) : Oui, l'ancien 3°, là, écoutez, on va en parler plus loin, vous allez voir, mais, effectivement, le nouveau 3° n'a rien à voir avec l'ancien 3°. C'est deux sujets différents, qu'on est sur les accessoires, là, puis plus dans les conditions et modalités de la...

M. Barrette : On est dans la bureaucratie, au sens positif du terme.

M. Lessard (Martin) : Exactement. Est-ce que je continue avec 4°?

M. Barrette : Oui, mais donc l'ancien 4° va-t-il se retrouver dans le nouveau?

M. Lessard (Martin) : L'ancien 4° est totalement nouveau aussi.

M. Barrette : Non, l'ancien 4°.

M. Lessard (Martin) : L'ancien 4°?

M. Barrette : C'est le 7°?

M. Lessard (Martin) : Oui, effectivement.

M. Barrette : O.K. Alors, le nouveau 4°, bon, ça c'est une formalité.

M. Lessard (Martin) : C'est ça, c'est du nouveau.

M. Barrette : L'ancien 5° se retrouve à 8°?

M. Lessard (Martin) : L'ancien 5°? Oui.

M. Barrette : À 8°, tel quel?

M. Lessard (Martin) : Oui, oui, tel quel.

M. Barrette : O.K. Donc, le nouveau 5°...

M. Lessard (Martin) : C'est par rapport, c'est ça, à la vérification et l'utilisation des taximètres.

M. Barrette : Donc vous définissez aussi la construction, O.K.

M. Lessard (Martin) : Donc ça, c'est nouveau.

M. Barrette : O.K. Ça, c'est correct, ça tombe sous le sens. L'ancien 6° devient 9°? Mais le nouveau 9° est plus long que l'ancien 6°.

M. Lessard (Martin) : Oui. Au 9°, je vais vous identifier, là... Donc, on est rendu au 9°.

M. Barrette : Donc, on attendra, alors. Allons-y, donc, le 6°, c'est l'ancien 3°. C'est ça que vous avez dit, hein? Oui. Sauf qu'il y a des éléments additionnels. En fait, le 6°, c'est pas mal nouveau, là, parce que vous traitez des automobiles à zéro émission.

M. Lessard (Martin) : Oui.

M. Barrette : Alors, ça, ça va être encore une chose qui va aller dans un règlement. Ça, ça répond aux amendements qui ont été... Est-ce ça, c'est en vue de répondre aux préoccupations de la députée de Mercier, pour lesquelles elle a déposé des amendements qui n'ont pas été retenus?

M. Bonnardel : Non.

M. Barrette : Ah bon.

M. Bonnardel : Non, mais ça fait partie des... pas juste des souhaits, de ce que nous désirons pour la suite des choses, là.

M. Barrette : Est-ce que... Parce qu'à 6° il n'y a pas de référence à la volumétrie. Est-ce que c'est intentionnel?

M. Bonnardel : Oui. Vous parlez d'un nombre, là, de véhicules...

M. Barrette : Oui, d'un pourcentage, par exemple.

M. Bonnardel : D'un objectif, là? Non.

M. Barrette : Donc, on est vague.

M. Bonnardel : L'objectif est déjà dans la politique de mobilité durable, là...

M. Barrette : Oui, je comprends, mais on reste vague.

M. Bonnardel : Oui.

M. Barrette : On se donne... C'est un article d'intention. Mais vous avez une obligation d'établir des mesures, par exemple.

M. Bonnardel : Qui sont déjà dans la PMD. Et qui sont déjà, qui ont déjà été statuées, même, par votre ancien gouvernement, là...

M. Barrette : Oui, nous autres. Oui. O.K. C'est bon. 7°, bon bien, 7°, c'est 4°.

Une voix : Exactement, oui.

• (11 h 40) •

M. Barrette : Ça, c'est nouveau, par exemple, là. Ça, c'est pour... La garantie financière, ça, c'est quelque chose de nouveau, ça?

Une voix : ...

M. Barrette : Je ne me souviens pas d'avoir vu ça, une garantie financière.

Des voix : ...

M. Barrette : Oui, mais là, là, j'entends la loi n° 37, mais ça, c'était...

M. Bonnardel : Non, non, c'est les articles plus... qu'on a passés auparavant, là, qui mentionnaient aussi garantie financière.

M. Barrette : Pour la personne.

M. Bonnardel : ...raison... d'une personne.

M. Barrette : C'est ça qui est nouveau, là. Alors, c'est quoi exactement que vous exigez? Et la personne, c'est qui?

M. Lessard (Martin) : Bien, la personne, ça peut être une personne morale, ça peut être le répondant...

M. Barrette : Ah oui? O.K. Bien oui, ça peut... Mais c'est-tu la personne chauffeur aussi? C'est parce que, là, la personne, si ça peut être une personne physique ou une personne morale, le... Juste comprendre, là, parce que ça m'apparaît nouveau. Vous-même, vous me dites, c'est nouveau, là, ça fait que je ne me suis pas trompé.

M. Lessard (Martin) : Bien là, la façon que c'est rédigé, quand on prend le mot «personne», ça inclut effectivement personne physique et personne morale.

M. Barrette : C'est-à-dire qu'on peut demander... C'est parce que, là, on parle des... On est dans le chapitre des responsabilités obligatoires, là, j'oublie le titre, là...

Une voix : ...

M. Barrette : Autres pouvoirs de la commission et de la société, là, on parle de la Commission de transport et de la Société de l'assurance automobile du Québec, à qui on donne le pouvoir d'«exiger d'une personne, pour les activités ou catégories d'activités qu'elle détermine, qu'elle fournisse une garantie financière de la bonne exécution des obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi». C'est large, ça, là, là. Ça veut dire que la SAAQ pourrait obliger d'un conducteur propriétaire indépendant, là, d'avoir une garantie financière?

M. Bonnardel : C'est le pouvoir réglementaire du gouvernement, ça.

M. Barrette : Non, non, je comprends, là, mais ça... Ce n'est pas ailleurs qu'on voit apparaître ça, là. J'essaie juste de voir la portée de cette affaire-là. Ça ne va pas trop loin, ça, cette affaire-là? Là, là, il ne faut pas me répondre : Oui, mais, ils ne sont pas fous, ils vont faire quelque chose de raisonnable, là. Je veux juste, là, comprendre la portée de ça.

Ce que je comprends, c'est que, là, on peut exiger une garantie financière, je ne sais pas à quelle hauteur, je ne sais pas sur quels paramètres. Je sais que c'est à propos des activités qu'il détermine. Là, aussi, il y a un aléatoire... il y a une... aléatoire, je ne pense pas que ça soit aléatoire, mais il y a une inconnue. Tiens, on va dire ça. C'est une équation à plusieurs inconnues, là.

M. Bonnardel : Le raisonnement derrière ça, si on parle des deux entités qui sont sous l'égide du projet pilote, c'est de demander à... Une personne, c'est peu probable, là, mais...

M. Barrette : Non, mais le texte est écrit comme ça, là.

M. Bonnardel : Oui, mais les juristes...

M. Barrette : C'est ce que je soulève, c'est que le texte ouvre la porte à ça.

M. Bonnardel : Oui, ça peut être une personne, mais on... Vous comprendrez que ce n'est pas mal plus axé sur le raisonnement juridique d'une personne morale.

M. Barrette : Je comprends, mais on n'a pas écrit «morale».

Une voix : ...

M. Bonnardel : Mais on me confirme que c'est... Le raisonnement juridique derrière ça, c'est une personne morale, mais il se pourrait aussi que ça soit aussi une personne qui serait au-dessus du chapeau de l'entité d'affaires à qui on demande une garantie financière, comme on l'a présentement dans le cadre du projet pilote.

M. Barrette : Alors, on s'entend sur le fait qu'il y a quand même une portée très large pour une finalité, exprimée en Chambre, ici, qui est plus limitée.

M. Bonnardel : Si on veut.

M. Barrette : Bon, je veux. Alors, il n'y a pas lieu de restreindre ça à ce que vous souhaitez comme portée?

M. Bonnardel : Non, c'était voulu.

M. Barrette : Pardon?

M. Bonnardel : C'était ça que nous souhaitions...

M. Barrette : Non, non, vous souhaitiez la portée limitée, parce qu'elle était exprimée, mais c'est écrit large.

M. Bonnardel : Bien, comme je vous l'ai mentionné, là, la définition juridique, la personne...

M. Barrette : Bon, alors, juste pour que ce soit clair, là, pour qu'un jour, quelqu'un qui lira le *Journal des débats* dans un procès, on comprend que 7^e, le paragraphe 7^e de l'article 138 vise fondamentalement les personnes morales des systèmes.

M. Bonnardel : ...personne physique aussi, comme je vous l'ai mentionné.

M. Barrette : Oui, mais dans un environnement de système.

M. Bonnardel : Oui. Bien, logiquement, oui.

M. Barrette : Bien là, je le laisse... l'échange que j'ai, actuellement, c'est pour la trace que ça va laisser dans le *Journal des débats*, parce que je ne pense pas que le ministre va vouloir amender.

M. Bonnardel : Non.

(Consultation)

M. Bonnardel : Le cas de figure, ça peut être une société mondiale qui a un bureau au Québec, qui est une personne et...

M. Barrette : Oui, mais la personne qui est... le cas de figure de la société mondiale, c'est une personne morale.

M. Bonnardel : Pas nécessairement, pas nécessairement. Dans les tentacules, on en a déjà parlé, là...

M. Barrette : Moi, je ne connais personne, dans l'annuaire, qui s'appelle M. Uber ou M. Lyft, là.

M. Bonnardel : Non, non, mais vous avez le dirigeant, le dirigeant du...

M. Barrette : Bon, on comprendra que, dans les archives parlementaires, que le sens aura été expliqué et l'article non amendé. C'est tout.

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

M. Barrette : Non. Alors là, donc, 7° et 8°, 9°, moi, c'est les mêmes que précédemment. Je n'ai pas d'autre commentaire.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 138 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. Est-ce que l'article 138, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 139.

M. Bonnardel : «Le ministre peut, par règlement et après consultation de la société, autoriser la mise en oeuvre de projets pilotes visant à expérimenter l'utilisation de véhicules autonomes, au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière, pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile ainsi que pour en étudier l'efficacité ou pour définir des normes particulières applicables en telle matière.

«Le ministre peut, dans le cadre de ces projets pilotes, autoriser toute personne ou tout groupement à offrir du transport rémunéré de personnes au moyen de véhicules autonomes ou à établir un système de transport de personnes au moyen de tels véhicules selon des normes et des règles qu'il édicte, différentes de celles prévues par la présente loi ou de toute autre loi dont l'application relève du [ministère], dans l'objectif d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité du transport offert, ou de favoriser le déploiement de tels véhicules. Un tel projet pilote doit aussi favoriser le respect de l'équité avec les autres modes de transport rémunéré de personnes par automobile ainsi que des règles applicables en matière de protection de la vie privée. Les dispositions du troisième alinéa de l'article 633.1 du Code de la sécurité routière s'appliquent à ces projets.

«Un projet pilote édicté en vertu du présent article est d'une durée maximale de trois ans que le ministre peut, s'il le juge nécessaire, prolonger d'au plus deux ans. Le ministre peut, en tout temps, modifier un projet pilote ou y mettre fin. Il peut également déterminer, parmi les dispositions que le règlement renferme, celles dont la violation constitue une infraction et fixer les montants minimum et maximum dont est passible le contrevenant. Ce montant ne peut être inférieur à 200 \$ ni supérieur à 3 000 \$.»

L'article 139 du projet de loi donne la possibilité au ministre, par règlement et après consultation de la Société de l'assurance automobile du Québec, d'autoriser la mise en oeuvre d'un projet pilote visant à expérimenter l'utilisation de véhicules autonomes pour offrir des services de transport rémunéré de personnes. Cet article est particulièrement utile en considération du fait que, selon les termes de l'article 3, il y aura transport de personnes par automobile au sens de la loi lorsque le déplacement d'une personne sera effectué au moyen d'une automobile conduite par un chauffeur. Un éventuel projet pilote pourrait donc rendre applicable tout ou partie des dispositions de la loi à un projet d'expérimentation de transport de personnes avec des automobiles sans chauffeur.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur l'article 139? Est-ce que l'article 139 est adopté?

Des voix : ...

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

Nous sommes rendus au chapitre XIII, «Modalités particulières à certains modes de transport», la section I, sur le taxi. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : «Le mot "taxi" ne peut être utilisé que pour désigner une automobile qualifiée utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes, lorsque la course peut être demandée, au choix de la personne qui la demande soit par un moyen technologique visé à l'article 90, soit par tout autre moyen qui permet que le prix de la course soit calculé conformément aux tarifs établis par la commission en vertu des dispositions du chapitre VII.

«Nul ne peut, sans mettre un taxi à la disposition du public conformément aux normes minimales de service prévues par règlement du gouvernement, présenter une automobile comme un taxi ou utiliser un nom qui comporte le mot "taxi".»

Selon l'article 140, l'usage du mot «taxi» sera réservé aux automobiles dont les chauffeurs pourront accepter autant de courses hélées sur la rue ou par téléphone que par tout autre moyen technologique. Un chauffeur opérant actuellement pour Uber ne pourrait donc pas identifier son véhicule comme étant un taxi. De même, les services de type Uber ne pourraient s'afficher comme étant des services de transport par taxi.

Il y a un amendement.

• (11 h 50) •

La Présidente (Mme Grondin) : M. le ministre, je vous invite à le lire.

M. Bonnardel : À l'article 140 du projet de loi :

1° remplacer, dans le premier alinéa, «la course peut être demandée, au choix de la personne qui la demande soit par un moyen technologique visé à l'article 90, soit par tout autre moyen qui permet que le prix de la course soit calculé» par «le prix de la course est calculé, en toute circonstance ou à la demande du client,»;

2° insérer, à la fin du deuxième alinéa, «pour désigner une entreprise de transport de personnes par automobile.».

Commentaire : Cet amendement propose de modifier le premier alinéa de l'article 140 du projet de loi afin de permettre de désigner comme un taxi une automobile qui est munie d'un taximètre. Cela permettra que le prix de la course soit calculé conformément au tarif établi par la commission, sans pour autant forcer son chauffeur, avant qu'il ne soit informé de la demande, à utiliser un moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique.

Cet amendement propose également de modifier le deuxième alinéa de l'article 140 afin d'en restreindre la portée et permettre l'utilisation du mot «taxi» pour désigner une entreprise qui n'a rien à voir avec le transport de personnes par automobile.

La Présidente (Mme Grondin) : Des commentaires sur l'amendement proposé? Est-ce que l'amendement à l'article 140 est adopté?

Une voix : ...

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

M. Bonnardel : ...attendez, attendez, attendez, juste un petit moment. Avant de l'adopter, juste un petit moment.

Des voix : ...

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

(Suspension de la séance à 11 h 52)

(Reprise à 11 h 59)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons les travaux, mais, compte tenu de l'heure, nous allons suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 12 heures)

(Reprise à 15 h 42)

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

M. le ministre, lors de la suspension de nos travaux cet avant-midi, les discussions portaient sur un amendement du ministre à l'article 140. M. le ministre, je pense que vous avez un geste à poser.

M. Bonnardel : Oui. Alors, Mme la Présidente, je retire l'amendement que j'ai déposé pour en redéposer un autre, qui va se lire comme suit :

À l'article 140 du projet de loi :

1° remplacer le premier alinéa par le suivant :

«Pour l'application de la présente loi, est un "taxi" une automobile qualifiée utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes, lorsque le prix de la course est calculé, en toute circonstance ou à la demande du client, conformément aux tarifs établis par la commission en vertu des dispositions du chapitre VII.»;

2° insérer, à la fin du deuxième alinéa, «pour désigner une entreprise de transport de personnes par automobile.».

Commentaire : Cet amendement propose de modifier le premier alinéa de l'article 140 du projet de loi afin de permettre de désigner comme un taxi une automobile qui est munie d'un taximètre. Cela permettra que le prix de la course soit calculé conformément au tarif établi par la commission, sans pour autant forcer son chauffeur avant qu'il ne soit informé de la demande à utiliser un moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique.

Cet amendement propose également de modifier le deuxième alinéa de l'article 140 afin d'en restreindre la portée et de permettre l'utilisation du mot «taxi» pour désigner une entreprise qui n'a rien à voir avec le transport de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, je n'ai pas voulu vous interrompre dans votre lancée, mais il fallait, avant que vous lisiez votre nouvel amendement, que je demande s'il y a un consentement pour retirer l'amendement. Est-ce que j'ai un consentement pour retirer l'amendement? Alors, donc, c'est fait, vous avez lu votre nouvel amendement, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement qui vient d'être déposé par le ministre?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas de commentaires? Donc, est-ce que l'amendement est accepté? Je mets aux voix l'amendement.

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'amendement est adopté sur division. Est-ce que l'article 140... Pardon?

M. Lemay : ...l'amendement qui va suivre, éventuellement. On l'a lu, là, mais, je veux dire, il n'avait pas été distribué...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, il semble qu'il n'y a pas de discussion, il n'y a pas de commentaire.

M. Lemay : Non, non, mais juste pour nos archives, on va l'avoir.

Une voix : ...

M. Lemay : Ça a été distribué, cette version... Ah? Parfait. C'est bon. Merci. Je ne l'ai pas eue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce que l'article 140 est adopté tel qu'amendé?

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 140 est adopté. M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire l'article 141.

M. Bonnardel : Alors : «141. Le propriétaire d'un taxi doit l'équiper d'un lanternon dont les caractéristiques sont prévues par règlement du gouvernement. Ce règlement peut prévoir les règles d'installation de ce lanternon.

«Aucune autre automobile ne peut être équipée d'un tel lanternon.»

L'article 141 prévoit qu'un taxi devrait être équipé d'un lanternon. Le lanternon est l'objet lumineux placé sur le toit d'un véhicule et qui permet d'indiquer si un taxi est ou non en service ou s'il est disponible pour accueillir un passager.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Commentaires? Il y a un amendement.

M. Barrette : Vous êtes supposé avoir un amendement. Si vous ne l'avez plus, vous l'avez distribué.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, vous avez un amendement sur l'article 141.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon. L'amendement a été distribué déjà. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 141? Parce que l'amendement vient à la fin de l'article 141.

M. Barrette : Aucun commentaire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, M. le ministre, votre amendement.

M. Bonnardel : À l'article 141 du projet de loi, ajouter, à la fin, l'alinéa suivant :

«Lorsqu'une automobile est équipée d'un lanternon, son chauffeur n'est pas tenu de lui apposer l'accessoire visé à l'article 53. De même, ni la société ni le répondant d'un système de transport ne sont, malgré les articles 24 et 50, tenus de fournir cet accessoire au propriétaire de l'automobile.»

Cet amendement propose de ne pas obliger les taxis, lesquels doivent être équipés d'un lanternon, d'apposer également, sur leur automobile, l'accessoire permettant de distinguer si le taxi est utilisé ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes. En effet, le lanternon remplira manifestement cet objectif.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement à l'article 141? Pas de commentaire. Est-ce que l'amendement à l'article 141 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que l'article 141, tel qu'amendé, est adopté?

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 142.

M. Bonnardel : «Le chauffeur d'un taxi ne peut refuser une course au motif qu'elle n'a pas été demandée par un moyen particulier pour répartir les demandes de course.

«La personne qui demande une course par un moyen technologique lui permettant d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur qualifié ne soit informé de la demande, ne peut, après avoir consenti à ce prix, demander que le prix de la course effectuée avec le taxi soit calculé conformément aux tarifs établis par la commission en vertu des dispositions du chapitre VII.»

Commentaire : L'article 142 vise à empêcher qu'un chauffeur qui offre des courses à partir de moyens technologiques permettant la tarification dynamique ne puisse refuser des courses demandées par téléphone ou hélées sur la rue, auxquelles les tarifs établis par la Commission des transports du Québec seront applicables pour bénéficier de la hausse des tarifs applicables aux courses commandées par un moyen technologique. À l'inverse, un chauffeur de taxi ne pourrait refuser une course demandée par l'entremise d'une application mobile dans une situation où les tarifs seraient à la baisse.

Cette disposition prévoit aussi l'équivalent pour le client. En effet, un client qui aura consenti à un prix maximal, à partir de moyens technologiques, ne pourra changer d'avis, exiger que le prix de la course soit fixé sur la base des tarifs établis par la commission.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 142? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 142? Pas de commentaire sur le deuxième alinéa de l'article 142. Je vais... Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 142? Donc, je vais mettre aux voix l'article 142. Est-ce que l'article 142 est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 143, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui, donc : «143. Seul le chauffeur qualifié qui utilise un taxi pour offrir du transport peut accepter une demande de course lorsqu'il est hélé, lorsque la course lui est autrement demandée de personne à personne ou lorsqu'elle est demandée oralement par téléphone.»

Selon l'article 143 du projet de loi, seuls les chauffeurs de taxi pourront accepter une course hélée sur la rue ou demandée autrement de personne à personne ou bien si elle est demandée oralement par téléphone.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 143? Est-ce que l'article 143 est... Je vais mettre aux voix l'article 143, s'il n'y a pas d'autre commentaire.

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté.

• (15 h 50) •

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, à cette étape-ci, je vais faire un rappel et demander le consentement. Le rappel est très simple : vendredi dernier, nous avons ouvert la séance et immédiatement suspendu nos travaux pour une période de trois heures, soit la totalité de la séance, de façon à ce qu'on puisse échanger, les oppositions avec la partie ministérielle, sur un certain nombre d'amendements qui nous ont été distribués, dont certains en liasse. Ce n'est pas une critique, c'est un constat. Il avait été présumé que nous arriverions, à un moment donné, à ces articles, et que nous reviendrions aux articles suspendus.

Nous avons fait cette suspension-là, Mme la Présidente, au moment où nous étions à l'article 80 ainsi que ses amendements et sous-amendements. Alors, comme nous arrivons à un moment donné de l'étude détaillée de ce projet de loi, au moment où nous souhaitons traiter de ce qui a été discuté pendant trois heures et que nous avons essentiellement implicitement relayé au moment où ces articles, qui ont un lien les uns avec les autres, au moment où la numérotation nous amènerait à eux, avec consentement, je souhaite revenir là où nous étions précédemment, à 80, ce qui ferait en sorte, Mme la Présidente, qu'en faisant l'article suspendu, qui est 80, par la suite... et qui en découle, là, selon ce que le ministre nous a déposé... bien, on reviendrait, par la suite, à 143.1 tel que... là où nous sommes dans nos travaux. Ça respecterait notre façon de travailler. Alors, j'avais consentement, Mme la Présidente, je souhaite clore le dossier lié à 80, qui est suspendu, avec consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a un consentement pour revenir à l'article 80?

M. Bonnardel : Il n'y a pas de consentement, non.

M. Barrette : Il n'y a pas de consentement.

M. Bonnardel : On va le faire plus loin.

M. Barrette : Alors, je tiens à dire, Mme la Présidente, je tiens à dire ici que le ministre ne nous donne aucune raison pour ne pas consentir. Je tiens à dire que, pendant trois heures, vendredi matin, nous avons échangé divers documents, diverses modifications et amendements qui ont été rédigés par la partie ministérielle pour qu'éventuellement ils soient traités. Nous arrivons au moment où la partie ministérielle avait aussi déposé... pas déposé, mais distribué des documents, donc, des amendements notamment à 143.1, et d'autres qui sont venus par la suite. Nous arrivons à 143, et le ministre nous dit qu'il refuse actuellement le consentement pour revenir à 80. Une seule question me vient à l'esprit, Mme la Présidente : Pourquoi?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, l'article 143 est adopté.

M. Barrette : On avait des amendements qui... Non, non. Il y a...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : On vient de l'adopter, 143.

M. Barrette : Oui, mais il y a des... Je comprends, Mme la Présidente, mais à 143 et après, là, il y avait des amendements, Mme la Présidente, là. Puisque vous vous interrogez, j'ai ici une liste d'amendements qui ont été rédigés et discutés pendant notre pause de trois heures de vendredi. On est rendu à ça. Ces textes-là ont été distribués au moment où on nous a demandé de suspendre 80 et ses amendements. Nous sommes rendus à l'amendement que le ministre a distribué. C'est la raison pour laquelle, comme il y a un lien circonstanciel avec la distribution de ces documents-là, qu'on revienne à l'article qui a été suspendu. Et, à propos... Je n'ai pas fini, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, mais c'est parce qu'il n'y a pas eu de consentement pour continuer à discuter sur le retour à l'article 80.

M. Barrette : Bien, vous m'avez posé... Vous avez posé une question et je réponds, Mme la Présidente. Je ne sais pas comment vous aller vous gouverner, mais, moi, là, vous avez dit : On... Vous avez quasiment dit que je n'avais pas d'affaire à en parler.

Je pose une question au ministre : Pourquoi on ne revient pas à 80? Est-ce qu'il peut répondre à ça?

M. Bonnardel : Je n'ai pas donné de consentement, Mme la Présidente, parce qu'on est rendu à 143.1. On a des articles importants que les députés des l'opposition souhaitaient discuter pour le transport adapté, la protection du transport adapté pour l'industrie du taxi, le transport collectif. Et, encore une fois, voilà, on est à 143.1 dans quelques secondes. Après ça, il y avait 147, que j'ai laissé aux oppositions, 147.1, 147.3, c'est des articles... 147.4, 147.5, c'est des articles, même, que la deuxième opposition me demandait depuis des lunes. Alors, covoiturage aussi. Je pense qu'on a des articles importants, là, à travailler.

M. Barrette : Est-ce que, Mme la Présidente, le ministre est en train de nous dire que 80, ce n'est pas important?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, on n'a pas eu de consentement pour aller sur l'article 80, donc il faut que le ministre lise la... son amendement 143.1 pour que nous puissions poursuivre les travaux. Je suis désolée, mais...

M. Barrette : ...bien, mais je suis heureux que ceux qui suivent nos travaux, qu'ils aient maintenant la chance de constater que le ministre nous a demandé de suspendre un article et qu'au moment où il est approprié de revenir sur l'article suspendu dans le temps et dans la procédure de l'étude détaillée il ne donne pas le consentement. Ça, ça m'apparaît assez, assez, assez une question de bonne foi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon. Vous avez fait votre point, puis je vous ai laissé le faire, mais vous ne deviez pas le faire, parce qu'on devait aller à l'article... l'amendement du ministre, puisqu'il n'y a pas eu de consensus pour continuer la discussion, le débat sur 80. M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez lire votre amendement.

M. Bonnardel : Oui, donc, c'est l'article 143.1 :

Insérer, après l'article 143 du projet de loi, l'article suivant :

«143.1. Un établissement auquel s'applique la Loi sur les services de santé et les services sociaux (chapitre S-4.2) ne peut octroyer un contrat pour le transport de bénéficiaires que si seulement — seulement — des taxis au sens de l'article 140 sont retenus pour effectuer ce transport, à moins qu'il ne soit effectué au moyen d'autobus ou de minibus.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, nous allons suspendre quelques instants, le temps de distribuer cet amendement, parce qu'on a dit qu'on ne... nous n'avons pas votre texte, M. le ministre.

Alors, nous suspendons quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 56)

(Reprise à 15 h 57)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Est-ce qu'il y a des commentaires sur cet amendement déposé par le ministre, l'amendement 143.1? Il n'y a pas de commentaires?

M. Barrette : ...Mme la Présidente, vous êtes allée très vite.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je demande s'il y a des commentaires sur l'amendement qui vient d'être déposé et lu par le ministre, l'amendement 143.1.

M. Barrette : J'ai une question à poser au ministre.

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

M. Barrette : Est-ce que, lorsque l'on aura terminé l'étude des amendements sur le transport adapté, il s'engage à nous donner le consentement pour revenir à 80?

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, là, on a plusieurs articles à travailler qui sont importants et qui étaient demandés par les oppositions depuis des semaines, sinon des mois. On avance, on avance, je pense qu'on avance de façon sereine depuis ce matin. On pourra évaluer la situation en temps et lieu.

M. Barrette : Alors, la réponse, c'est oui ou c'est non? Est-ce que j'ai un engagement du ministre, Mme la Présidente, à revenir à 80 après avoir disposé de la liasse d'amendements qui est devant moi, qui traite du transport adapté?

M. Bonnardel : On n'a aucun engagement pour le moment.

M. Barrette : Alors, voilà. Alors, je pense qu'après ça, pour ceux qui suivent nos travaux, ils ont la réponse à la question que n'importe qui va poser : Qui fait quoi dans cette étude détaillée là? Je ne vais pas plus loin, Mme la Présidente, parce que vous allez me le reprocher.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement 143.1?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce que l'amendement 143.1 est adopté?

M. Bonnardel : Adopté.

M. Barrette : Sur... Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, l'amendement est adopté. Donc, M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire l'article 144.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je recommande de suspendre 144, parce que 59 est suspendu aussi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, 59 est suspendu.

M. Bonnardel : Oui, c'est ça. Tout ça rentre en ligne de compte...

M. Barrette : Mme la Présidente, moi, je ne suis pas comme le ministre, je vais consentir pour le bon déroulement des travaux.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, il y a consentement pour suspendre l'article 144?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Alors, M. le ministre, s'il vous plaît, lire l'article 145, à moins qu'il y ait d'autres amendements à 144, là.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Voulez-vous qu'on suspende quelques instants?

M. Bonnardel : ...excusez-moi, 145 aussi doit être suspendu...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce que...

M. Bonnardel : ...qui est en lien avec 144.

• (16 heures) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a consentement pour suspendre l'article 145?

M. Barrette : Oui, nous consentons pour le bon déroulement des travaux, nous.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez lire l'article 146.

M. Bonnardel : «146. Le répondant d'un système de transport peut inscrire une personne et une automobile sans que les conditions prévues aux articles 46 et 48 soient remplies, lorsque cette [automobile] agit comme chauffeur de cette automobile aux seules fins d'offrir du covoiturage et que cette automobile n'est pas utilisée à d'autres fins dans le cadre de ce système.»

L'article 146 du projet de loi prévoit un assouplissement aux exigences des articles 46 et 48 lorsque du covoiturage remplissant les conditions prévues à l'article 147 est offert dans le cadre d'un système de transport autorisé. Il importe de souligner que les sommes versées pour le covoiturage visé aux articles 146 et 147 peuvent être supérieures à celles qui peuvent être versées lorsque le covoiturage est exempté de l'application de la loi en vertu du paragraphe 5° de l'article 150.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 146?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que l'article est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 147.

M. Bonnardel : 147, j'ai un amendement aussi, Mme la Présidente.

Alors : «Pour l'application de l'article 146, le covoiturage s'entend du transport rémunéré de personnes par automobile qui remplit les conditions suivantes :

«1° l'automobile utilisée est un véhicule de promenade au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière;

«2° le chauffeur décide de la destination finale et la prise de passagers à bord est accessoire à la raison pour laquelle il se déplace;

«3° le chauffeur effectue au plus quatre courses par jour n'excédant pas, cumulativement, 100 km;

«4° l'automobile est utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes seulement pour effectuer les courses visées au paragraphe 3°.

«Une course visée au paragraphe 3° du premier alinéa débute à l'embarquement du premier passager et se termine au débarquement du dernier passager.»

L'article 147 définit la notion de covoiturage pour l'application de l'article 146. Est-ce que vous souhaitez que je lise l'amendement?

Une voix : ...

M. Bonnardel : À l'article 147 du projet de loi, insérer, dans le paragraphe 3° du premier alinéa et après «au plus», «deux courses par jour, à moins que le point de départ et la destination finale de toutes les courses qu'il effectue dans une même journée soient situés sur le territoire d'une même communauté métropolitaine, en ce cas, il effectue au plus».

Cet amendement précise les règles applicables au nombre de courses qui peuvent être effectuées en covoiturage afin de faciliter ce mode de transport dans les régions moins densément peuplées et où les distances à couvrir peuvent être plus longues. En ces cas, le nombre de courses par jour est de deux sans égard à la distance, alors que, lorsque les courses sont effectuées à l'intérieur d'une même communauté métropolitaine, le nombre de courses est de quatre, sans toutefois excéder 100 kilomètres au total. Cela explique un peu les courses intrarégionales et interrégionales. Je pense que ça correspond à des demandes et à des situations que les organismes nous ont expliquées en consultations particulières.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, nous allons traiter l'amendement au moment où nous allons arriver au paragraphe 3°. Donc, est-ce qu'il y a un commentaire sur le premier alinéa de l'article 147? Pas de

commentaire. Est-ce qu'il y a un commentaire sur le premier paragraphe de l'article 147? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'article 147? Donc, l'article... le troisième paragraphe, vous faites un amendement au troisième paragraphe. Donc, est-ce qu'il y a...

M. Bonnardel : Je peux vous le lire tel qu'amendé si ça vous le dit.

Une voix : ...

M. Bonnardel : Non, ça va.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a un commentaire sur l'amendement du paragraphe 3° de l'article 147?

Mme Ghazal : ...commentaire. Je veux juste savoir pourquoi est-ce que... c'est-à-dire que, dans la version originale, c'était quatre. Là, ici, c'est deux courses par jour. Pour quelle raison est-ce qu'on limite à deux courses par jour? J'aimerais juste que le ministre me l'explique.

M. Bonnardel : On limite à deux courses par jour suite aux discussions que nous avons eues avec les différents... les organismes de covoiturage. Et cela est dans un contexte intra... interurbain, je devrais dire, pas intra-urbain, mais interurbain, dû aux grandes distances que les courses auront... le nombre de courses, donc, par jour sera deux sans égard à la distance, alors que les courses effectuées, comme je le mentionnais au commentaire, seront effectuées à l'intérieur d'une même communauté métropolitaine. Le nombre de courses est de quatre pour 100 kilomètres. Et on sera à deux pour les régions moins densément peuplées et où les distances à couvrir peuvent être plus longues.

Mme Ghazal : ...dans le fond, le principe du covoiturage, c'est écrit dans le deuxième paragraphe, où ça dit que le chauffeur décide de la destination finale, puis le fait qu'il embraque du monde ou pas, bien, c'est accessoire. Ça, c'est le principe. Mais, par exemple, je sais... Puis l'idée, c'est d'enlever ça du transport de personnes, du transport rémunéré de personnes. C'est ça, l'idée du... pour bien circonscrire la définition de covoiturage.

Parce qu'ici en limitant deux courses, en disant que le maximum qu'il peut faire, c'est deux courses... Je vais y aller avec un exemple concret. Par exemple, moi, je veux vraiment faire du covoiturage. Il y a une journée où est-ce que... Puis ça, c'est vraiment des discussions qu'on a eues avec des groupes aussi pour qui le covoiturage était important. Puis il faut l'enlever, là. On a eu les discussions avec les mêmes groupes, mais peut-être pas... Tel qu'écrit comme ça, ce n'est pas satisfaisant ni pour nous ni pour eux, tel qu'écrit comme ça. Donc, l'idée, c'est que, par exemple, si, moi, je veux... je peux, dans une journée, faire deux... quatre courses, c'est-à-dire que je vais à... Je fais Montréal-Québec, Québec-Montréal. Puis, après ça, je m'en vais Montréal-Gatineau, Gatineau-Montréal. Puis ce n'est pas parce que je veux faire de l'argent. C'est parce que c'était vraiment ça, mon chemin dans la journée. Donc, j'en ai fait quatre. Et c'est du covoiturage. Ici, dans la façon que c'est écrit au paragraphe 3°, je n'aurais pas le droit de faire ça, alors que je suis en train de faire du covoiturage. Puis j'en ai fait quatre.

M. Bonnardel : Bien, on l'a amené à deux, Mme la Présidente. Mme la députée, justement, vous avait donné un exemple qui n'était pas mauvais, là. Si vous faites Montréal-Québec, c'est rare que vous faites l'aller-retour la même journée, là, mais il se peut. Donc, on permettrait deux courses interurbaines quand même importantes, 500 kilomètres. On ne voudrait pas que ça soit plus que ça, pour que ça ne devienne pas, là, que ça outre passe un peu le principe même, là, du transport interurbain, là.

Mme Ghazal : L'idée, ce n'est pas avec le kilomètre. C'est-à-dire qu'on peut faire beaucoup, beaucoup de kilométrage puis faire seulement deux, puis faire ça tous les jours. Tous les jours, on fait, par exemple, je ne sais pas, je connais... Je ne sais pas, par exemple, je pars de Montréal à Rouyn, aller-retour. J'en fais juste deux, mais je fais ça tout le temps, tous les jours, tous les jours, tous les jours, parce que je veux faire de l'argent. Ce n'est pas du covoiturage. Puis je respecte le deux courses par jour.

M. Bonnardel : Supposer que... J'avoue. Ça peut...

Mme Ghazal : Mais ça, c'est vraiment les discussions qu'on a eues avec des groupes. Et ce qui est important, c'est les discussions qu'on a eues. Puis ils disent que, défini comme ça, il y a des gens qui, de bonne foi, font vraiment du covoiturage. Ce qui est important, ce n'est pas de définir le chiffre, de dire deux courses, quatre courses ou de ne pas le définir.

M. Bonnardel : Oui. On veut réduire l'auto solo, Mme la députée. Je pense qu'à deux courses, on protège l'intégrité même du principe de transport rémunéré, de ceux qui font du taxi, puis on permet aussi à certaines personnes... Vous avez peut-être raison. Il y a peut-être du monde qui ferait du Montréal-Québec à tous les jours. C'est peu probable, là, mais ça se peut. Ça se peut, mais, si quelqu'un y voit un aspect pécunier, là, à faire du Montréal-Québec à tous les jours, avec le coût de l'essence et le coût d'entretien d'un véhicule, je ne dis...

Mme Ghazal : ...je dis Montréal-Québec, mais je voulais dire, par exemple, Montréal-Rouyn, admettons, là. Je sais que c'est énorme.

M. Bonnardel : Au pire, là. Oui, oui.

Mme Ghazal : Mais, par exemple, l'idée, c'est de faire de... C'est-à-dire que c'est un exemple fictif que je donne, mais l'idée derrière ça, ce n'est pas le nombre de courses qui détermine si je fais du covoiturage. Il peut arriver une journée, à un moment, que j'en fais plus que deux, puis que c'est vraiment du réel covoiturage. Mon intention, ce n'est pas de faire de l'argent. Comme une personne pourrait dire que, ça, elle veut faire de l'argent, mais elle en fait juste deux par jour, mais tous les jours, par exemple. Est-ce qu'on peut juste suspendre un instant? Je veux juste...

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

(Suspension de la séance à 16 h 09)

(Reprise à 16 h 38)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre! Nous allons reprendre les travaux, s'il vous plaît. Donc, nous étions... Mme la députée de Mercier, vous aviez demandé quelques moments de suspension pour pouvoir réfléchir et discuter. Est-ce que vous avez un commentaire sur l'amendement du troisième alinéa de l'article 147?

Mme Ghazal : Oui, c'est ça, le troisième paragraphe.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Troisième paragraphe, pardon.

Mme Ghazal : O.K., exactement. En fait, pour s'assurer de vraiment bien définir le covoiturage et s'assurer qu'on ait la meilleure formulation puis le meilleur amendement, on a... En fait, pendant le temps de suspension, il y a eu des discussions avec le ministre pour trouver la meilleure solution, donc il y a eu des discussions. Donc, moi, je propose, s'il y a consentement, qu'on suspende l'étude de cet article-là ou, au moins, de ce paragraphe-là, le temps de terminer ça, ça fait que de le suspendre puis de le reporter à une fois.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, là, il faut savoir... Est-ce que vous voulez suspendre l'étude de l'article?

M. Bonnardel : On peut suspendre, mais là on a, tout de suite après, les amendements que les oppositions ont eus, 147.1, 147.2, 147.3, 147.4, 147.5. On va continuer ça, là.

Mme Ghazal : Il n'y a pas de problème pour 147.1, 147.2, 147.3, ça, il n'y a vraiment aucun problème. On parle juste de 147.

M. Bonnardel : Ça fait qu'on suspend 147 puis on continue à 147.1.

Mme Ghazal : Exact.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, il y a consentement pour suspendre 147. M. le ministre, vous avez un amendement pour 147.1, c'est ça?

M. Bonnardel : Oui, j'ai un amendement. Donc : Insérer, après l'article 147 du projet de loi, ce qui suit :

«Section IV. Transport par automobile adaptée.

«147.1. Le répondant d'un système de transport doit prendre les moyens raisonnables afin qu'une automobile adaptée soit disponible dans les meilleurs délais possible pour répondre à une demande de course qui requiert l'utilisation d'une automobile adaptée. Il en est de même pour un répartiteur enregistré.»

Cet amendement vise à obliger les répondants d'un système de transport de même que les répartiteurs à prendre les mesures requises afin d'offrir un service avec des automobiles adaptées pour le transport de personnes handicapées.

• (16 h 40) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires? O.K. S'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'amendement... c'est-à-dire... oui, l'article 147.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, vous avez un autre amendement, 147.2.

M. Bonnardel : Oui. Ne bougez pas, je suis dans le ménage.

147.2. Insérer, après l'article 147.1 du projet de loi, l'article suivant :

«147.2. Une automobile adaptée ne peut être utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes que si elle est conduite par un chauffeur qualifié ayant complété une formation avancée sur le transport des personnes handicapées et ayant réussi un examen portant sur cette formation.

«Les modalités et le contenu de la formation, de même que les modalités et la teneur de l'examen sont établis par règlement du ministre.»

Commentaire : L'article 147.2 proposé prévoit une formation avancée obligatoire qui devrait être suivie par les chauffeurs conduisant une automobile adaptée pour le transport de personnes handicapées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires pour cet amendement 147.2? Pas de commentaires? Est-ce que le 147.2 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, c'est adopté. M. le ministre, veuillez lire, s'il vous plaît, 147.3.

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 147.2 du projet de loi, l'article suivant :

«147.3. Un chauffeur qualifié doit avoir en sa possession, lorsqu'il offre du transport rémunéré de personnes par automobile adaptée, son attestation de la réussite de l'examen visé au premier alinéa de l'article 147.2.

«Il n'y est toutefois pas tenu lorsque cette attestation est disponible conformément aux conditions et modalités établies par le règlement prévu à l'article 60, aux personnes agissant comme inspecteurs ou enquêteurs pour l'application de la présente loi.»

L'article 147.3 proposé exige que tout chauffeur qui offre du transport de personnes avec une automobile adaptée ait en sa possession une attestation de la réussite de l'examen portant sur la formation relative au transport de personnes handicapées. Selon le deuxième alinéa, cette exigence ne serait cependant pas applicable lorsque l'attestation est autrement accessible aux inspecteurs ou enquêteurs chargés d'assurer l'application de la loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à 147.3? Donc, je mets aux voix l'article 147.3. Est-ce que l'article est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire 147.4, un amendement.

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 147.3 du projet de loi, l'article suivant :

«147.4. Le propriétaire d'une automobile adaptée ne peut, pour offrir du transport rémunéré de personne, en confier la garde ou le contrôle à un chauffeur qui ne remplit pas les conditions prévues à l'article 147.2.

«Le répondant d'un système de transport auprès duquel une automobile adaptée est inscrite ne peut inscrire comme chauffeur de cette automobile un chauffeur qui ne remplit pas les conditions prévues à l'article 147.2.

«De même, un répartiteur enregistré ne peut fournir ses services au chauffeur d'une automobile adaptée qui ne remplit pas les conditions prévues à l'article 147.2.»

L'article 147.4 prévoit que le propriétaire d'une automobile adaptée devra s'assurer que le chauffeur à qui il confie son véhicule pour offrir des services de transports de personnes handicapées a suivi la formation relative à ce type de transport et ait réussi l'examen qui s'ensuit. Le répondant d'un système de transport devra aussi s'assurer que ces formalités sont remplies avant d'inscrire auprès de lui un chauffeur qui utilisera une automobile adaptée. Il en sera de même pour le répartiteur qui souhaite fournir ses services au chauffeur d'une automobile adaptée.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à 147.4? Donc, est-ce que l'article 147.4 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire 147.5, s'il vous plaît, un amendement.

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 147.4 du projet de loi, l'article suivant :

«147.5. Le gouvernement peut prévoir par règlement, pour les territoires qu'il détermine, toute mesure visant à favoriser le déploiement et l'accessibilité des automobiles adaptées aux personnes handicapées.»

L'article 147.5 proposé confère au gouvernement le pouvoir d'établir des mesures réglementaires incitatives pour favoriser le déploiement et l'accessibilité des automobiles adaptées aux personnes handicapées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires par rapport à 147.5? Donc, est-ce que 147.5 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire, s'il vous plaît, l'article 147.6.

M. Bonnardel : 147.6. Insérer, après l'article 147.5, ce qui suit :

«[...]Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile.

«147.6. Est instituée la Table de concertation nationale du transport rémunéré de personnes par automobile.

«Cette table a pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile au regard des diverses pratiques commerciales prévalant dans cette industrie dont, notamment, celles affectant le développement des ressources humaines, et de conseiller le ministre sur la réglementation de cette industrie et sur les mesures destinées à son développement, entre autres en lui présentant des recommandations qui font consensus.»

Cet amendement propose d'instituer la Table de concertation nationale.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à 147.6? Donc, est-ce que 147.6 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 147.7.

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 147.6, l'article suivant :

«147.7. La table se compose d'un président, nommé par le gouvernement, et d'au plus neuf autres membres nommés par le ministre afin de représenter les chauffeurs qualifiés, les répartiteurs, de même que les répondants de systèmes de transport ainsi que des usagers.

«Pour l'application du premier alinéa, le gouvernement identifie par décret les associations et les regroupements qui seront invités par le ministre à lui soumettre la candidature de deux personnes parmi lesquelles il choisira le membre devant représenter leurs intérêts. Outre les chauffeurs qualifiés, les associations et les regroupements identifiés par le gouvernement doivent au moins permettre que soient représentées les personnes visées à cet alinéa.»

Cet amendement vient préciser la composition de la table.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à 147.7? M. le député de La Pinière.

M. Barrette : ...j'aimerais suspendre un instant.

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

(Suspension de la séance à 16 h 47)

(Reprise à 16 h 48)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons les travaux.

M. le député de La Pinière, vous avez un commentaire.

M. Barrette : Pas sur le premier alinéa. C'est là où on était, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : On est à 147.7, oui, premier alinéa.

M. Barrette : Voilà. Je n'en ai pas sur le premier alinéa.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous en avez sur le deuxième alinéa?

M. Barrette : Non, mais...

Mme Ghazal : ...

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

Mme Ghazal : ...générale, oui, ici, parce que ça dit : «...nommé par le gouvernement, et d'au plus neuf membres nommés par le ministre afin de représenter les chauffeurs qualifiés...» Donc, juste une question : Qui décide qui vont être les chauffeurs qualifiés ou les répartiteurs et les répondants qui vont représenter ces gens-là? Comment cette décision-là va être prise? C'est le ministre qui décide?

M. Bonnardel : Bien, c'est identifié par... c'est identifié et appliqué, donc, au premier alinéa. Au deuxième alinéa, vous avez : «...le gouvernement identifie par décret les associations et les regroupements qui seront invités par le ministre à lui soumettre la candidature de deux personnes...» Alors, vous comprendrez que le but, c'est d'identifier puis d'aller chercher la plus grande complémentarité sur le territoire des associations et regroupements pour être capable d'essayer d'avoir une table qui va représenter l'ensemble des propriétaires ou des associations partout sur le territoire.

Mme Ghazal : Donc, le processus, pour que ça soit soumis au ministre, c'est lui qui fait une demande. Par exemple, il dit : Que ceux qui sont intéressés à être sur cette table me signifient leur intérêt, et là, après ça, il regarde les C.V., il regarde quel est l'organisme qu'ils représentent.

Comment est-ce que le processus de ce choix-là que le ministre fera sera fait? C'est quoi, le processus? C'est : il regarde les associations qui sont présentes puis il dit : Tiens, moi, c'est cette association-là, association-là, je veux les représentants, ou il fait un appel, il dit : Qui est intéressé à être sur la table?

• (16 h 50) •

M. Bonnardel : ...députée... Mme la Présidente, vous le savez très bien, que ce sera un défi. Ce sera un défi, là, d'être capable d'avoir, par décret, les associations et les regroupements qui seront invités et qui vont siéger sur cette table. Il est difficile, vous le savez, d'avoir un consensus dans l'industrie, dû au fait qu'il y a de multiples, multiples, multiples regroupements, associations et propriétaires. Donc, on va tout faire pour avoir, sur cette table, une représentativité qui va être appelée à répondre d'un ensemble et des mesures que certains voudraient modifier, changer dans le futur pour qu'on soit capables de travailler dans une forme de consensus. Mais ce sera un défi, vous le constatez présentement.

Mme Ghazal : Si, par exemple, il y a des... par exemple, un regroupement comme celui qu'on a vu aujourd'hui qui est en discussion avec vous et qui dit : Nous, on représente 70 %... Vous — c'est ça qu'ils disent — vous, vous allez faire quoi, vous allez dire : Hum, je vais faire des... une vérification pour m'assurer que c'est le cas, que ce n'est pas le cas? Est-ce que c'est celui qui va parler le plus fort? Parce que vous constatez... Il y en a qui vous disent : Nous, on représente la très grande majorité. Donc, vous allez les croire sur... Je veux juste savoir de quel processus... Ou est-ce que vous avez pensé à une solution pour ça?

M. Bonnardel : On va devoir penser à des multiples solutions. Vous dites 70 %, d'autres groupes disent... ils représentent 50 %, ils représentent peut-être moins. Alors, le défi de l'industrie, là, ça va être de s'unifier, d'essayer de parler d'une seule voix, d'essayer de parler d'une seule voix, si possible, si possible, pour être capable d'avoir une force, une force dans cette table, et qu'on arrête de se diviser à gauche et à droite puis qu'on ne soit pas capables de parler d'une seule voix. C'est le défi que je leur donne, que je me donne, qu'on se donne. Puis, avec cette table, je réponds positivement à ce qu'eux souhaitent pour la suite. Je reste persuadé qu'on va être capables d'avoir un consensus. Mais, si vous me dites, ce matin... ou cet après-midi : Comment on va le faire? Qui va être choisi? On va avoir à discuter avec eux puis on va le définir nous-mêmes.

Mme Ghazal : Parce que moi, ce que je vois, parce que, je veux dire, j'écoute, puis il y a eu... Ce défi-là a été relevé, c'est-à-dire pris, puis il y a des gens qui ont fait vraiment un travail énorme de représentation. Ce n'est pas à défaut d'avoir essayé que ça n'a pas réussi à 100 %. Donc, moi, ce que je veux savoir, c'est par quel mécanisme. Parce que cet effort-là a été fait puis il va continuer à être fait, mais, s'il y a toujours des groupes qui vont dire : Non, nous, on ne se sent pas représentés, et tout ça, pour faciliter, si on veut, le travail du ministre, pour ne pas qu'il ait à faire des choix et des arbitrages, est-ce que, par exemple, il y a une idée qui a été lancée, puis je veux entendre le ministre là-dessus, d'avoir une association professionnelle de taxi, par exemple? Je ne dis pas que c'est uniquement au ministre de faire ce travail-là, ce n'est pas ça, l'idée, parce qu'eux peuvent aussi le faire, mais supposons qu'ils vous la soumettent.

Parce que, des fois, on dirait que... des fois, ça... je ne sais pas, ça fait l'affaire, par exemple, je ne parle pas nécessairement juste de vous, mais de certains gouvernements, dire : Bien, ils sont divisés, qu'est-ce que voulez, ça fait qu'on va faire ce qu'on veut. Des fois, ça fait l'affaire, que cette industrie-là ne soit pas unie. Ce n'est pas nouveau, ça fait très, très, très longtemps que c'est là, c'est en discussion.

Mais, pour régler ça une fois pour toutes, pour que cette table-là dure longtemps puis que, dans deux ans, elle ne soit pas dissoute à cause de divisions... On entend souvent... Je ne parle pas du ministre, là, il faut juste me... je ne veux pas prêter d'intentions, mais ça existe, ça, là, diviser pour régner. Donc, pour ne pas que ça, ça se reproduise, puis qu'on ait quelque chose de pérenne dans le temps, par exemple, qu'est-ce que le ministre pense, de façon générale, d'une association professionnelle de taxi?

M. Bonnardel : Je ne suis pas là pour évaluer ce que l'industrie du taxi pourrait faire dans le futur, là. Moi, je suis là avec l'application d'un article qui... à qui je donne raison à l'industrie de créer une table. Avec cette table... On connaît l'industrie, là, et on aura les outils pour être capable de trouver, par décret, les associations, les regroupements qui chapeautent le plus grand nombre de propriétaires. Est-ce que ça fera peut-être des malheureux pour une association? Peut-être. Mais le défi qu'on va se donner, c'est d'avoir une table qui va parler au nom de tout le monde, si possible. Alors, si l'industrie décide, demain matin, de se créer une association, bien, tant mieux. Tant mieux. Si c'est le cas, moi, ça va me faciliter le travail. On aura deux personnes qui vont parler au nom de tout le monde, que ce soient les grandes villes ou les régions d'un côté, peu importe, peu importe, si tout le monde parle d'une seule voix, ce sera encore plus facile pour être capable d'avoir une table qui va être forte, puis qui va répondre, puis qui va assurer la pérennité de tout le monde dans le transport rémunéré.

Mme Ghazal : Puis c'est neuf membres, chauffeurs, répartiteurs, répondants, usagers. Le nombre sera comment? Est-ce qu'il va y avoir plus de chauffeurs, plus de répartiteurs, plus de répondants? Est-ce que ça, ça a été déterminé ou ça va être vous qui... ça va être le ministre qui va le déterminer par décret? Est-ce que ça a été réfléchi? Parce que c'est neuf, donc j'imagine que le chiffre neuf vient de quelque part, il y a peut-être une raison pourquoi c'est neuf, que je ne vois pas.

M. Bonnardel : Il va y avoir, peut-être, trois chauffeurs qualifiés, deux répartiteurs, deux des systèmes de répondant, des usagers, la même chose, on va définir ça par la suite.

Mme Ghazal : Puis ça va être quoi, le... peut-être... Je ne sais pas ça sera... Là, à cet article-là, on ne parle que de la composition puis de l'existence, puis que ça va être le ministre qui va définir les gens qui vont être autour de la table, mais le mandat... Est-ce que... Ça serait quoi, le mandat? Moi, je vois qu'il y a ici une opportunité de marquer, d'écrire, d'inscrire, dans la loi, le mandat de cette association-là, de cette table-là pour s'assurer que, justement... De comprendre sa raison d'être pour éviter, après ça, dire : Bien, ça ne sert à rien, on ne s'entend même pas sur ce sur quoi on va discuter, et donc que cette table-là ne soit pas pérenne dans le temps.

M. Bonnardel : On ne définira pas dans une loi ce qu'est le mandat. On crée une table, justement pour discuter des enjeux et trouver, encore une fois, un consensus pour assurer la pérennité de tout le monde. Que ce soit l'industrie du taxi, le transport rémunéré, le covoiturage, les principes mêmes ou les plaintes des usagers, le défi, c'est d'avancer. Ça évolue tellement vite. Si on se donnait un mandat aujourd'hui, dans deux ans, trois ans, il ne sera peut-être même plus bon, le mandat. Alors, je pense qu'il faut donner la chance, premièrement, de la créer, s'asseoir, puis le gouvernement qui sera en place, bien, va amener des actions pour être capable d'avoir des meilleurs intervenants qui vont être choisis sur cette table, qui vont faire avancer, encore une fois, l'industrie au bénéfice du client.

Mme Ghazal : J'ai peut-être utilisé le mot «mandat», mais ça serait quoi, les éléments, les enjeux qui seraient discutés autour de cette table? Vous avez parlé, par exemple, des plaintes... Mais juste... Je veux juste que le ministre nous dise ils feraient quoi autour de cette table-là, ils discuteraient de quoi?

M. Bonnardel : Ça pourrait être l'avenue du véhicule autonome. Ça pourrait être le véhicule sans chauffeur qui va s'implanter à Montréal en trois, cinq, peut-être plus long. Ça pourrait être ça. Les nouvelles technologies, les mandats de modernisation que l'industrie du taxi se donne, il y a de multiples, multiples, multiples sujets qu'on peut discuter dans le futur, là. Mais ce n'est pas vrai qu'on va définir un mandat d'une table là, là. On va se donner le temps de la créer, puis, par la suite, avec le groupe, de se dire : O.K., pour une première fois, on revient à ce qui a déjà existé, voilà très longtemps déjà, puis on va s'asseoir, puis on va commencer à discuter par la suite.

On a un défi énorme de mettre en place cette loi. Après ça, tout le monde comprennent les tenants, aboutissants puis qu'on avance ensemble par la suite pour assurer la pérennité de l'industrie du taxi et du transport rémunéré, du covoiturage, du transport interurbain. Puis il y aura tellement, tellement de choses qu'on pourrait mettre dans cette table par la suite, le défi va être énorme. Mais créons cette table, puis, par la suite, on évaluera.

Mme Ghazal : Parce que, c'est ça, la table n'existait pas, c'est par un amendement. Donc, il y a eu de réflexion du ministre sur les enjeux, puis je ne pense pas qu'il a dit : Ah! ce qui est important maintenant, ça serait de parler de la voiture autonome, donc, je vais créer la table de concertation. Ce n'était pas ça, l'idée initiale, peut-être éventuellement. Mais juste pour savoir, qu'est-ce qui a fait que vous avez vu que c'était opportun, à ce moment-là, alors qu'au début du projet de loi, ce n'était pas là? Qu'est-ce qui a fait que vous avez vu que c'était opportun d'amener cette table-là... pour les taxis, pour tous le...

M. Bonnardel : C'est fort simple. C'est des réflexions, des enjeux, une vision avec l'industrie, le MTQ, les différents joueurs pour qu'une première fois tout le monde réussisse à comprendre les enjeux de tous et chacun, puis d'avancer, et de trouver les défis de pérennité pour chaque modèle d'affaires. Voilà.

Mme Ghazal : Si, par exemple on se rend qu'il y a des endroits, un peu ce qu'on parlait pour les agglomérations, s'il y a des territoires, par exemple, qui sont extrêmement mal desservis, malgré le fait qu'on a augmenté l'offre, puis qu'on a ouvert à tous les joueurs, puis qu'on se rend compte de ça, est-ce que cette table-là pourrait prendre acte de la situation, puis dire, et proposer, et aussi peut-être que ça devienne décisionnel de dire : Bien, il faudrait peut-être qu'il faudrait avoir des agglomérations peut-être pour certains endroits qui sont très, très mal desservi avec juste l'offre et la demande? Est-ce que ça serait le genre de discussion qu'il pourrait y avoir, discuter, peut-être, de quota? Je sais que le ministre n'aime pas quand on dit ces mots-là, «agglomération», «quota», mais c'est quand même important. Est-ce que ce serait le genre de chose qui pourrait être discutée si on voit que les usagers, justement, ne sont pas bien servis dans certains secteurs où il y a moins de cash à faire?

M. Bonnardel : Je ne peux pas prétendre les sujets que l'industrie pourrait avoir avec les autres entités d'affaires. Si c'est le cas, bien, le sujet sera levé.

• (17 heures) •

Mme Ghazal : O.K. Je n'ai pas d'autre question.

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

M. Barrette : Le deuxième.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Là, on est... Bien, c'est parce que Mme la députée de Mercier...

M. Barrette : Ça serait le premier?

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...parlait beaucoup de plus... des neuf membres, et tout ça, là. Alors là, il y a des commentaires sur le deuxième?

M. Barrette : Pas sur le deuxième, mais on aura un amendement à la suite.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K.

M. Barrette : Un sous-amendement, pardon.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Un sous-amendement à 147.7.

M. Barrette : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, dans ce cas, on doit...

M. Barrette : ...très simple, pendant la distribution, c'est excessivement simple. L'amendement se lirait comme suit : Modifier l'amendement introduisant l'article 147.7 par l'ajout, à la fin de l'article, de l'alinéa suivant :

«La table est mise en place et son mandat doit être déterminé dans les 3 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.»

Je pense que ça doit être mis en place rapidement. Je n'ai aucun problème à ce qu'on change le trois mois en quatre mois, en cinq mois, en six mois, mais la table de concertation ayant aussi un rôle dans les arrangements à être mis en place pour la distribution des sous, je pense que la table doit être mise en place rapidement, formellement, et que son mandat doit être déterminé aussi rapidement et formellement. Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, l'amendement a été déposé. L'amendement est... Le député a lu l'amendement. Est-ce qu'il y a des commentaires sur... le sous-amendement, pardon, parce que, là, on doit traiter du sous-amendement.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, voulez-vous qu'on suspende quelques instants?

Une voix : ...

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

(Suspension de la séance à 17 h 02)

(Reprise à 17 h 03)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons les travaux. Donc, M. le député de La Pinière, vous voulez...

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. Avec les échanges que j'ai eus à l'instant avec le ministre, on pourrait faire une correction manuelle, si tout le monde le consent, pour remplacer «3 mois» par «6 mois», le reste étant inchangé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'on a un consentement?

Une voix : Consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement déposé par le député de La Pinière?

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, pour le député de La Pinière, «et son mandat doit être déterminé», dans le deuxième alinéa, on l'indique, à 147...

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : 147.6, pardon.

M. Barrette : Oui, je comprends, mais...

M. Bonnardel : Donc : «La table est mise en place dans les 6 mois suivant», parce que le mandat, de toute façon, il est là, il est là. Donc, ce que les juristes me disent, là, au point 147.6, le mandat, il est là.

M. Barrette : Je n'ai pas d'objection.

M. Bonnardel : Alors, on mettrait : «La table est mise en place dans les 6 mois suivant...»

M. Barrette : Je n'ai pas de problème. Alors, est-ce que vous voulez qu'on le libelle ou...

M. Bonnardel : Je pense que...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...secrétaire va... Il y aurait un autre changement.

M. Barrette : «La table est mise en place dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, on va retirer puis on va...

M. Barrette : Mme la Présidente, ce que je propose, c'est, avec... Donc, j'accepte qu'on le retire et je dépose, donc, à l'instant le nouvel amendement, qui se lira de la façon suivante...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...libellé...

M. Barrette : Le nouveau libellé. Bien, c'est un sous-amendement, un nouveau libellé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, oui, allez-y.

M. Barrette : Alors, le nouveau libellé sera : «La table est mise en place dans les 6 mois suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement? Puisqu'il n'y a pas d'autre commentaire sur le sous-amendement, je dois... va mettre aux voix le sous-amendement. Alors, est-ce que le sous-amendement du député de La Pinière est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Maintenant, nous allons aller... nous retournons à l'article 147.7.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'amendement étant amendé.

M. Barrette : Là, on est à l'amendement amendé.

Mme Ghazal : ...revenus à 147.7. On revient, là, O.K. Parce qu'on est allé tellement vite que personne ne s'est rendu...

La Présidente (Mme St-Pierre) : 147.7 était un amendement. Ce n'est pas un article tel quel, c'est un amendement. 147.7 était un amendement. M. le député de La Pinière a déposé un sous-amendement, qui a été adopté. Maintenant, nous revenons à l'amendement, qui est le 147.7.

Mme Ghazal : C'est parce qu'on va tellement vite qu'on ne s'est même pas rendu compte que le mandat dont je posais des questions était à 147.6, ça fait que juste... Moi, j'avais une autre question par rapport à 147.7. Cette table-là, elle dure combien de temps? Ces gens-là sont élus pour combien de temps? Tout ça.

M. Bonnardel : Ce sera défini par règlement par la suite, là.

Mme Ghazal : ...ministre a réfléchi à ça quand même?

M. Bonnardel : Non. Ce n'est pas... Une table comme ça, je vois mal... Vite, vite, là, je vous donne mon impression, là, au minimum deux ans, là. C'est... Si on veut un peu de stabilité sur la table, là. D'habitude, ce genre de table se fait avec des mandats de deux ans.

Mme Ghazal : Donc, deux ans, puis, après ça, renouvelable, mais pas automatiquement. C'est-à-dire que, vu que c'est écrit dans la loi, c'est renouvelable aux deux ans, mais, après ça, il faut ça reste, sinon il faut amender la loi, bien sûr?

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires à l'amendement 147.7? Donc, est-ce que l'article... l'amendement 14.7 est adopté?

La Secrétaire : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Tel qu'amendé. Merci, Mme la secrétaire. Maintenant, nous avons suspendu l'article 147. L'article 147 demeure suspendu. On va aller à l'article 148. Est-ce que ça va pour tout le monde? M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire l'article 148.

M. Bonnardel : Oui, alors : «Le transport de personnes par automobile peut, même s'il est rémunéré, être offert sans que cette automobile soit qualifiée, sans qu'elle soit conduite par un chauffeur qualifié et sans que le prix de la course soit calculé conformément aux dispositions du chapitre VII dans les cas suivants et aux conditions suivantes :

«1° le transport offert par un conducteur bénévole oeuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien ou d'accompagnement, lorsque les conditions suivantes sont remplies :

«a) le transport est offert moyennant une contribution financière qui se limite, quel que soit le nombre de personnes à bord de l'automobile, aux frais d'utilisation de celle-ci qui ont été fixés par le conseil d'administration de l'organisme et dont le montant total n'excède pas celui déterminé par règlement du gouvernement;

«b) l'organisme maintient un registre permanent des transports qui identifie, pour chaque transport effectué, le conducteur, le client et, s'il y a lieu, l'accompagnateur et qui indique la date, le point d'origine, la distance parcourue et la destination de la course;

«2° le transport offert par une entreprise d'économie sociale financée par un programme gouvernemental pour offrir des services d'accompagnement, notamment aux personnes âgées, handicapées, malades ou en perte d'autonomie, à la condition que l'entreprise maintienne un registre permanent des transports qui identifie, pour chaque transport effectué, le conducteur, le client et, s'il y a lieu, l'accompagnateur et qui indique la date, le point d'origine, la distance parcourue et la destination de la course;

«3° le transport de personnes ayant les facultés affaiblies offert par un conducteur bénévole oeuvrant sous le contrôle d'un organisme ou d'une personne morale sans but lucratif ou par un conducteur rémunéré par une entreprise, lorsque les conditions suivantes sont remplies :

«a) le déplacement de l'automobile de la personne transportée est aussi effectué;

«b) le transport est offert par un conducteur bénévole sans intention de faire un gain pécuniaire;

«c) l'organisme ou la personne morale sans but lucratif ou l'entreprise concernée maintient un registre permanent des transports qui identifie, pour chaque transport effectué, le conducteur, le client et l'accompagnateur et qui indique la date, le point d'origine, la distance parcourue et la destination de la course;

«4° le transport effectué dans un but d'entraide communautaire pour venir en aide ou accompagner une personne à la condition que ce transport soit offert moyennant une contribution financière qui se limite, quel que soit le nombre de personnes à bord de l'automobile, aux frais d'utilisation de celle-ci et dont le montant total n'excède pas celui déterminé par règlement du gouvernement.»

L'article 148 du projet de loi prévoit que les cas et les conditions selon lesquelles du transport de personnes par automobiles, bien que rémunérées, pourrait être effectué autrement que par une automobile qualifiée et conduite par un chauffeur qualifié en vertu de la loi. En outre, les dispositions de la loi régissant le calcul du prix des courses ne seraient également pas applicables à ces situations. Essentiellement, il s'agit de transport où les fins poursuivies ne sont pas lucratives, comme du transport de personnes ayant les facultés affaiblies offertes par un conducteur bénévole et du transport effectué dans un but d'entraide communautaire.

• (17 h 10) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 148? Il n'y a pas de commentaires? Est-ce qu'il y a des commentaires au premier paragraphe de l'article 148? Est-ce qu'il y a des commentaires au deuxième paragraphe? Est-ce qu'il y a des commentaires au troisième paragraphe? Est-ce qu'il y a des commentaires au quatrième paragraphe? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 148. Est-ce que l'article 148 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 149.

M. Bonnardel : «149. Une personne autorisée à agir comme inspecteur en vertu de l'article 100 dispose des pouvoirs prévus aux articles 101 et 102 à l'égard d'un organisme, d'une personne morale sans but lucratif ou d'une entreprise qui offre du transport visé au présent chapitre.»

L'article 149 du projet de loi a pour objectif de s'assurer qu'un inspecteur disposera des mêmes pouvoirs à l'égard d'une personne offrant les services de transport rémunéré de personnes visés par les exceptions de l'article 148 que ceux qu'il détient à l'égard, notamment, des chauffeurs, des propriétaires d'automobiles et des répondants autrement régis par la loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 149? Donc, pas de commentaires? Je vais mettre aux voix l'article 149. Est-ce que l'article 149 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 150.

M. Bonnardel : Oui, donc : «150. À l'exception de l'article 149, les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas au transport de personnes par automobile dans les cas suivants :

«1° le transport d'élèves organisé en vertu de la Loi sur l'instruction publique, de la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuit et naskapis ou de la Loi sur l'enseignement privé;

«2° le transport de courtoisie offert par un conducteur rémunéré par une entreprise, mais offert gratuitement aux clients de celle-ci;

«3° le transport de personnes offert à l'occasion de baptêmes, de mariages ou de funérailles ou le transport de personnes par automobile antique de plus de 30 ans;

«4° le transport par ambulance; et

«5° la somme versée pour une course, pour chaque passager, n'excède pas le montant prévu par règlement du gouvernement.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...un amendement?

M. Bonnardel : Oui. Je le lis : À l'article 150 du projet de loi, dans le paragraphe 5°, remplacer «la somme versée pour une course, pour chaque passager» par «le covoiturage qui remplit les conditions prévues aux paragraphes 1° et 2° de l'article 147 et tout autre transport de personnes lorsque la somme versée pour le transport offert au moyen d'une même automobile».

Cet amendement vise à préciser expressément que l'exemption d'application de la loi, prévue à l'article 150, est applicable au service de covoiturage, offert conformément aux dispositions des paragraphes 1° et 2° de l'article 147, qu'on vient de discuter.

M. Barrette : Mme la Présidente...

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

M. Barrette : ...question technique : Est-ce que je me trompe ou 147 est suspendu?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Bonnardel : Oui.

M. Barrette : Donc, on peut passer cet amendement-là là?

M. Bonnardel : Vous avez raison.

M. Barrette : C'est ce que je pensais. Alors, nous allons passer à... suspendre ça et aller à 151?

M. Bonnardel : On va suspendre 150, oui.

M. Barrette : Merci. «Next.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a consentement pour suspendre l'article 150?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Et l'amendement.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. M. le ministre, veuillez lire, s'il vous plaît, l'article 151.

M. Bonnardel : Alors : «151. Commet une infraction et est passible, dans le cas d'une personne physique, d'une amende de 250 \$ à 750 \$ et, dans les autres cas, d'une amende de 500 \$ à 1 500 \$:

«1° le répondant d'un système de transport qui contrevient à l'un des articles 47 ou 50;

«2° le chauffeur qualifié qui contrevient à l'un des articles 52 ou 53, au deuxième alinéa de l'article 54 ou à l'un des articles 55, 58 ou 94;

«3° le chauffeur autorisé qui contrevient à l'article 61;

«4° le chauffeur inscrit qui contrevient à l'un des articles 65 ou 66;

«5° quiconque contrevient à une disposition de la présente loi lorsque aucune autre peine n'est prévue.»

Commentaire : L'article 151 prévoit les montants minimums et maximums des amendes dont une personne sera passible pour les infractions qui y sont prévues. Cette fourchette sera également applicable à quiconque contrevient à une disposition de la loi lorsqu'aucune autre peine n'est prévue.

On m'amène... donc, oui, vu qu'on a suspendu, Mme la Présidente, une série d'articles, il y a des impacts, donc, de 151 à 154. J'aurais dû vous le dire plus tôt. 151, 152, 153 et 154 devraient être suspendus aussi.

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

M. Bonnardel : Donc, pour la partie pénale, on me dit qu'on devrait suspendre...

M. Barrette : Suspendre.

M. Bonnardel : 151 à 154, dû au fait, là, que nous avons suspendu 59. Donc, il y a des répercussions pénales, s'il y a lieu.

Des voix : ...

M. Barrette : Disons que c'est au choix, là.

M. Bonnardel : C'est nécessaire, qu'on me dit.

M. Barrette : C'est nécessaire parce qu'il y aura des changements?

M. Bonnardel : Il peut y en avoir.

M. Barrette : Je comprends. Mais, dans tous les cas de figure, on n'aurait pas eu de commentaire, mais, bon. 151 à 154, donc, on va à 155.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...ça me prend un consentement pour suspendre 151 à 154.

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Consentement. Alors, M. le ministre, veuillez lire l'article 155.

M. Bonnardel : «Commet une infraction et est passible d'une amende de 5 000 \$ à 50 000 \$, s'il s'agit d'une personne physique, et de 10 000 \$ à 100 000 \$, dans les autres cas, le répartiteur qui contrevient au premier alinéa de l'article 83, quiconque contrevient à l'article 96 ou la personne morale qui contrevient à l'article 131.»

Commentaire : L'article 155 fixe les montants minimums et maximums des amendes dont une personne sera passible pour les infractions qui y sont prévues. Ces montants sont portés au double si le contrevenant n'est pas une personne physique. Il s'agit de la fourchette d'amendes la plus élevée, laquelle sera applicable, entre autres, pour le répartiteur qui n'est pas enregistré auprès de la Commission des transports du Québec ou dans le cas où un répondant poursuit l'exploitation de son système de transport malgré la suspension ou la révocation de l'autorisation relative à ce système par la Commission des transports du Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires relativement à l'article 155? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre l'article 155 aux voix. Est-ce que l'article 155 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 156, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. «Le gouvernement peut, parmi les dispositions d'un règlement pris en vertu de la présente loi, déterminer celles dont la violation constitue une infraction et rend le contrevenant passible d'une amende dont il fixe les montants minimum et maximum.

«Les peines fixées en application du premier alinéa peuvent notamment varier selon la gravité de l'infraction, sans toutefois excéder 50 000 \$, s'il s'agit d'une personne physique, et 100 000 \$, dans les autres cas.»

Commentaire : L'article 156 du projet de loi encadre le pouvoir du gouvernement de prévoir des dispositions pénales dans tout règlement pris en vertu de la loi et fixe les montants maximums des amendes à, au plus, 50 000 \$ si le contrevenant est une personne physique et à, au plus, 100 000 \$ dans les autres cas.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires relativement à l'article 156? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'article 156 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 157.

M. Bonnardel : Oui. «Les montants minimum et maximum des amendes prévus par la présente loi sont portés au double pour une première récidive et au triple pour toute récidive additionnelle.

«En outre, lorsque le contrevenant commet une infraction prévue par une disposition de la présente loi alors qu'une déclaration de culpabilité a été antérieurement prononcée contre lui en raison d'une infraction à une telle disposition et que, abstraction faite des montants prévus en cas de récidive, le montant de l'amende minimum prévu pour la première infraction était égal ou supérieur à celui prévu pour l'infraction subséquente, les montants minimum et maximum de l'amende deviennent, si le poursuivant les réclame, ceux prévus en cas de récidive ou, le cas échéant, de récidive additionnelle.

«Le présent article s'applique dans la mesure où la déclaration antérieure de culpabilité a été prononcée au cours des deux ans précédant la perpétration de l'infraction subséquente, ou au cours des cinq ans précédents si le montant minimum de l'amende auquel était passible le contrevenant pour l'infraction antérieure était celui prévu à l'article 155. Les montants des amendes prévus pour une récidive additionnelle s'appliquent si l'infraction antérieure a été sanctionnée à titre de récidive.»

Le premier alinéa de l'article 157 prévoit l'augmentation des peines en cas de récidive.

Le second alinéa permet au poursuivant de traiter comme une récidive une infraction commise après une déclaration de culpabilité lorsque l'amende minimale pour cette seconde infraction n'excède pas celle prévue pour l'infraction à l'égard de laquelle il y a eu déclaration de culpabilité.

Le troisième alinéa fixe une limite de temps pour l'application des dispositions de l'article 157.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa? Commentaires sur le deuxième alinéa? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le troisième alinéa? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, est-ce que l'article 157 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, l'article 157 est adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 158, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Lorsqu'une infraction à la présente loi est commise par un administrateur ou un dirigeant d'une personne morale ou d'un autre groupement, quelle qu'en soit la forme juridique, les montants minimum et maximum de l'amende sont le double de ceux prévus pour la personne physique pour cette infraction.»

L'article 158 du projet de loi établit qu'un administrateur ou un dirigeant d'une personne morale sera passible du double des montants des amendes prévues pour une personne physique pour toute infraction à la loi.

• (17 h 20) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 158? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'article 158 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, l'article 159, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Lorsqu'une infraction visée par la présente loi se poursuit durant plus d'un jour, elle constitue une infraction distincte pour chaque jour durant lequel elle se poursuit.»

L'article 159 du projet de loi spécifie qu'une infraction commise durant plusieurs jours constitue une infraction distincte pour chacun de ces jours.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 159? Donc, est-ce que l'article 159 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 159 est adopté. L'article 160. M. le ministre.

M. Bonnardel : «Quiconque, par un acte ou une omission, aide ou, par un encouragement, un conseil, un consentement, une autorisation ou un ordre, amène une autre personne à commettre une infraction visée par la présente loi, commet une infraction et est passible de la même peine que celle prévue pour l'infraction qu'il a aidé ou amené à commettre.»

L'article 160 du projet de loi prévoit que toute personne qui aide ou en amène une autre à commettre une infraction à la loi sera passible des mêmes peines que celles applicables à la personne qui l'a commise.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 160? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 160. Est-ce que l'article 160 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, c'est adopté. M. le ministre, 161, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Dans toute poursuite pénale relative à une infraction à la présente loi :

«1° la preuve qu'un transport a été offert au public ou qu'il a été effectué par un chauffeur qualifié suffit, en l'absence de toute preuve contraire, à établir la preuve du transport rémunéré;

«2° la preuve qu'elle a été commise par un agent, un mandataire ou un employé de quiconque suffit à établir qu'elle a été commise par ce dernier, à moins que celui-ci n'établisse qu'il a fait preuve de diligence [responsable] en prenant toutes les précautions nécessaires pour en prévenir la perpétration;

«3° sont réputés agents du répondant d'un système de transport :

«a) les chauffeurs inscrits auprès de lui, lorsqu'ils offrent du transport de personnes dans le cadre de ce système;

«b) les propriétaires des automobiles inscrites auprès de lui, lorsqu'elles sont utilisées pour offrir un tel transport;

«c) le répartiteur ou le teneur de registre dont il retient les services.»

L'article 161 du projet de loi énumère diverses présomptions aux fins de preuves dans le cadre d'une poursuite pénale intentée pour une infraction à la loi.

Il y a un amendement qui modifie le paragraphe 1°... après le paragraphe 1°, pardon :

À l'article 161 du projet de loi, insérer, après le paragraphe 1°, le paragraphe suivant :

«1.1° un extrait d'un registre tenu conformément à l'article 51 suffit, en l'absence de toute preuve contraire, à établir la preuve des faits qu'il contient lorsqu'y est jointe une déclaration sous serment soit de l'inspecteur, soit de l'employé de la société ou de la commission qui a confectionné l'extrait, attestant que celui-ci est une reproduction exacte des renseignements partagés ou auxquels il a eu accès en application du deuxième alinéa de cet article;».

L'amendement proposé vise à s'assurer que, dans le cadre d'une poursuite pénale, en l'absence d'une preuve contraire, les renseignements qui seront contenus dans le registre des chauffeurs et des automobiles inscrits auprès du répondant d'un système de transport feront preuve devant le tribunal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, pour la fin de la discussion, on doit procéder tout d'abord à l'analyse du premier alinéa de l'article 161. Est-ce qu'il y a des commentaires? Je ne pense pas. Donc, premier paragraphe de l'article 161, est-ce qu'il y a des commentaires? Alors, je dois maintenant passer à l'amendement proposé par le ministre, 1.1°. Le paragraphe 1.1°, est-ce qu'il y a des commentaires? Donc, paragraphe 2° de l'article 161.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon? Il faut adopter l'amendement. Oui. Je pensais qu'on adoptait l'amendement à la toute fin. Excusez-moi. Alors, est-ce que l'amendement... le paragraphe 1.1° est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, nous poursuivons avec le paragraphe 2°. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le paragraphe 2°? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le paragraphe 3°? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, est-ce que l'article 161, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, c'est adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 162.

M. Bonnardel : «Lorsqu'une personne morale, un agent, mandataire ou employé de celle-ci ou d'une société de personnes ou d'une association non personnalisée commet une infraction à la présente loi, l'administrateur de la personne morale, société ou association est présumé avoir commis lui-même cette infraction, à moins qu'il n'établisse qu'il a fait preuve de diligence raisonnable en prenant toutes les précautions nécessaires pour en prévenir la perpétration.

«Pour l'application du présent article, dans le cas d'une société de personnes, tous les associés, à l'exception des commanditaires, sont présumés être les administrateurs de la société en l'absence de toute preuve contraire désignant l'un ou plusieurs d'entre eux ou un tiers pour gérer les affaires de la société.»

Commentaire : L'article 162 établit que l'administrateur d'une personne morale ou d'une entité légale s'y apparentant sera présumé avoir commis lui-même une infraction commise par celle-ci à moins qu'il ne soit en mesure de faire la preuve qu'il a agi de manière diligente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa de l'article 162? Commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 162? S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 162. Est-ce que l'article 162 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 163, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. «Dans la détermination de la peine, le juge tient compte notamment des facteurs aggravants suivants :

«1° la gravité de l'atteinte ou le risque d'atteinte à la sécurité des personnes;

«2° le fait que le contrevenant ait agi intentionnellement ou ait fait preuve de négligence ou d'insouciance;
«3° le caractère prévisible de l'infraction ou le défaut d'avoir donné suite à des recommandations ou des avertissements visant à la prévenir;
«4° les tentatives du contrevenant de dissimuler l'infraction ou son défaut de tenter d'atténuer les conséquences;
«5° le fait que le contrevenant, en commettant l'infraction ou en omettant de prendre des mesures pour empêcher sa perpétration, visait à accroître ses revenus ou à réduire ses dépenses;
«6° la capacité du contrevenant à prendre des mesures raisonnables pour empêcher la perpétration de l'infraction ou en atténuer les conséquences, alors qu'il ne les a pas prises.
«Le juge qui, en présence d'un facteur aggravant, impose tout de même une amende minimale doit motiver sa décision.»
L'article 163 du projet de loi énumère différents facteurs aggravants qu'un juge devra considérer pour déterminer la peine à imposer à un contrevenant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe? Deuxième paragraphe? Troisième paragraphe? Commentaires sur le quatrième paragraphe? Cinquième paragraphe? Sixième paragraphe? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le dernier alinéa de l'article 163? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 163. Est-ce que l'article 163 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 164.

M. Bonnardel : «Sur demande du poursuivant, jointe au constat d'infraction, le juge peut imposer au contrevenant, en outre de toute autre peine, une amende additionnelle d'un montant maximum équivalant au montant de l'avantage pécuniaire que ce dernier a tiré de l'infraction, et ce, même si l'amende maximum lui a été imposée.»

L'article 164 permet à un juge d'imposer une amende additionnelle dont le montant tiendra compte de l'avantage pécuniaire qu'un contrevenant a tiré de l'infraction commise.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 164? Est-ce que l'article 164 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de l'article 165.

M. Bonnardel : Je vous propose un... Je vous propose juste, Mme la Présidente, si les oppositions le souhaitent, rendus où on est, à aujourd'hui, aux articles, de peut-être étudier article par article au lieu d'alinéa par alinéa. C'est mon offre...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça me prend un consentement parce qu'il a été décidé qu'on étudiait alinéa par alinéa. Est-ce qu'il y a un consentement?

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je tiens à souligner que nous allons accepter, parce que nous collaborons pour nous assurer du bon déroulement des travaux. On souhaite la même attitude de l'autre côté lorsqu'arriveront vous savez quoi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, j'espère que...

Mme Ghazal : Mme la Présidente, moi, je veux juste dire que nous collaborons aussi depuis le début, mais c'est quand même important de faire le travail comme il faut, puis de continuer, puis de comprendre qu'est-ce qu'on est en train de lire, et non pas de faire... d'adopter n'importe quoi rapidement. Donc, on va le lire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est votre prérogative de pouvoir procéder alinéa pas alinéa ou paragraphe par paragraphe. Alors, vous décidez si vous acceptez la proposition du ministre ou pas.

Mme Ghazal : On refuse. Je ne vois pas la raison pour laquelle on accepterait ce qu'on a commencé à faire depuis le début. Je ne vois pas de raison pourquoi se presser à ce point-là. C'est important de faire le travail comme il faut.

M. Barrette : Nous, on donne notre consentement. Je comprends que...

Mme Ghazal : Mais ce n'est pas par manque de collaboration, c'est vraiment parce qu'on veut faire notre travail de parlementaire comme il faut du début jusqu'à la fin.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, vous avez lu l'article 165, M. le ministre?

M. Bonnardel : 164. On l'a voté, 164? Non, on est à voter...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, c'est voté, 164.

M. Bonnardel : ...164?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous êtes rendu à l'article 165. Veuillez lire l'article 165, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Dans la détermination d'une amende supérieure à l'amende minimum prévue par la loi ou d'un délai pour payer tout montant imposé, le juge peut tenir compte de l'incapacité du contrevenant à en assumer le paiement si ce dernier en fait la preuve en établissant ses ressources et ses charges.»

Commentaire : L'article 165 du projet de loi permet à un juge de tenir compte, pour la fixation d'une amende supérieure au montant minimal prévu par la loi ou d'un délai de paiement, d'une incapacité financière démontrée par le contrevenant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 165? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 165. Est-ce que l'article 165 est adopté?

Des voix : ...

• (17 h 30) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 166.

M. Bonnardel : «Les poursuites pénales pour la sanction des infractions à une disposition de la présente loi se prescrivent, selon le délai le plus long, par :

«1° trois ans à compter de la date de la perpétration de l'infraction;

«2° deux ans à compter de la date à laquelle l'inspection ou l'enquête qui a donné lieu à la découverte de l'infraction a été entreprise.

«Dans les cas visés au paragraphe 2° du premier alinéa, le certificat de l'inspecteur ou de l'enquêteur constitue, en l'absence de toute preuve contraire, une preuve concluante de la date à laquelle l'inspection ou l'enquête a été entreprise.»

Commentaire : L'article 166 du projet de loi prévoit le délai de prescription applicable aux poursuites pénales qui pourront être prises en application de la loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Premier paragraphe? Deuxième paragraphe? Dernier alinéa? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 166.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 167.

M. Bonnardel : «La section III du chapitre XIII du Code de procédure pénale s'applique, avec les adaptations nécessaires, au recouvrement d'une somme due par le chauffeur qualifié ou le propriétaire d'une automobile qualifiée reconnu coupable d'une infraction à la présente loi.»

Commentaire : L'article 167 du projet de loi rend applicables, pour recouvrir une somme due par un chauffeur qualifié ou un propriétaire d'une automobile qualifiée reconnu coupable d'une infraction, les dispositions particulières du Code de procédure pénale relatives aux infractions en matière de circulation routière et de stationnement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 167? Donc, est-ce que l'article 167 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 168, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Une sanction administrative pécuniaire d'un montant de 450 \$ est imposée par la commission au répondeur d'un système de transport qui :

«1° en contravention au premier alinéa de l'article 78, ne transmet pas à la commission le rapport prévu à cet article;

«2° en contravention à l'article 79, ne transmet pas à la commission les renseignements et les documents visés à cet article;

«3° en contravention à l'article 80, ne transmet pas à la commission ou au ministre les renseignements visés à cet article.

«Les sanctions prévues au premier alinéa s'appliquent aussi lorsque les documents ou renseignements qui y sont visés sont incomplets ou ne sont pas transmis avant l'échéance prévue.»

L'article 168 du projet de loi prévoit les manquements entraînant l'imposition, par la Commission des transports du Québec, d'une sanction administrative pécuniaire de 450 \$ au répondeur d'un système de transport, soit ceux relatifs à la transmission de documents ou de renseignements.

J'ai un amendement qui...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez un amendement?

M. Bonnardel : Oui, qui... c'est assez simple, là, mais...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y.

M. Bonnardel : À l'article 168 du projet de loi, remplacer, dans ce qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, «est» par «peut être».

Cet amendement vise à apporter une correction à l'article 168 du projet de loi afin qu'il accorde à la commission la faculté d'imposer une sanction administrative pécuniaire plutôt qu'il ne l'y oblige, lui permettant ainsi d'user d'autres moyens à sa disposition pour encourager le répondant d'un système de transport à se décharger des obligations qu'il lui incombe.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'amendement? Pas de commentaire. Donc, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, commentaires sur le premier alinéa de l'article 168? Pas de commentaire. Commentaires sur le premier paragraphe de l'article 168? Deuxième paragraphe? Troisième paragraphe? Dernier alinéa? S'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 168, je vais mettre aux voix. Est-ce que l'article 168 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 169, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. «Un manquement susceptible de donner lieu à l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire constitue un manquement distinct pour chaque jour durant lequel il se poursuit.»

L'article 169 du projet de loi spécifie qu'un manquement durant plusieurs jours est considéré comme un manquement distinct pour chacun de ces jours.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 169? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 169. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 170, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «170. Le gouvernement peut, dans un règlement pris en vertu de la présente loi, prévoir qu'un manquement à l'une de ses dispositions peut donner lieu à une sanction administrative pécuniaire. Il peut également conférer à la société le pouvoir d'imposer une telle sanction.

«Ce règlement peut prévoir des conditions d'application de la sanction et déterminer les montants ou leur mode de calcul, lesquels peuvent notamment varier selon la gravité du manquement, sans toutefois excéder 5 000 \$.»

L'article 170 du projet de loi confère et encadre le pouvoir du gouvernement de prévoir des sanctions administratives pécuniaires dans les règlements pris en vertu de la loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa de l'article 170? Commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 170? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 170. Est-ce que l'article est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 171, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Lorsqu'un manquement visé à la sous-section 1 est constaté, un avis de non-conformité peut être notifié à celui qui en est le responsable afin de l'inciter à prendre sans délai les mesures y remédiant.

«L'avis doit mentionner que le manquement pourrait notamment donner lieu à une sanction administrative pécuniaire.»

Commentaire : L'article 171 du projet de loi prévoit la notification d'un avis de non-conformité au responsable d'un manquement, lequel précise que celui-ci pourrait notamment entraîner une imposition d'une sanction administrative pécuniaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 171? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 171? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 171. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 172, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «L'imposition d'une sanction administrative pécuniaire se prescrit par deux ans à compter de la date du manquement.»

L'article 172 du projet de loi prévoit que le délai de prescription pour l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire est de deux ans à compter de la date du manquement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 172? Donc, je vais le mettre aux voix. L'article 172, est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 173, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. «La sanction administrative pécuniaire pour un manquement à une disposition de la présente loi ne peut être imposée au responsable du manquement lorsqu'un constat d'infraction lui a antérieurement été signifié en raison d'une contravention à la même disposition, survenue le même jour et fondée sur les mêmes faits.

«Pour l'application du présent chapitre, le responsable d'un manquement s'entend de la personne ou du groupement qui, selon le cas, se voit imposer ou est susceptible de se voir imposer une sanction administrative pécuniaire pour un manquement visé à la sous-section 1.»

L'article 173 du projet de loi prescrit que le responsable d'un manquement ne peut se voir imposer une sanction administrative pécuniaire s'il est déjà visé par un constat d'infraction en raison de la même contravention à la loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa de l'article 173? Deuxième alinéa? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 173. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 174, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Une sanction administrative pécuniaire est imposée au responsable d'un manquement par la notification d'un avis de réclamation.

«L'avis comporte les mentions suivantes :

«1° le montant réclamé;

«2° les motifs de son exigibilité;

«3° le délai à compter duquel il porte intérêt;

«4° le droit, prévu à l'article 175, d'obtenir le réexamen de la décision d'imposer la sanction et le délai imparti pour l'exercer;

«5° le droit de contester la décision en réexamen devant le Tribunal administratif du Québec et le délai pour exercer un tel recours.

«L'avis de réclamation doit aussi contenir des informations relatives aux modalités de recouvrement du montant réclamé. Le responsable du manquement doit également être informé que le défaut de payer le montant dû pourrait donner lieu à une suspension ou à une révocation de toute autorisation octroyée en vertu de la présente loi et, le cas échéant, que les faits à l'origine de la réclamation peuvent aussi donner lieu à une poursuite pénale.

«Sauf disposition contraire, le montant dû porte intérêt au taux prévu au premier alinéa de l'article 28 de la Loi sur l'administration fiscale à compter du 31^e jour suivant la notification de l'avis.

«La notification d'un avis de réclamation interrompt la prescription prévue au Code civil quant au recouvrement d'un montant dû.»

L'article 174 du projet de loi prévoit les modalités entourant la notification d'un avis de réclamation pour imposer une sanction administrative pécuniaire à l'occasion d'un manquement et notamment le contenu obligatoire d'un tel avis.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 174? Deuxième alinéa? Donc, premier paragraphe? Commentaires sur le deuxième paragraphe? Troisième paragraphe? Quatrième paragraphe? Cinquième? Commentaires sur le dernier... excusez-moi, le deuxième alinéa? Commentaires sur le troisième alinéa? Commentaires sur le dernier alinéa? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 174. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 175, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. «Dans les 30 jours de la notification de l'avis de réclamation, le responsable d'un manquement peut, par écrit, demander à la commission le réexamen de la décision d'imposer une sanction administrative pécuniaire.

«Les personnes chargées de ce réexamen sont désignées par la commission; elles doivent relever d'une autorité administrative distincte de celle de qui relèvent les personnes chargées d'imposer ces sanctions.»

L'article 175 du projet de loi donne la possibilité au responsable d'un manquement et ayant reçu une réclamation d'adresser à la Commission des transports du Québec une demande de réexamen de la décision de lui imposer une sanction administrative pécuniaire.

• (17 h 40) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa de l'article 175? Commentaires sur le deuxième alinéa? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 175. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de l'article 176, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. «La demande de réexamen doit être traitée avec diligence. Après avoir donné au demandeur l'occasion de présenter ses observations et, s'il y a lieu, de produire des documents pour compléter son dossier, la personne chargée du réexamen décide sur dossier, sauf si elle estime nécessaire de procéder autrement.»

Commentaire. L'article 176 du projet de loi prévoit le traitement et la procédure applicables à une demande de réexamen.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 176? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix. Est-ce que l'article 176 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, c'est adopté. M. le ministre, lisez l'article 177, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «La décision en réexamen doit être écrite en termes clairs et concis et être motivée et notifiée au demandeur avec la mention de son droit, prévu à l'article 178, de la contester devant le Tribunal administratif du Québec et du délai pour exercer ce recours.

«Si la décision en réexamen n'est pas rendue dans les 30 jours de la réception de la demande ou, le cas échéant, du délai accordé au demandeur pour présenter ses observations ou pour produire des documents, les intérêts prévus au quatrième alinéa de l'article 174 sur le montant dû sont suspendus jusqu'à ce que la décision soit rendue.»

L'article 177 du projet de loi prévoit les modalités applicables à la décision en réexamen, notamment que celle-ci devra être motivée.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Le deuxième? Donc, est-ce qu'il y a des commentaires... S'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 177, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 177 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 178, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Une décision en réexamen confirmant une sanction administrative pécuniaire peut être contestée par le débiteur concerné devant le Tribunal administratif du Québec dans les 30 jours de sa notification.

«Lorsqu'il rend sa décision, le Tribunal administratif du Québec peut statuer à l'égard des intérêts encourus alors que le recours devant le Tribunal était pendant.»

L'article 178 du projet de loi prévoit un droit d'appel au Tribunal administratif du Québec d'une décision en réexamen confirmant une sanction administrative pécuniaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 178? Commentaires sur le deuxième alinéa? Donc, s'il n'y a pas de commentaire sur l'article 178, je vais le mettre aux voix. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Veuillez lire l'article 179, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Lorsque le responsable d'un manquement est en défaut de payer une sanction administrative pécuniaire, ses administrateurs et ses dirigeants sont solidairement tenus avec lui au paiement de cette sanction, sauf s'ils établissent avoir fait preuve de prudence et de diligence pour prévenir le manquement.»

Commentaire : L'article 179 du projet de loi prévoit une présomption de solidarité entre les administrateurs et les dirigeants du répondant d'un système de transport en cas de défaut de paiement d'une sanction administrative par ce dernier, laquelle est réfutable si ceux-ci prouvent avoir agi de manière prudente et diligente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 179? S'il n'y a pas de commentaire sur l'article 179, nous allons le mettre aux voix. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 180, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Le versement d'une sanction administrative pécuniaire est garanti par une hypothèque légale sur les biens meubles et immeubles du responsable d'un manquement tenu de payer une sanction administrative pécuniaire et, le cas échéant, de chacun de ses administrateurs et dirigeants tenus solidairement avec lui au paiement de cette sanction.»

Commentaire : L'article 180 du projet de loi prévoit qu'une hypothèque légale grève les biens du responsable d'un manquement et, le cas échéant, des administrateurs et dirigeants tenus solidairement au paiement de la sanction administrative pécuniaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 180? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix. Est-ce que l'article 180 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 181, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «La commission tient un registre relatif aux sanctions administratives pécuniaires qu'elle impose. «Ce registre doit notamment contenir les renseignements suivants :

«1° la date de l'imposition de la sanction;

«2° la date et la nature du manquement, de même que les dispositions législatives sur la base desquelles la sanction a été imposée;

«3° si la sanction est imposée à une personne morale, son nom, l'adresse de son siège ou celle de l'un de ses établissements ou de l'établissement d'entreprise de l'un de ses agents;

«4° si la sanction est imposée à une personne physique, son nom, le nom de la municipalité sur le territoire de laquelle elle réside et, si le manquement est survenu dans le cours des activités de son entreprise, le nom de cette entreprise et ses coordonnées;

«5° le montant de la sanction imposée;

«6° le cas échéant, la date de réception d'une demande de réexamen, la date de la décision et son dispositif;

«7° le cas échéant, la date de l'exercice d'un recours devant le Tribunal administratif du Québec de même que la date et le dispositif de la décision rendue par le Tribunal, dès que ces renseignements sont portés à la connaissance de la commission;

«8° le cas échéant, la date de l'exercice de tout recours à l'encontre de la décision rendue par le Tribunal administratif du Québec, la nature de ce recours de même que la date et le dispositif de la décision rendue par le tribunal concerné, dès que ces renseignements sont portés à la connaissance de la commission;

«9° tout autre renseignement que la commission estime d'intérêt public.

«Les renseignements contenus dans le registre ont un caractère public à compter du moment où la décision qui impose une sanction devient définitive. La commission publie le registre avec diligence sur son site Internet.»

Commentaire : L'article 181 du projet de loi prévoit le contenu obligatoire du registre public que devra tenir la Commission des transports du Québec relativement aux sanctions administratives pécuniaires imposées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 181? Sur le deuxième alinéa? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe? Le deuxième paragraphe? Le troisième? Le quatrième? Le cinquième? Le sixième? Le septième? Le huitième? Le neuvième? Et le dernier alinéa? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 181. Est-ce que l'article 181 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 182, et vous avez aussi un amendement, alors allez-y.

M. Bonnardel : «Toute somme due en vertu de la présente loi, autre qu'une sanction administrative pécuniaire, fait également l'objet de l'avis de réclamation prévu à l'article 174, avec les adaptations nécessaires. Toutefois, les mentions suivantes doivent être substituées à celles prévues aux paragraphes 4° et 5° du deuxième alinéa de cet article :

«1° le droit, prévu à l'article 183, de contester la réclamation devant le Tribunal administratif du Québec;

«2° le délai pour exercer un tel recours.

«Sauf disposition contraire, la somme due porte intérêt, au taux prévu au premier alinéa de l'article 28 de la Loi sur l'administration fiscale, à compter du 31e jour suivant la notification de l'avis.

«L'avis est notifié au débiteur par celle de la société ou de la commission chargée de percevoir cette somme.»

L'article 182 du projet de loi rend applicable l'avis de réclamation relatif à une sanction administrative pécuniaire à toute autre somme due en vertu de la loi, en faisant les adaptations nécessaires.

L'amendement se lit comme suit : À l'article 182 du projet de loi, insérer, dans le premier alinéa et après «loi», «autre qu'une contribution d'assurance et que des frais payables à la société et» et remplacer, dans le troisième alinéa, «celle de la société ou de la commission chargée de percevoir cette somme» par «la commission».

Cet amendement propose d'apporter une modification à l'article 182 du projet de loi pour soustraire de l'obligation de transmettre un avis de réclamation pouvant être contesté devant le Tribunal administratif du Québec une facture de frais ou de contribution d'assurance payable à la société parce que les factures aux répondants, aux chauffeurs et aux propriétaires d'une automobile seront basées sur des tarifs fixés par règlement de la société qui ne seront pas discrétionnaires, tout comme les autres tarifs facturés par la société.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, comme votre amendement touche deux alinéas, on va procéder à l'analyse de votre amendement. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement du ministre? Il n'y a pas de commentaire. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 182, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe? Sur le deuxième paragraphe? Sur le deuxième alinéa? Et sur le troisième alinéa? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, est-ce que l'article 182, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Veuillez lire, M. le ministre, l'article 183.

M. Bonnardel : «Un avis de réclamation, autre que celui relatif à une sanction administrative pécuniaire, peut être contesté par le débiteur concerné devant le Tribunal administratif du Québec dans les 30 jours de sa notification.

«Lorsqu'il rend sa décision, le Tribunal administratif du Québec peut statuer à l'égard des intérêts encourus alors que le recours devant le tribunal était pendant.»

Commentaire : L'article 183 du projet de loi énonce les modalités de contestation d'un avis de réclamation devant le Tribunal administratif du Québec, autre que celui relatif à une sanction administrative pécuniaire, la contestation d'une telle sanction étant plutôt régie par l'article 178.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 183? Deuxième alinéa? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix de l'article 183. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, adopté. 184. M. le ministre.

M. Bonnardel : «La société et la commission peuvent conclure une entente de paiement avec leurs débiteurs respectifs, même lorsque la somme due est une sanction administrative pécuniaire.

«Une telle entente ou le paiement de cette somme ne constitue pas, aux fins d'une poursuite pénale ou de toute autre sanction administrative prévue par la présente loi, une reconnaissance des faits y donnant lieu.»

Commentaire : L'article 184 du projet de loi permet à la Société de l'assurance automobile du Québec et à la Commission des transports du Québec de conclure une entente avec un débiteur relativement au paiement de toute somme due. • (17 h 50) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaire sur le premier alinéa? Sur le deuxième? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'article 184 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 185, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «À défaut du paiement de la totalité de la somme due ou du respect de l'entente conclue à cette fin, la société ou la commission, selon le cas, peut délivrer un certificat de recouvrement à l'expiration, soit :

«1° lorsque la somme due est une sanction administrative pécuniaire :

«a) du délai pour demander le réexamen de la décision de la commission d'imposer cette sanction;

«b) du délai pour contester la décision en réexamen devant le Tribunal administratif du Québec;

«c) d'un délai de 30 jours suivant la décision finale du tribunal confirmant en tout ou en partie la décision d'imposer la sanction;

«2° dans les autres cas :

«a) du délai pour contester l'avis de réclamation devant le tribunal;

«b) d'un délai de 30 jours suivant la décision finale du tribunal confirmant en tout ou en partie cet avis.

«Toutefois, ce certificat peut être délivré avant l'expiration d'un délai prévu au premier alinéa si la société ou la commission est d'avis que le débiteur tente d'éluder le paiement.

«Ce certificat énonce le nom et l'adresse du débiteur ainsi que le montant de la dette.»

Commentaire : L'article 185 du projet de loi régit la délivrance des certificats de recouvrement par la Société de l'assurance automobile du Québec ou par la Commission des transports du Québec en cas de non-paiement de toute somme due.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa de l'article 185? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe? Sur le deuxième? Sur l'avant-dernier alinéa? Et sur le dernier alinéa? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix 185. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 186, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Après délivrance du certificat de recouvrement, tout remboursement dû au débiteur par le ministre du Revenu peut, conformément à l'article 31 de la Loi sur l'administration fiscale, faire l'objet d'une retenue aux fins du paiement du montant visé par ce certificat.

«Cette retenue interrompt la prescription prévue au Code civil quant au recouvrement d'un montant dû.»

Commentaire : L'article 186 du projet de loi rend applicables les dispositions de l'article 31 de la Loi sur l'administration fiscale en vue d'assurer le remboursement de tout montant visé par un certificat de recouvrement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de 186? Deuxième alinéa? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix. Est-ce que l'article 186 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire 187, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Sur dépôt du certificat de recouvrement au greffe du tribunal compétent, accompagné d'une reproduction de la décision définitive qui établit la dette, la décision devient exécutoire comme s'il s'agissait d'un jugement définitif et sans appel de ce tribunal et en a tous les effets.»

Commentaire : L'article 187 du projet de loi prévoit que le dépôt du certificat de recouvrement et d'une copie de la décision établissant la dette confère à celle-ci le caractère exécutoire, à la manière d'un jugement définitif et sans appel.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 187? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix. Est-ce que 187 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire 188.

M. Bonnardel : «Le débiteur est tenu au paiement de frais de recouvrement, dans les cas et aux conditions déterminés par règlement du gouvernement, selon le montant qui y est prévu.»

L'article 188 du projet de loi prévoit qu'un débiteur pourrait être tenu au paiement des frais de recouvrement dans les cas et aux conditions prévus par règlement du gouvernement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur 188? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix. Est-ce que 188 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire 189, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Pour l'application des articles 184 à 186 et 188, un débiteur s'entend, outre de la personne tenue de payer une somme due en vertu de la présente loi, du responsable d'un manquement tenu de payer une sanction administrative pécuniaire et, le cas échéant, de chacun de ses administrateurs et dirigeants tenus solidairement avec lui au paiement de cette sanction.»

Commentaire : L'article 189 du projet de loi apporte des précisions quant à la notion de débiteur pour les fins de l'application et des dispositions relatives aux sanctions administratives pécuniaires.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 189? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix. Est-ce que 189 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, M. le ministre, veuillez lire 190, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. «Chapitre VII. Recours devant le Tribunal administratif du Québec.

«190. En plus d'une décision visée à l'article 178 ou d'un avis visé à l'article 183, toute décision individuelle prise par la Société ou par la Commission peut être contestée par la personne ou le groupement concerné devant le Tribunal administratif du Québec.

«Le recours doit être formé dans les 30 jours qui suivent la notification de la décision contestée.»

L'article 190 du projet de loi donne la possibilité à toute personne visée par une décision défavorable prise en application de la loi par la Société de l'assurance automobile du Québec ou par la Commission des transports du Québec de la contester devant le Tribunal administratif dans les 30 jours de la notification de la décision concernée.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de 190? Deuxième alinéa? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix 190. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous allons aller à l'article 191. M. le ministre, veuillez lire l'article 191, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Lorsqu'il s'agit d'une décision visée à l'article 178 ou d'un avis visé à l'article 183, la société et la commission doivent, lorsqu'elles rendent une décision individuelle, notifier cette décision à la personne ou au groupement et l'informer de son droit de la contester devant le Tribunal administratif du Québec.»

Commentaire : L'article 191 du projet de loi oblige la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec à informer toutes personnes visées par une décision défavorable à leur endroit de la possibilité de la contester devant le Tribunal administratif du Québec. Les articles 178 et 183 du projet de loi renferment des dispositions de même nature à l'égard des matières qui y sont visées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaire sur 191? S'il n'y a pas de commentaire, on va mettre aux voix. Est-ce que l'article 191 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire 192, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Le recours ne suspend pas l'exécution de la décision de la société ou de la commission, à moins que, sur requête instruite et jugée d'urgence, un membre du Tribunal administratif du Québec n'en ordonne autrement en raison de l'urgence ou du risque d'un préjudice sérieux et irréparable.

«Si le tribunal rend une telle ordonnance, le recours est instruit et jugé d'urgence.

«Malgré le premier alinéa, un recours exercé à l'égard d'une décision visée à l'article 178 suspend l'exécution de la décision, sous réserve de la comptabilisation des intérêts.»

L'article 192 du projet de loi prévoit qu'en principe le recours en contestation d'une décision devant le Tribunal administratif du Québec n'en suspend pas son exécution, à moins qu'un membre de ce tribunal n'en décide autrement. Cette disposition ne sera cependant pas applicable à la contestation d'une sanction administrative pécuniaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa de 192? Sur le deuxième alinéa? Troisième? Donc, s'il n'y a pas de commentaire sur l'article 192, je vais le mettre aux voix. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire 193, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Le Tribunal administratif du Québec ne peut, lorsqu'il apprécie les faits ou le droit, substituer son appréciation de l'intérêt public à celle que la commission en avait faite, en vertu de la présente loi, pour prendre sa décision.»

Commentaire : L'article 193 du projet de loi reprend les dispositions de l'article 87 de l'actuelle Loi concernant les services de transport par taxi, eut égard à l'appréciation de l'intérêt public faite par la Commission des transports du Québec dans le cadre d'une décision qu'elle a prise.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 193? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix. Est-ce que 193 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 194, et vous avez aussi un amendement.

M. Bonnardel : «194. Le gouvernement peut déléguer aux organismes énumérés ci-dessous l'application de tout ou partie des dispositions des chapitres II, IV, [et] IX, des sections I et II du chapitre X ainsi que des dispositions du chapitre XI relatives à la société, de même que tout pouvoir nécessaire à leur application, à l'exception de celui de prendre un règlement prévu par ces dispositions :

«1° une municipalité;

«2° une communauté métropolitaine;

- «3° une régie intermunicipale;
- «4° une société de transport en commun;
- «5° l'Autorité régionale de transport métropolitain.

«La ville de Montréal a, pour l'ensemble du territoire de l'agglomération de Montréal, compétence pour exercer les pouvoirs qui peuvent être délégués à un tel organisme. Elle peut aussi les déléguer, en tout ou en partie, à l'Autorité régionale de transport métropolitain, dans la mesure où elles concluent une entente à cette fin et par laquelle la ville renonce à exercer cette compétence.

«L'acte de délégation prévoit, le cas échéant, les modalités de transfert ou de partage de documents et de renseignements nécessaires à la délégation.»

Commentaire : Selon l'article 194, le gouvernement pourra déléguer à une municipalité, à une communauté métropolitaine, à une régie intermunicipale, à une société de transport en commun ou à l'Autorité régionale de transport métropolitain l'application de certaines ou de toute disposition de la loi, de même que les pouvoirs inhérents pour en assurer le respect portant notamment sur l'autorisation des chauffeurs et des automobiles par la Société de l'assurance automobile du Québec.

De plus, le deuxième alinéa de cet article délègue, de par l'effet de la loi, ces pouvoirs à la ville de Montréal. Celle-ci aura le loisir de déléguer, à son tour, ces pouvoirs à l'Autorité régionale de transport métropolitain.

Et l'amendement se lit comme suit :

À l'article 194 du projet de loi :

1° insérer, après le paragraphe 2° du premier alinéa, le paragraphe suivant :

«2.1° un conseil de bande ou une réserve indienne;»;

2° ajouter, à la fin du deuxième alinéa, la phrase suivante :

«La ville désigne un membre du comité d'évaluation des antécédents judiciaires, à moins qu'elle ne délègue ce pouvoir à l'autorité.»

Commentaire : Cet amendement propose d'apporter deux modifications à l'article 194 du projet de loi afin, d'une part, qu'il permette la délégation à un conseil de bande ou à une réserve indienne, comme cela est prévu par l'article 13 de la Loi concernant les services de transport par taxi, et, d'autre part, pour prévoir la désignation, soit par la ville de Montréal soit par l'Autorité régionale de transport métropolitain, d'un membre du comité d'évaluation des antécédents judiciaires.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, compte tenu de l'heure, nous allons suspendre jusqu'à 19 h 30. Alors, je vous souhaite bon appétit, à vous tous et à vous toutes. On se revoit à 19 h 30.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 19 h 30)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Comme nous avons le quorum, nous allons poursuivre nos travaux. 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 cet après-midi, le ministre venait de faire la lecture d'un amendement à l'article 194. Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement proposé par le ministre à l'article 194? S'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder aux voix de l'article... de l'amendement à l'article 194. Donc, est-ce que l'amendement à l'article 194 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, revenons à l'article 194. Est-ce qu'il y a des commentaires au premier alinéa de l'article 194? Premier paragraphe? Deuxième paragraphe? Troisième paragraphe? Quatrième? Cinquième? Est-ce qu'il y a des commentaires à l'avant-dernier alinéa de l'article 194? Dernier alinéa de l'article 194? Donc, pas de commentaire. S'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder aux voix de l'article 194 tel qu'amendé. Est-ce que l'article 194 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de l'article 195, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «La société et, selon le cas, la ville de Montréal ou un organisme délégataire peuvent conclure une entente concernant l'application des dispositions du Code de la sécurité routière qui y sont mentionnées afin d'accorder à la ville ou, selon le cas, à cet organisme les pouvoirs complémentaires nécessaires à l'exercice de ses pouvoirs de contrôle visés par la présente loi. Cette entente doit être approuvée par le gouvernement pour entrer en vigueur.

«À compter de la date de la publication du décret à la *Gazette officielle du Québec*, un employé de la ville ou de l'organisme partie à l'entente est réputé, s'il est chargé par la ville ou l'organisme de l'application de la présente loi, être un inspecteur chargé de l'application des dispositions du Code de la sécurité routière qui sont mentionnées à l'entente.

«[Ces] articles 112, 587.1, 597, 598 et 649 du Code de la sécurité routière s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, à une entente visée au premier alinéa.»

Commentaire : L'article 195 du projet de loi prévoit que la Société de l'assurance automobile du Québec ou la ville de Montréal pourra accorder à un organisme délégataire, au moyen d'une entente approuvée par le gouvernement, les pouvoirs complémentaires visés au Code de la sécurité routière qui sont nécessaires pour exercer les pouvoirs de contrôle visés par la loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le ministre. Commentaires sur le premier alinéa de l'article 195? Commentaires sur le deuxième alinéa? Troisième alinéa? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder aux voix. Est-ce que l'article 195 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 196, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «La société doit aviser la ville de Montréal ou, selon le cas, l'organisme délégataire de la suspension ou de la révocation du permis de conduire du chauffeur autorisé par l'une ou l'autre de celles-ci, sauf en cas de délivrance d'un permis restreint. Dès la réception de cet avis, la ville ou l'organisme doit suspendre ou révoquer cette autorisation.»

Commentaire : L'article 196 du projet de loi prévoit l'obligation, pour la Société de l'assurance automobile du Québec, d'aviser l'organisme délégataire ayant autorisé un chauffeur de la suspension ou de la révocation du permis de conduire de celui-ci, sauf si un permis restreint est délivré. L'organisme doit alors suspendre ou révoquer son autorisation.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 196? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 196. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 197.

M. Bonnardel : «Une poursuite pénale peut être intentée par la ville de Montréal ou, selon le cas, l'organisme délégataire pour toute infraction à une disposition de la présente loi commise sur le territoire où il a compétence, à l'exception d'une telle infraction commise par le répondant d'un système de transport.

«L'amende appartient à la ville ou à l'organisme qui a intenté la poursuite.

«De plus, la ville ou l'organisme peut imposer toute sanction administrative pécuniaire que peut imposer la société. En ce cas, celui-ci ou celle-là conserve les sanctions ainsi imposées.»

Commentaire : L'article 197 du projet de loi permet à un organisme délégataire d'intenter une poursuite pénale et de conserver l'amende qui en découle pour une infraction commise sur le territoire où il a compétence, sauf celles commises par le répondant d'un système de transport. De même, il permet également l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire en lieu et place de la Société de l'assurance automobile du Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 197? Deuxième alinéa? Troisième alinéa? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 197. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 198, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : «Réserve faite du deuxième alinéa de l'article 197, un organisme délégataire conserve en totalité les sommes qu'il perçoit en vertu des dispositions dont l'application lui est déléguée conformément au premier alinéa de l'article 194.

«De même, la ville de Montréal conserve les sommes perçues dans l'exercice des pouvoirs que lui confère le deuxième alinéa de cet article.

«Malgré le premier et le deuxième alinéa, un organisme et la ville remettent à la société les contributions d'assurance qu'ils perçoivent en vertu de ces dispositions.»

Commentaire : L'article 198 du projet de loi prévoit que l'organisme délégataire conserve les sommes qu'il perçoit dans l'exercice de ses pouvoirs, excepté pour les contributions d'assurance, lesquelles doivent être remises à la Société de l'assurance automobile du Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa de l'article 198? Deuxième alinéa? Troisième? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder aux voix de l'article 198. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, vous avez des amendements.

M. Bonnardel : Et, pour 198.1, insérer, après l'intitulé qui précède l'article 199, l'article suivant :
198.1. La Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25) est modifiée par l'insertion, après l'article 151.3, de l'article suivant :

«151.3.1. La société peut fixer, par règlement, après expertise actuarielle, la contribution d'assurance exigible selon le cas :

«1° du propriétaire d'une automobile autorisée en vertu de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile;

«2° du répondant d'un système de transport en vertu de cette loi.

«Cette contribution d'assurance est établie selon le risque d'accident rattaché aux automobiles utilisées pour offrir du transport rémunéré de personnes. Le risque d'accident est mesuré en fonction des facteurs déterminés par la société. «La société peut prescrire, par règlement, les règles de calcul de cette contribution d'assurance.»

Cet amendement propose d'insérer, dans la Loi sur l'assurance automobile, l'article 151.3.1, qui habilite la Société de l'assurance automobile du Québec à déterminer, par règlement et après expertise actuarielle, la contribution d'assurance exigible du propriétaire d'une automobile autorisée par la société et du répondant d'un système de transport rémunéré de personnes par automobile. Cette contribution d'assurance devra être établie en fonction du risque d'accident lié aux automobiles utilisées pour offrir du transport rémunéré de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement proposé, l'amendement, là, 198.1? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder aux voix. Est-ce que l'amendement 198.1 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, vous avez un autre amendement, 198.2.

M. Bonnardel : Oui. 198.2 : Insérer, après l'article 198.1, l'article suivant :

L'article 195.1 de cette loi est modifié, dans le paragraphe 2°, par le remplacement de «151.3» par «151.3.1».

Commentaire : L'article 198.2 modifie l'article 195.1 de la Loi sur l'assurance automobile pour habiliter la Société de l'assurance automobile du Québec à prévoir les critères de remboursement de la contribution d'assurance exigible du répondant d'un système de transport ou d'un propriétaire d'une automobile autorisée. Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement 198.2? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder aux voix. Est-ce que l'article 198.2 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, procédez, s'il vous plaît, à la lecture de votre amendement 198.3.

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 198.2, l'article suivant :

198.3. L'article 197 de cette loi est modifié par le remplacement de «151.3» par «151.3.1».

Commentaire : L'article 198.3 modifie l'article 197 de la Loi sur l'assurance automobile pour y inclure l'article 151.3.1 afin de respecter le mécanisme actuel, où la tarification des contributions d'assurance est soumise pour avis à un conseil d'experts au lieu de faire l'objet d'une approbation par le gouvernement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Est-ce qu'il y a des commentaires à 198.3? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix 198.3. Est-ce qu'il est accepté... adopté, pardon?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire l'article 199.

• (19 h 40) •

M. Bonnardel : L'article 220.1 de l'annexe C de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (chapitre C-11.4) est modifié, dans le premier alinéa :

1° par le remplacement, dans le paragraphe 1°, de «13 de la Loi concernant les services de transport par taxi» par «194 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile»; et

2° par la suppression des paragraphes 2° à 5°.

Commentaire : En concordance avec l'article 194 du projet de loi, l'article 199 du projet de loi modifie la Charte de la ville de Montréal afin de remplacer un renvoi à l'article 13 de la Loi concernant les services de transport par taxi par un renvoi à la disposition correspondante du projet de loi, soit l'article 194. De plus, puisque l'article 194 prévoit l'étendue des pouvoirs dont dispose un organisme qui est visé comme la ville de Montréal, l'article 199 supprime les différents pouvoirs mentionnés à l'article 220.1 de l'annexe C de cette charte afin d'éviter toute incohérence. Enfin, il y a lieu de supprimer les mentions relatives au transport par taxi et par limousine puisque ce sont des modes de transport compris dans l'expression «transport rémunéré de personnes par automobile».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 199? Le premier paragraphe de l'article 199? Deuxième paragraphe? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 199. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 200 s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 220.2 de l'annexe C de cette charte est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2° : 1° de «par taxi» par «rémunéré de personnes par automobile»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 4°, de «titulaires de permis valides de chauffeur de taxi des agglomérations de taxi de» par «chauffeurs autorisés au sens du paragraphe 1° de l'article 7 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile offrant du transport rémunéré de personnes sur»;

3° par le remplacement, dans le paragraphe 5°, de «titulaires de permis valides de propriétaire de taxi spécialisés en services réguliers ou restreints des agglomérations de taxi de l'île de Montréal» par «propriétaires d'automobile autorisée au sens du paragraphe 1° de l'article 8 de cette loi»;

4° par la suppression du paragraphe 6°;

5° par le remplacement, dans le paragraphe 7°, de «titulaires de permis valides d'intermédiaire en services de transport par taxi des agglomérations de taxi de» par «répondants de systèmes de transport autorisés en vertu de cette loi dont le territoire de desserte comprend»;

6° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«La suspension ou la révocation de l'autorisation du membre visé au paragraphe 4°, 5° ou 7° rend celui-ci inhabile.»

Commentaire : L'article 200 du projet de loi modifie l'article 220 de l'annexe C de la Charte de la Ville de Montréal afin d'en assurer la cohérence avec les dispositions du projet de loi. Ainsi, la notion de transport par taxi est remplacée par celle de transport rémunéré de personnes par automobile, laquelle comprend le taxi, mais aussi d'autres modes de transport. De même, les notions de titulaire de permis de chauffeur de taxi et de titulaire de permis de propriétaire de taxi sont remplacées par celles de chauffeur autorisé et de propriétaire d'automobile autorisée. Pareillement, la notion de titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi est remplacée par celle de répondant autorisé puisque la loi nouvelle ne prévoit pas de spécialisation. Le paragraphe 6° est supprimé. Finalement, l'ajout du dernier alinéa vise à remplacer la notion de permis valide.

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

M. Bonnardel : Ça va.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, commentaires sur le premier alinéa? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe? Deuxième paragraphe? Troisième paragraphe? Quatrième? Cinquième? Sixième? Donc, s'il n'y a pas de commentaire sur l'article 200, je vais procéder aux voix. Est-ce que l'article 200 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 201, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. L'article 220.3 de l'annexe C de cette charte est modifié par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «4° à 7°» par «4°, 5° et 7° du premier alinéa».

Commentaire : L'article 201 du projet de loi apporte, de plus, une modification de l'annexe C de la Charte de la Ville de Montréal pour concorder avec l'article précédent, qui supprime le paragraphe 6°, auquel il était fait référence.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 201? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 201. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 202, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 274 de l'annexe C de cette charte est remplacé par le suivant :

«La ville exerce tous les pouvoirs pouvant être délégués à un organisme en vertu de l'article 194 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile et a pleine autorité sur l'organisme visé à l'article 220.1.»

Commentaire : L'article 202 du projet de loi remplace l'article 274 de la même annexe de la charte par un nouvel article afin d'en assurer la cohérence avec les dispositions du projet de loi et reconduit cependant le principe selon lequel la ville de Montréal peut exercer tous les pouvoirs qui peuvent être délégués à un organisme et qui a la pleine autorité sur un organisme constitué en vertu de l'exercice de tels pouvoirs.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 202? S'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 202 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 203, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 4 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) est modifié :

1° par l'ajout, après la définition de «autobus», de la suivante :

«"automobile assimilée à un taxi" : une automobile qualifiée au sens de l'article 8 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile lorsqu'elle est utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes;»;

2° par le remplacement de la définition de «taxi» par la suivante :

«"taxi" : une automobile visée à l'article 140 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile;».

Commentaire : L'article 203 du projet de loi modifie l'article 4 du Code de la sécurité routière afin, d'une part, de remplacer la définition de «taxi» qui s'y trouve par une référence à une automobile visée à l'article 140 du projet de loi, soit un taxi dans le sens courant du terme.

D'autre part, puisque tous les modes de transport rémunéré de personnes par automobile ne constituent pas du taxi, mais que certaines dispositions du Code de la sécurité routière doivent néanmoins être applicables aux automobiles utilisées dans le cadre de ces modes de transport, l'article 203 introduit la notion d'automobile assimilée à un taxi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Premier paragraphe? Deuxième paragraphe? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 203. Est-ce que l'article 203 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 204.

M. Bonnardel : L'article 21 de ce code est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 4° du premier alinéa, de «ou au second alinéa de l'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi» par «, ou de la société, dans le cas prévu au premier alinéa de l'article 113 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : L'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi prévoit la faculté, pour la Commission des transports du Québec, d'ordonner à la Société de l'assurance automobile du Québec de retirer le droit de maintenir en circulation une automobile utilisée en contravention à cette loi et mettant ainsi en danger la sécurité des usagers. Après un tel retrait, l'article 21 du Code de la sécurité routière prévoit que le droit de remettre en circulation ce véhicule ne peut être obtenu sans une autorisation préalable de la commission.

Le premier alinéa de l'article 113 du projet de loi reconduit le pouvoir de retirer le droit de maintenir une automobile en circulation, mais le confère à la société plutôt qu'à la commission. Par concordance, l'article 204 du projet de loi vient donc modifier l'article 21 de ce code pour y prévoir que l'autorisation préalable de la société sera nécessaire à la remise en circulation du véhicule plutôt que celle de la commission.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 204? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 204. Est-ce que l'article 204 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, veuillez lire l'article 205, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 78 de ce code est abrogé.

Commentaire : Les articles 243 à 245 et 248 à 256 du projet de loi font disparaître le permis de conduire de la classe C. Il n'y a donc plus de permis autorisant spécifiquement la conduite d'un taxi. En conséquence, l'article 205 du projet de loi abroge l'article 78 du code puisqu'il devient inutile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 205? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 205. Est-ce que l'article 205 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Alors, M. le ministre, veuillez lire l'article 206, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Les articles 90 et 91 de ce code sont modifiés par la suppression, dans le troisième alinéa, de «d'un taxi,».

Commentaire : Les articles 243 à 245 et 248 à 256 du projet de loi font disparaître le permis de conduire de la classe C. En conséquence, l'article 206 du projet de loi supprime, dans les articles 90 et 91 du Code de la sécurité routière, les mentions relatives aux taxis puisqu'elles deviennent inutiles.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 206? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 206. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, M. le ministre, lisez l'article 207, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. L'article 95.1 de ce code est modifié par la suppression de «d'un taxi ou» et de «du taxi ou». Commentaire : Comme pour les articles précédents, l'article 207 du projet de loi supprime, dans l'article 95.1 du Code de la sécurité routière, les mentions relatives aux taxis puisqu'elles deviennent inutiles.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 207? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 207. Est-ce que l'article 207 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 208, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 109 de ce code est modifié par la suppression, dans le paragraphe 2°, de «d'un taxi,». Commentaire : L'article 208 du projet de loi supprime, dans l'article 109 du Code de la sécurité routière, la mention relative aux taxis puisqu'elle devient inutile, étant donné que les articles 243 à 245 et 248 à 256 du projet de loi font disparaître le permis de conduire de la classe 4C.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 208? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix. Est-ce que l'article 208 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, lisez l'article 209, s'il vous plaît.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, nous l'avons bien noté.

• (19 h 50) •

M. Bonnardel : L'article 121 de ce code est modifié par le remplacement du paragraphe 6° du premier alinéa par le paragraphe suivant :

«6° le motif invoqué pour obtenir un permis restreint est lié à l'exploitation du transport rémunéré de personnes par automobile, visé à l'article 3 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi), et si, au moment de la présentation de la demande, la société a révoqué l'autorisation qu'elle avait octroyée au requérant ou son inscription à titre de chauffeur auprès d'un répondant autorisé a été radiée à la suite d'une déclaration de culpabilité pour une infraction visée à l'article 10 de cette loi;».

Commentaire : L'article 209 du projet de loi remplace le paragraphe 6° de l'article 121 du Code de la sécurité routière afin d'en assurer la concordance avec les dispositions du projet de loi en tenant compte notamment des infractions désormais énumérées à l'article 10 du projet de loi et du fait que le permis de conduire de la classe 4C n'existera plus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 209? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 209? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais le mettre aux voix. Est-ce que l'article 209 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, adopté sur division. Article 210. M. le ministre.

M. Bonnardel : Les articles 183 et 184 de ce code sont abrogés.

Les articles 243 à 245 et 248 à 256 du projet de loi font disparaître le permis de conduire de la classe 4C. Il n'y a donc plus de permis autorisant spécifiquement la conduite d'un taxi. En conséquence, l'article 210 du projet de loi abroge les articles 183 et 184 du Code de la sécurité routière puisqu'ils deviennent inutiles.

Les dispositions de l'article 14 et des paragraphes 1° et 2° de l'article 10 ont pour effet qu'une personne déclarée coupable d'une infraction visée à ces paragraphes ne pourra être autorisée comme un chauffeur. De même, en raison des articles 42 et 43, elle ne pourra être inscrite en tant que chauffeur auprès du répondant d'un système de transport.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 210? S'il n'y a pas de commentaire, je vais le mettre aux voix. Est-ce que l'article 210 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Veuillez lire l'article 211, M. le ministre.

M. Bonnardel : L'article 211 : L'article 189 de ce code est modifié, dans le paragraphe 1^o du premier alinéa : 1^o par le remplacement de «deuxième ou cinquième alinéa de l'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01)» par «troisième alinéa de l'article 113 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile»;

2^o par l'insertion, après «véhicule routier», de «ou lorsque la société, dans un cas prévu au premier alinéa de ce dernier article, retire à une personne le droit de maintenir en circulation une automobile qualifiée».

Commentaire : Le cinquième alinéa de l'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi prévoit la faculté, pour la Commission des transports du Québec, d'ordonner à la Société de l'assurance automobile du Québec de retirer le droit de maintenir en circulation une automobile utilisée en contravention à cette loi pour effectuer du transport sans le permis nécessaire. Le troisièmement alinéa de l'article 113 reconduit ce pouvoir.

De même, le deuxième alinéa de cet article 82 conférerait à la commission un pouvoir similaire lorsqu'une automobile était utilisée en contravention à cette loi et mettait ainsi en danger la sécurité des usagers. Ce pouvoir sera désormais conféré à la Société de l'assurance automobile du Québec par l'article 113 du projet de loi.

Après le retrait de ce droit, l'article 189 du Code de la sécurité routière prévoit que la société doit interdire de remettre le véhicule routier en circulation. Et, par concordance, l'article 204 du projet de loi vient donc modifier l'article 189 de ce code pour y remplacer les renvois à l'article 82 de la Loi concernant les services de transport par taxi par des renvois à l'article 113 du projet de loi en tenant compte des cas où des décisions pourront désormais être prises par la société.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Je ne crois pas. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'article 211? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 211. Est-ce que l'article 211 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 212.

M. Bonnardel : L'article 202.2.1 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «ou d'un taxi» par «, d'un taxi ou d'une automobile assimilée à un taxi».

Commentaire : L'article 202.2.1 du Code de la sécurité routière prévoit la règle selon laquelle la personne qui conduit ou a la garde ou le contrôle d'un taxi ne peut avoir quelque présence d'alcool dans son sang. L'article 212 du projet de loi rend cette règle applicable à la personne qui a la garde ou le contrôle d'une automobile assimilée à un taxi. Ainsi, cette tolérance zéro s'appliquera aux chauffeurs d'une automobile qualifiée au sens de l'article 8 du projet de loi lorsqu'elle est utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes même s'il ne s'agit pas d'un taxi au sens de l'article 140 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 212? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 212. Est-ce que l'article 212 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Alors, M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de l'article 213.

M. Bonnardel : L'article 202.2.1.1 de ce code est modifié par le remplacement de «ou d'un taxi» par «, d'un taxi ou d'une automobile assimilée à un taxi».

Commentaire : L'article 202.2.1.1 du Code de la sécurité routière prévoit la règle selon laquelle la personne qui conduit ou a la garde ou le contrôle de taxi ne peut avoir quelque présence d'alcool dans son sang.

L'article 213 du projet de loi rend cette règle applicable à la personne qui a la garde ou le contrôle d'une automobile assimilée à un taxi. Ainsi, cette tolérance zéro s'appliquera au chauffeur d'une automobile qualifiée au sens de l'article 8 du projet de loi lorsqu'elle est utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes, même s'il ne s'agit pas d'un taxi au sens de l'article 140 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 213? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 213. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 214.

M. Bonnardel : L'article 209.2 de ce code est modifié par le remplacement de «, 183 à» par «ou».

Commentaire : L'article 214 du projet de loi supprime un renvoi aux articles 183 et 184 du Code de la sécurité routière, par concordance avec l'article 210 du projet de loi, qui abroge ces deux articles du code.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 214? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 214. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 214 est adopté. Article 215. M. le ministre.

M. Bonnardel : L'article 216 de ce code est modifié par la suppression, dans ce qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, de « un taxi et ceux visés au premier alinéa de l'article 214.1 ».

Commentaire : En vertu du sous-paragraphe a du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 19 du projet de loi et de l'article 48, qui y renvoie, une automobile qualifiée au sens du projet de loi sera forcément un véhicule de promenade. Par concordance, l'article 215 du projet de loi supprime, à l'article 216 du Code de la sécurité routière, la mention du taxi puisqu'elle fait double emploi avec celle de véhicule de promenade. Le retrait de la mention des véhicules visés à l'article 214.1 s'impose du fait de l'abrogation de cet article depuis septembre 2002.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 215? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 215. Est-ce que l'article 215 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, s'il vous plaît, lire l'article 216.

M. Bonnardel : Oui. L'article 396 de ce code est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2° du deuxième alinéa, de « qui, dans l'exercice de ses fonctions, » par « ou d'une automobile assimilée à un taxi qui ».

Commentaire : L'article 216 du projet de loi modifie l'article 396 du Code de la sécurité routière afin d'y prévoir que l'exception prévue au paragraphe 2° du deuxième alinéa s'applique également au conducteur d'une automobile assimilée à un taxi. Cette modification est conforme à l'interprétation qui en a été faite par Mme la juge Chantal Paré de la Cour municipale de Laval dans la décision ville de Laval contre Rachdan. Il y a un amendement pour 216.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez un amendement, oui.

M. Bonnardel : Donc, c'est : Remplacer l'article 216 du projet de loi par le suivant :

L'article 396 de ce code est modifié par la suppression, dans le deuxième alinéa, du paragraphe 2°.

Commentaire : Cet amendement propose de supprimer l'exemption du port de la ceinture de sécurité applicable habituellement aux chauffeurs de taxi lorsqu'ils circulent sur un chemin public numéroté dont la limite de vitesse est établie par une municipalité ou sur un chemin public non numéroté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement proposé par le ministre à l'article 216?

M. Arseneau : Oui, moi, j'ai juste une précision là-dessus.

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

M. Arseneau : Actuellement, il y a une exemption pour les chauffeurs de taxi, ils n'ont pas à porter leur ceinture. Là, ce qu'on apporte avec l'amendement, c'est quoi exactement, c'est que tout le monde doit avoir sa ceinture ou plus personne... enfin, c'est ça? Là, maintenant, ils devront porter la ceinture en tout temps, peu importe... dès le moment où ils sont dans l'exercice de leurs fonctions et évidemment autrement. Donc, il n'y a plus d'exemption.

M. Bonnardel : Exact.

M. Arseneau : Et quelle est la raison pour laquelle on décide de le faire, alors que, dans la version originale, l'exemption était maintenue?

M. Bonnardel : Sécurité.

M. Arseneau : Sécurité.

M. Bonnardel : La sécurité.

M. Arseneau : Donc, ce qui était, pour eux, j'imagine, un droit acquis, aujourd'hui, ne l'est plus pour des raisons de sécurité.

M. Bonnardel : Exactement.

M. Arseneau : Qui juge de la sécurité, aujourd'hui, là, supérieure par rapport à ce qui était fait jusque-là?

M. Bonnardel : Bien, il suffit d'avoir un accident, M. le député, pour démontrer que la ceinture de sécurité fait son travail.

M. Arseneau : Je sais très bien, mais ce que je veux dire, c'est que sur quelle base est-ce qu'on arrive avec une modification sur l'exemption aujourd'hui, qui n'a jamais été imposée...

• (20 heures) •

M. Bonnardel : On considère qu'on va sauver plus de blessés... on aura moins de blessés légers ou de blessés graves suite aux statistiques que je vous ai démontrées voilà des semaines déjà. Alors, pour nous, aujourd'hui, porter la ceinture de sécurité va nécessairement augmenter... pas augmenter, mais baisser le bilan, on le souhaite, des accidents légers, ou graves, ou même mortels dans l'industrie du taxi.

M. Arseneau : Donc, dans l'industrie du taxi, vous dites nous avoir déjà fourni des chiffres, peut-être que je les ai oubliés, qui démontraient qu'il y avait un nombre d'accidents élevés.

M. Bonnardel : 30 % des décédés ne portaient pas leur ceinture.

M. Arseneau : Ah! O.K., c'est cette fameuse discussion là. D'accord. O.K. Je me souviens, maintenant, oui. C'est beau pour l'instant.

Mme Ghazal : Moi, j'ai une petite question...

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

Mme Ghazal : Oui, merci. Par rapport à ça, moi, ce que je comprenais de l'industrie du taxi, puis j'en vois, comme j'en prends souvent, qui ne le mettent pas. La raison, ce qu'ils disent, c'est exactement pour une question de sécurité, parce qu'à cause de se faire étrangler par... Je sais qu'on a eu la discussion, là, mais à cause de ce risque-là qu'ils avaient de se faire étrangler. Est-ce qu'on ne pourrait pas garder ça pour les taxis, là, ceux qui ont un lanternon?

M. Bonnardel : Non. Même, il y a un jugement qui a été appliqué pour un conducteur chez Uber. Alors, imaginez que tous les conducteurs d'Uber, maintenant, aussi pouvaient ne pas porter la ceinture. Alors, c'est... Aujourd'hui, en 2020, là, je ne crois pas qu'on peut continuer de tolérer qu'un chauffeur, même si c'est un taxi ou un qui fait du transport rémunéré, de ne pas porter la ceinture. Je vous ai démontré des statistiques avec la SAAQ, qui font peur. Et je reste persuadé qu'il est mieux de porter la ceinture de sécurité pour prévenir, encore une fois, les accidents.

Mme Ghazal : Puis on n'a pas toutes les... Est-ce qu'on a des statistiques sur les violences par des passagers que peuvent subir des chauffeurs de taxi? Est-ce que, par exemple, la progression. Peut-être qu'avant c'était justifié parce qu'il y avait plus d'agressions envers les taxis puis aujourd'hui ça a diminué. Est-ce qu'on a des statistiques là-dessus?

M. Bonnardel : Laissez-moi vérifier, mais je suis pas mal certain que non.

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

Des voix : ...

M. Bonnardel : Il n'y a pas de statistique. Puis c'est une... C'est depuis la fin des années 80 qu'on leur permettait, là, donc, de ne pas s'attacher.

Mme Ghazal : Parce que, c'est ça, je ne ferais pas non plus une bataille là-dessus, parce que moi-même, je travaillais en santé et sécurité au travail, puis le port des équipements de protection individuelle, là, comme notamment les ceintures, c'est quelque chose d'important. Mais, comme il y avait cette demande-là, à l'origine, qui était justifiée, peut-être que les statistiques ont démontré que c'est moins dangereux que dans certaines années, de porter la ceinture. C'était uniquement ça. Est-ce que c'est basé là-dessus ou parce qu'on ne veut pas donner une exemption pour certains puis pas pour d'autres? Comme il y a beaucoup, beaucoup de nouveaux joueurs, M., Mme Tout-le-monde pourrait du transport rémunéré de personnes. Donc, on ne veut pas que M., Mme Tout-le-monde ne porte pas la ceinture. Donc, si c'était justifié parce qu'il y a moins d'agression envers les taxis, ça serait une raison. Ça fait que je voulais juste... Je voulais savoir si c'était ça, la raison, ou parce qu'on ne voulait pas faire deux poids deux mesures.

M. Bonnardel : Non. La raison, c'est qu'il y a trop, malheureusement, de... Bien, pas trop, mais, si on peut prévenir des décès suite au port de la ceinture, vous comprendrez que, pour moi, on va... On aime mieux légiférer pour qu'aujourd'hui en 2020 tout le monde porte la ceinture et surtout de voir aussi qu'avec un jugement du côté d'Uber, les chauffeurs d'Uber aussi ne pouvaient... ne pas porter leur ceinture. Donc, ça faisait beaucoup, beaucoup trop de monde sur le réseau québécois qui ne porterait pas leur ceinture. Donc, ça ne tient plus la route en 2020, là.

Mme Ghazal : C'est ça. Donc, la raison, c'est que, vu qu'on ouvre à tout le monde, on ne peut pas avoir des droits pour certains de ne pas la porter puis pour d'autres... Il va falloir que ça s'applique pour tout le monde. Donc, on est mieux de le mettre pour tout le monde.

M. Bonnardel : C'est pour ça, je vous dis, un juge a reconnu qu'un chauffeur d'Uber pouvait, lui aussi, ne pas porter, parce qu'il faisait du transport rémunéré. Alors, là, ça devient ridicule dans une certaine mesure, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Mais le jugement auquel vous faites référence, c'est celui qui est dans l'article 216, dans l'original? C'est ça, là, dans l'explication, on...

M. Bonnardel : Oui, oui.

M. Arseneau : O.K. Donc, au moment où on a rédigé le projet de loi, ce qu'on disait, c'est parce qu'il y a un jugement, on va inclure les chauffeurs qui ne sont pas des chauffeurs de taxi, mais qui sont dans le transport rémunéré de personnes. On va les inclure dans l'exemption. C'était ça qui était l'intention originale?

M. Bonnardel : Oui. Et, là-dessus, pour moi, il était, encore une fois inconcevable de continuer de cette manière, surtout avec les statistiques que je vous ai expliquées, là.

Mme Ghazal : En fait, moi, je veux juste préciser une chose. Je n'ai pas l'impression que c'est la sécurité seulement qui est importante, c'est parce qu'on ne veut pas permettre à beaucoup, beaucoup de monde de ne pas porter la ceinture, qui n'en feront pas nécessairement leur métier professionnel, comme ceux de taxi comme on l'a connu jusqu'à maintenant, et donc on ne veut pas l'ouvrir à tout le monde. Et on ne peut pas faire deux poids deux mesures. C'est la raison pour laquelle on le met à tout le monde, et pas nécessairement pour réduire les décès lors d'un accident de la route.

Peut-être que ça ne change rien. Je n'apporte pas d'amendement, rien, mais je veux juste que ça soit compris que c'est ça, la justification, vu qu'à cause d'Uber on allait, si on suit le jugement, à cause d'Uber, de la venue d'Uber, bien, tout le monde va dire : Bien, nous aussi, si on fait la même chose que les taxis, alors on ne veut pas porter la ceinture. Puis ils auraient raison, puisqu'il y a une exemption pour des gens qui font exactement le même métier, et non pas nécessairement juste pour le principe de la sécurité, puisque la raison pour laquelle il y avait cette exemption, c'était aussi la sécurité. Mais on n'a pas de statistique, on n'a pas de chiffre sur est-ce que ça s'est réduit à travers le temps, les agressions envers les chauffeurs de taxi. Donc, ce n'est pas basé sur la sécurité, c'est basé... de ne pas avoir deux poids, deux mesures. Moi, c'est ce que je comprends de cet amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Est-ce... Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Je m'excuse. Peut-être qu'il se fait tard, mais je veux, encore une fois, là, valider l'information. Dans le texte original, moi, ce que je lis, c'est qu'il y avait une exemption à l'article 396, qui disait : Les chauffeurs de taxi n'ont pas à porter la ceinture. Et ce qu'on apportait avec l'article 216 du projet de loi n° 17, c'était : Les chauffeurs de taxi et ceux conducteurs d'une automobile assimilée à un taxi n'ont pas à porter la ceinture. C'était ça, la version originale, plus personne qui porte la ceinture s'ils ont du transport rémunéré de personnes à faire dans l'exercice de leurs fonctions. Mais là, aujourd'hui, avec l'amendement, on dit : Maintenant, tout le monde va devoir porter la ceinture.

Est-ce que je comprends bien qu'au moment où vous avez rédigé le projet de loi n° 17 aucun conducteur de service rémunéré de personnes n'avait à porter la ceinture? Ils avaient tous une exemption?

M. Bonnardel : C'est un juge, c'est un juge, M. le député, qui a invalidé ça.

M. Arseneau : Mais à partir de quand est-ce qu'il a invalidé ça? C'est ce que...

M. Bonnardel : Je n'ai pas la...

Des voix : ...

M. Bonnardel : Le 10 janvier 2019.

M. Arseneau : Moi, je trouve que ça va très vite. Peut-être qu'il y a quelque chose qui m'échappe. Si vous avez terminé la discussion là-dessus, moi, j'aimerais pouvoir voter là-dessus et je vais m'abstenir parce que je ne suis pas convaincu de la portée de ça. Je ne suis pas convaincu, j'ai... On n'a plus les chiffres, c'est loin. Alors, j'aimerais au moins m'abstenir sur cet élément-là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, vous avez le droit de parler pendant 20 minutes sur tous les articles.

M. Arseneau : Ah! je ne veux pas parler 20 minutes. Je voudrais que ce soit soumis au vote nominal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est votre prérogative, là.

M. Arseneau : Oui, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, moi, si on est prêts à voter, moi, je... S'il n'y a pas d'autre commentaire, on va voter sur l'amendement. S'il y a des commentaires encore, je vais les entendre. O.K. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement proposé par le ministre à l'article 216? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Puisque vous dites que vous vous abstenez, ça veut dire que je pense qu'il faut qu'on fasse un vote nominal, non?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, c'est parce qu'il vient de dire qu'il veut s'abstenir.

M. Bonnardel : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il ne l'a pas demandé? O.K.

M. Arseneau : Bien, en fait, oui, je le demande. C'est ce que j'ai fait, je l'ai demandé. Ce n'était peut-être pas clair, là...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, c'est ça...

M. Arseneau : ...mais je demande le vote par appel nominal, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est ce que j'ai compris quand vous avez dit que vous vouliez vous abstenir.

M. Arseneau : Exactement. C'est ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Alors, Mme la secrétaire, s'il vous plaît.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Pour.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Pour.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Pour.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Pour.

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

M. Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Pour.

La Secrétaire : M. Lafrenière (Vachon)?

M. Lafrenière : Pour.

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

Mme Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

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

M. Kelley : Abstention.

La Secrétaire : M. Benjamin (Viau)?

M. Benjamin : Abstention.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Abstention.

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

M. Arseneau : Abstention.

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

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention.

La Secrétaire : Donc, c'est adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'amendement est adopté. Est-ce que l'amendement venait remplacer l'article 216 complètement? Oui. O.K. Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 216, est-ce que l'article 216, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. M. le ministre, veuillez lire l'article 217, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 397 de ce code est modifié par l'insertion, dans ce qui précède le paragraphe 1° du troisième alinéa et après «dans un taxi», de «, dans une automobile assimilée à un taxi».

Commentaire : L'article 217 du projet de loi modifie l'article 397 du Code de la sécurité routière afin d'y préciser que l'exception prévue au troisième alinéa s'applique aussi bien à l'enfant qui occupe un siège dans un taxi qu'à celui assis dans une automobile assimilée à un taxi.

• (20 h 10) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 217? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 217. Est-ce que l'article 217 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 218.

M. Bonnardel : L'article 401 de ce code est modifié, dans le deuxième alinéa :

1° par l'insertion, après «d'un taxi», de «d'une automobile assimilée à un taxi»;

2° par l'insertion, après «dans un taxi», de «ou dans une automobile assimilée à un taxi».

Commentaire : L'article 218 du projet de loi modifie l'article 401 du Code de la sécurité routière afin d'y préciser que l'exception prévue au deuxième alinéa s'applique aussi bien au conducteur d'un taxi qu'à celui d'une automobile assimilée à un taxi lorsqu'un passager de moins de 16 ans y prend place.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 218? Commentaires sur le deuxième paragraphe? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 218. Est-ce que l'article 218 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. Article 219.

M. Bonnardel : L'article 440.1 de ce code est modifié :

1° par la suppression, dans le premier alinéa, de «d'un taxi ou»;

2° par la suppression, dans le paragraphe 2° du deuxième alinéa, de «le propriétaire d'un taxi ou».

Commentaire : En vertu du sous-paragraphe a du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 19 du projet de loi et de l'article 48 qui y renvoie, une automobile qualifiée au sens du projet de loi sera forcément un véhicule de promenade. Par concordance, l'article 219 du projet de loi supprime, à l'article 440 du Code de la sécurité routière, la mention du taxi puisqu'elle fait double emploi avec celle de véhicules de promenade.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 219? Commentaires sur le premier paragraphe? Commentaires sur le deuxième paragraphe? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais procéder aux voix de l'article 219. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. Article 220.

M. Bonnardel : L'article 519.65 de ce code est modifié par le remplacement du paragraphe 11° par le suivant : «11° Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile;».

Commentaire : Par concordance avec l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi par l'article 234 du projet de loi, l'article 220 remplace, à l'article 519.65 du Code de la sécurité routière, le titre de cette loi par celui du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 220? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 220. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. Article 221.

M. Bonnardel : L'article 519.67 de ce code est modifié par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après le paragraphe 1°, du suivant :

«1.1° des dispositions de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile;».

Commentaire : L'article 221 du projet de loi modifie l'article 519.67 du Code de la sécurité routière pour prévoir que les contrôleurs routiers sont des agents de la paix en ce qui a trait à l'application des dispositions du projet de loi. Ils pourront ainsi agir comme inspecteur ou enquêteur ou procéder à la confiscation d'un permis de chauffeur lorsque la Société de l'assurance automobile du Québec le demandera.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 221? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix. Est-ce que l'article 221 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de l'article 222.

M. Bonnardel : L'article 521 de ce code est modifié par la suppression, dans le paragraphe 3° du premier alinéa, de «les taxis;».

Commentaire : L'article 222 du projet de loi supprime, au paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 521 du Code de la sécurité routière, la mention des taxis par concordance avec les dispositions du sous-paragraphe c du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 19, du deuxième alinéa de l'article 48 et du troisième alinéa de l'article 71 du projet de loi, lesquels prévoient désormais la vérification mécanique des automobiles qualifiées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 222? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 222. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, procédez à la lecture de l'article 223.

M. Bonnardel : Les articles 540, 541, 542 et 543 de ce code sont modifiés par le remplacement, partout où ceci se trouve, de «taxi» par «véhicule de promenade».

Commentaires. En vertu du sous-paragraphe a du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 19 du projet de loi et de l'article 48 qui y renvoie, une automobile qualifiée au sens du projet de loi sera forcément un véhicule de promenade. Par concordance, l'article 223 du projet de loi remplace, aux articles 540 à 542 du Code de la sécurité routière, la mention de «taxi» par celle de «véhicule de promenade».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 223? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 223. Est-ce que l'article 223 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. Article 224.

M. Bonnardel : L'article 627 de ce code est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «par taxi au sens de la Loi concernant les services de transport par taxi» par «rémunéré de personnes par automobile régi par la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : Par concordance avec l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi par l'article 234 du projet de loi, l'article 224 remplace, à l'article 627 du Code de la sécurité routière, un renvoi à cette loi par un renvoi au projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 224? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 224 est adopté?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, j'aurais voulu entendre «adopté», de ce côté-ci.

M. Bonnardel : Adopté, oui, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Un peu important.

M. Bonnardel : Sauvons des mots là-dessus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, bien, je ne l'ai pas entendu. M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de 225.

M. Bonnardel : L'annexe IV de la Loi sur la justice administrative (chapitre J-3) est modifiée par le remplacement du paragraphe 24.1° par le suivant :

«24.1° de l'article 190 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile;».

Commentaire : Par concordance avec l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi, l'article 225 remplace, dans l'annexe de la Loi sur la justice administrative relative à la section des affaires économiques du Tribunal administratif du Québec, un renvoi à l'article 85 de cette loi par un renvoi à la disposition correspondante du projet de loi sur l'article 190.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 225? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder aux voix de l'article 225. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de l'article 226. C'est plus clair, maintenant.

M. Bonnardel : Vous avez entendu en chœur.

L'article 2 de la Loi concernant la lutte contre le tabagisme (chapitre L-6.2) est modifié par l'insertion, dans le paragraphe 10° et après «taxis», de «, les automobiles assimilées à un taxi au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2)».

Commentaire : L'article 226 du projet de loi modifie le paragraphe 10° de l'article 2 de la Loi concernant la lutte contre le tabagisme afin de prévoir que l'interdiction qui y est faite de fumer dans les taxis s'étend aux automobiles qui y sont assimilées. Il sera donc désormais interdit de fumer aussi bien dans les taxis que dans les autres automobiles utilisées pour faire du transport rémunéré de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 226? S'il n'y a pas de commentaire, on va mettre aux voix l'article 226. Est-ce que l'article 226 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, adopté sur division. M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de l'article 227.

M. Bonnardel : L'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28) est modifié par la suppression du sous-paragraphe i du paragraphe 1°.

Commentaire : L'article 227 supprime le sous-paragraphe i du paragraphe 1° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports afin d'en supprimer les dispositions affectant certaines des sommes qui sont créditées à la

modernisation des services de transport par taxi, comme le prévoit le paragraphe 2° de l'article 275 du projet de loi. Cette suppression prendra effet seulement lorsque ces sommes auront été épuisées.

Enfin, il convient de noter qu'à compter de l'entrée en vigueur de la redevance prévue à l'article 257 jusqu'à épuisement des sommes ainsi perçue ce sous-paragraphe fera l'objet de la réécriture temporaire prévue par le sous-paragraphe a du paragraphe 1° de l'article 261 du projet de loi. Pendant cette période transitoire, le sous-paragraphe i du paragraphe 1° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports se lira donc ainsi :

«12.30. Sont institués les fonds suivants :

«1° le "Fonds des réseaux de transport terrestre" affecté au financement :

«[...]i) de mesures visant la transition des services de transport qui, avant le[...], étaient fournis avec des taxis attachés à un permis de propriétaire de taxi visé à l'article 5 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01), tel qu'il se lisait avant le...»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il n'y a pas de commentaire sur l'article 227? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 227. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 228.

M. Bonnardel : L'article 12.32 de cette loi est modifié par la suppression du paragraphe 2.12°.

Commentaire : L'article 228 du projet de loi supprime le paragraphe 2.12° du l'article 12.32 de la Loi sur le ministère des Transports, qui prévoit que les sommes versées par la Commission des transports du Québec seront créditées au FORT, où elles servent à la modernisation des services de transport par taxi. Comme le prévoit le paragraphe 3° de l'article 275, cette suppression prendra effet quatre ans après la sanction de la loi, c'est-à-dire au même moment que cessera la redevance prévue à l'article 257 du projet de loi.

Enfin, il convient de noter que, pendant les trois ans au cours desquelles sera perçue ladite redevance, l'article 12.32 devra se lire en tenant compte des adaptations prévues par le sous-paragraphe a du paragraphe 2° de l'article 261 du projet de loi. Pendant cette période transitoire, le paragraphe 2.12° se lira donc ainsi :

«12.32. Les sommes suivantes sont portées au crédit du fonds, à l'exception des intérêts qu'elles produisent :

«[...]2.12° les sommes perçues au titre de la redevance prévue à l'article 257 de la loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (indiquez ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi);».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 228? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 228. Est-il adopté?

• (20 h 20) •

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Veuillez lire l'article 229, M. le ministre.

M. Bonnardel : L'article 12.32.1 de cette loi est modifié :

1° par la suppression du cinquième alinéa;

2° par le remplacement, dans le dernier alinéa, de «, quatrième et cinquième» par «et quatrième».

Commentaire : Par concordance avec la suppression du sous-paragraphe i du paragraphe 1° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports que prévoit l'article 227 du projet de loi, l'article 229 supprime le cinquième alinéa de l'article 12.32.1 de cette loi et modifie le dernier alinéa pour conséquemment y supprimer un renvoi au cinquième alinéa.

Tout comme l'article 227, le paragraphe 2° de l'article 275 prévoit que ces modifications prendront effet seulement lorsque les sommes créditées au FORT et affectées à l'objet prévu par ce sous-paragraphe auront été épuisées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 229? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix. Est-ce que l'article 229 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 230.

M. Bonnardel : Oui. L'article 1 de la Loi visant à favoriser la protection des personnes à l'égard d'une activité impliquant des armes à feu (chapitre P-38.0001) est modifié par l'insertion, dans le quatrième alinéa et après «(taxi)», de «(ou par une automobile assimilée à un taxi au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2))».

Commentaire : L'article 230 du projet de loi modifie le quatrième alinéa de l'article 1 de la Loi visant à favoriser la protection des personnes à l'égard d'une activité impliquant des armes à feu afin d'y prévoir que l'exception applicable au taxi s'étend aussi aux automobiles qui y sont assimilées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 230? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 230. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 231.

M. Bonnardel : L'article 2 de cette loi est modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «taxi», de «ou par une automobile assimilée à un taxi visée au quatrième alinéa de l'article 1».

Commentaire : L'article 231 du projet de loi modifie le premier alinéa de l'article 2 de la Loi visant à favoriser la protection des personnes à l'égard d'une activité impliquant des armes à feu afin d'y prévoir que l'exception applicable au taxi s'étend aussi aux automobiles qui y sont assimilées.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 231? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons le mettre aux voix. L'article 231 est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, l'article 232, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 156 de la Loi sur la protection du consommateur (chapitre P-40.1) est modifié par le remplacement, dans le paragraphe d du premier alinéa, de «comme taxi.» par «pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile régi par la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : Par concordance avec l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi prévue par l'article 234 du projet de loi, l'article 232 modifie l'article 156 de la Loi sur la protection du consommateur pour y remplacer la notion de taxi par celle de transport rémunéré de personnes par automobile. Ainsi, l'étiquette devant être apposée sur une automobile d'occasion en vente devra divulguer le fait que cette automobile a été utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile, même s'il ne s'agit pas d'un taxi au sens de l'article 140 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 232? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 232. Est-ce que l'article 232 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 233, et vous avez aussi un amendement.

M. Bonnardel : Oui. L'article 10 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain (chapitre R-25.01) est modifié par le remplacement de «taxi collectif» par «transport rémunéré de personnes par automobile régi par la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : Par concordance avec l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi, l'article 233 remplace, dans l'article 10 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain, la notion de taxi collectif par celle de transport rémunéré de personnes par automobile. La notion de taxi collectif n'ayant jamais été formellement définie, il convient d'habiliter le réseau à conclure des contrats avec des fournisseurs de tels transports sans limiter la portée selon le nombre de passagers à bord.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Voulez-vous lire votre amendement?

M. Bonnardel : Oui. À l'article 233 du projet de loi, insérer, après «de cette loi», la phrase suivante : «Lorsque des services sont destinés aux personnes handicapées et à moins qu'ils ne soient effectués au moyen d'autobus ou de minibus, seuls des taxis au sens de l'article 140 de cette loi peuvent effectuer de tels services.»

Cet amendement a pour objectif de réserver à l'industrie du taxi les contrats de transport destinés aux personnes handicapées conclus avec le Réseau de transport métropolitain.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaire sur l'amendement proposé à l'article 233? S'il n'y a pas de commentaire sur l'amendement, nous allons mettre aux voix l'amendement. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 233? Donc, s'il n'y a pas de commentaire sur l'article 233, nous allons procéder aux voix de l'article 233 tel qu'amendé.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 234, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. La Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01) est abrogée. L'article 234 du projet de loi abroge la Loi concernant les services de transport par taxi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez aussi un amendement.

M. Bonnardel : Oui, bien, c'est 234.1. Est-ce que vous voulez que je le lise tout de suite?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! O.K., oui, il faut procéder à 234 en premier. Aviez-vous fait vos commentaires?

M. Bonnardel : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui? O.K. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 234? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 234. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Vous avez un amendement, M. le ministre.

M. Bonnardel : Article 234.1 : Après «Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec», insérer l'article suivant :

234.1. L'article 2 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (chapitre S-11.011) est modifié, dans le paragraphe 2, par l'ajout, à la fin, du sous-paragraphe suivant :

«i) percevoir la contribution d'assurance visée à l'un des articles 22, 49 ou 97 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.»

Commentaire : Cet amendement propose l'introduction de l'article 234.1 au projet de loi pour conférer à la Société de l'assurance automobile du Québec le mandat de percevoir la nouvelle contribution d'assurance exigible du propriétaire d'une automobile autorisée et du répondant d'un système de transport.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 234.1? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 234.1. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 235, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 17 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (chapitre S-11.011) est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01)» par «Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : Par concordance avec l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi, l'article 235 remplace un renvoi à cette loi, à l'article 17 sur la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, par un renvoi au projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 235? Comme il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 235. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, vous avez un amendement, 235.1.

M. Bonnardel : Oui. Après l'article 235 du projet de loi, le suivant :

235.1. L'article 17.4 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «151.3» par «et 151.3.1».

Commentaire : Cet amendement de concordance modifie l'article 17.4 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec pour que les critères de détermination des contributions d'assurance prévus à cet article s'appliquent à la nouvelle contribution d'assurance exigible du propriétaire d'une automobile autorisée du répondant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 235.1? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder aux voix de l'article 235.1. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'amendement est adopté sur division. M. le ministre, vous avez un autre amendement, 235.2.

M. Bonnardel : Oui. L'article 17.5 de cette loi est modifié par le remplacement de «et 151.1» par «, 151.1 et 151.3.1».

Commentaire : L'article 235.2 proposé par cet amendement modifie l'article 17.5 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec afin que l'obligation qu'une expertise et qu'une évaluation actuarielles soient faites par un actuaire Fellow, s'applique à la nouvelle contribution d'assurance exigible du propriétaire d'une automobile autorisée du répondant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 235.2? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix de l'article 235.2. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, il est adopté sur division. M. le ministre, article 236, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : L'article 17.6 de cette loi est modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «contributions d'assurance», de «, un règlement sur les frais pris en vertu de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : Les dispositions et les articles 12, 21, 43 et 97 du projet de loi habilite la société à prévoir certains frais pour des formalités qui y sont prévues. L'article 236 modifie donc l'article 17.6 sur la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec pour y prévoir que la procédure qui y est établie doit être suivie pour modifier un règlement prévoyant de tels frais.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 236? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 236 est adopté?

• (20 h 30) •

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. Article 237. Woups!

M. Bonnardel : 236.1.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, 236.1. Alors, veuillez lire l'article...

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 236 du projet de loi, le suivant :

236.1. L'article 17.7 de cette loi est modifié, dans le paragraphe 1° du premier alinéa, par le remplacement de «d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers, d'équité et de faisabilité administrative» par «d'équité, de faisabilité administrative et d'indemnisation par les utilisateurs de véhicules routiers et les répondants de systèmes de transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : L'article 236 proposé par cet amendement modifie, par concordance, l'article 17.7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec pour que les critères de tarification et de contribution d'assurance que doit suivre le conseil d'experts s'appliquent aussi à la nouvelle contribution d'assurance exigible du propriétaire d'une automobile autorisée et du répondant. En effet, suivant l'article 17.6 de cette loi, avant de modifier un règlement sur les contributions d'assurance, la société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts constitué à cette fin. Le conseil d'experts est composé de trois membres, nommés par le gouvernement, représentatifs des milieux de l'actuariat, des finances et de l'assurance.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à cet amendement proposé par le ministre, l'article 236.1? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 236.1. Est-ce qu'il est adopté ?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, vous avez un autre amendement, 236.2.

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 236.1 du projet de loi, le suivant :

236.2. L'article 23.0.7 de cette loi est modifié par l'insertion, après «(chapitre C-24.2)», de «et aux articles 22, 49 et 97 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : L'article 236.2 proposé modifie, par concordance, l'article 23.0.7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec pour que le principe du transfert au fonds d'assurance de la contribution d'assurances perçue par la société s'applique aussi aux contributions d'assurances perçues auprès du propriétaire d'une automobile autorisée et des répondants.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 236.2? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix 236.2. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Article 237.

M. Bonnardel : L'article 4 de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «taxi collectif» par «automobile qualifiée au sens de l'article 8 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile».

Commentaire : Par concordance avec l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi, l'article 237 remplace, dans l'article 14 de la Loi sur les sociétés de transport en commun, la notion de taxi collectif par

celle de transport rémunéré de personnes par automobile. La notion de taxi collectif n'ayant jamais été formellement définie, il convient d'habiliter les sociétés de transport en commun à conclure des contrats avec des fournisseurs de transport rémunéré de personnes par automobile sans en limiter la portée selon le nombre de passagers à bord.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 237 ? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre l'article 237 aux voix. Est-ce qu'il est adopté ?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 237 est adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Sur division. Article 238.

M. Bonnardel : L'article 81 de cette loi est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

Commentaire : Le projet de loi ne comportant pas de disposition correspondant à l'article 7 de la Loi concernant les services de transport par taxi, l'article 238 du projet de loi supprime la référence faite à cet article 7 dans le deuxième alinéa de l'article 81 de la Loi sur les sociétés de transport en commun.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires ? Donc, s'il n'y a pas de commentaire à l'article 238, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce qu'il est adopté ?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. Article 239.

M. Bonnardel : L'article 83 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de «titulaire de permis de taxi ou» et de «titulaires» par, respectivement, «propriétaire d'une automobile autorisée au sens du paragraphe 1° de l'article 8 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi), tout répondant d'un système de transport autorisé en vertu de cette loi ou» et «propriétaires».

Commentaire : Puisque le projet de loi supprime le permis de propriétaire de taxi et introduit la notion de «répondant d'un système de transport», l'article 239 apporte les modifications nécessaires à l'article 83 de la Loi sur les sociétés de transport en commun pour en assurer la concordance avec le projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Et vous avez un amendement.

M. Bonnardel : Et j'ai un amendement, oui : Remplacer l'article 239 par le suivant :

239. L'article 83 de cette loi est modifié :

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, de «titulaire de permis de taxi ou» et de «titulaires» par, respectivement, «propriétaire d'une automobile autorisée au sens du paragraphe 1° de l'article 8 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, tout répondant d'un système de transport autorisé en vertu de cette loi ou» et «propriétaires»;

2° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après «d'attribution.», de «Cependant, à moins que de tels services ne soient effectués au moyen d'un autobus ou d'un minibus, seul un taxi au sens de l'article 140 de cette loi peut effectuer de tels services pour une société.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'amendement à l'article 239 ? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'amendement de l'article 239. Est-ce qu'il est adopté ?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Donc, Mme la secrétaire, est-ce que ça veut dire qu'il faut qu'on demande le retrait de l'article 239 ? Parce que l'amendement remplace l'article 239.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K., donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 239 tel qu'amendé ? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder aux voix de l'article 239 tel qu'amendé. Est-ce qu'il est adopté ?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. 240. M. le ministre.

M. Bonnardel : L'article 2 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant :

«Elle ne s'applique pas au transport rémunéré de personnes par automobile, sauf dans la mesure prévue par la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.»

Commentaire : Par concordance avec l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi, l'article 240 remplace le deuxième alinéa de la Loi sur les transports pour prévoir qu'elle ne s'applique pas au transport rémunéré de personnes par automobile, et ce, parce que ce transport fait l'objet d'une loi qui lui est particulière, comme c'est déjà le cas pour le transport par taxi en raison de l'article 135 du projet de loi, qui prévoit qu'une décision prise en vertu de son article 91 peut être révisée en vertu des articles 117.2 à 117.4 de la Loi sur les transports. Il y a lieu de préciser que cette loi s'applique lorsque le projet de loi le prévoit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 240?

M. Barrette : Juste une petite seconde, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Barrette : Nous avons un texte, le texte aurait changé?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous sommes à 240.

M. Barrette : Non, à 240, je m'excuse, Mme la Présidente, j'ai fait un lapsus numérique.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas de problème. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 240? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 240. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, il est adopté sur division. M. le ministre. Article 241.

M. Bonnardel : L'article 36 de cette loi est modifié par la suppression du troisième alinéa.

Commentaire : Le covoiturage, sauf lorsqu'il est entièrement gratuit, est un mode de transport rémunéré de personnes par automobile qui est, selon la somme chargée pour la course, selon qu'il soit visé à l'article 147 ou au paragraphe 5° de l'article 150, partiellement ou entièrement exempté des dispositions du projet de loi. Étant un mode de transport rémunéré de personnes, le covoiturage est visé par l'exclusion prévu à l'article 2 de la Loi sur les transports telle que modifiée par l'article 240 du projet de loi. Il y a donc lieu de supprimer le troisième alinéa de l'article 36 de cette loi, puisqu'il devient inutile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 241? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix l'article 241. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, article 242, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : 242. L'article 48.19 de cette loi est modifié par le remplacement du premier alinéa par le suivant :

«Ce service de transport ne peut être effectué que par un transporteur qui est un organisme public de transport en commun, un titulaire de permis de transport par autobus, un transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité, un propriétaire d'automobile autorisée au sens du paragraphe 1° de l'article 8 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, un répondant d'un système de transport autorisé en vertu de cette loi ou une association de services regroupant de tels propriétaires.»

Commentaire : Puisque le projet de loi supprime le permis de propriétaire de taxi et introduit la notion de répondant d'un système de transport, l'article 239 apporte les modifications nécessaires à l'article 48.19 de la Loi sur les transports pour en assurer la concordance avec le projet de loi.

Et j'ai un 242.1, par la suite.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Alors, il faut procéder à 242 pour commencer. Est-ce que l'article 242... sur l'article 242, il y a des commentaires? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 242 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté? Donc, c'est adopté. Alors, M. le ministre, vous avez deux amendements, trois, même.

M. Bonnardel : Trois.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Trois amendements. 242.1.

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 242 du projet de loi, le suivant :

241.1. L'article 48.39 de cette loi est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«Une municipalité locale ne peut octroyer un tel contrat que si seulement des taxis au sens de l'article 140 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile sont retenus pour fournir ces moyens de transport, à moins qu'ils ne soient fournis au moyen d'autobus ou de minibus.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur 242.1? Pas de commentaires? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, 242.2. M. le ministre.

• (20 h 40) •

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 242.1 du projet de loi, ce qui suit :

Loi visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile du Québec, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives.

242.2. L'article 59 de la Loi visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile du Québec, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives (2018, chapitre 18) est modifié par le remplacement de l'article 350.61 de la Loi sur la taxe de vente du Québec (chapitre T-0.1), qu'il édicte, par le suivant :

«350.61. Une personne qui exploite une entreprise de taxis doit munir le véhicule qu'elle utilise dans le cadre de l'exploitation de cette entreprise de l'équipement lui permettant de respecter les obligations prévues à l'article 350.62 et assurer le bon fonctionnement de cet équipement.»

Commentaire : Cet amendement propose d'introduire, dans le projet de loi, l'article 242.2, lequel vise à modifier l'article 59, qui édicte l'article 350.61 de la Loi sur la taxe de vente du Québec, de concordance avec la suppression, par le présent projet de loi, de l'obligation pour une personne d'être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi. Cet amendement est nécessaire afin que Revenu Québec puisse mettre en oeuvre la mesure relative à la facturation obligatoire dans le domaine du transport rémunéré de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 242.2? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 242.2 est adopté?

Des voix : ...

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

M. Barrette : Mme la Présidente.

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

M. Barrette : J'aimerais, s'il y a consentement... J'aimerais avoir le consentement, compte tenu du fait qu'on arrive à la fin du projet de loi et qu'on n'est que dans la concordance, pouvoir revenir aux articles suspendus.

M. Bonnardel : Je veux rassurer le...

M. Barrette : Ça ne me rassure pas.

M. Bonnardel : Je veux rassurer le député de La Pinière, on a presque terminé, là, qu'on va revenir au vôtre...

M. Barrette : 80.

M. Bonnardel : ...bien, au vôtre... au vôtre, là, qui... 147, là, on a trouvé, je pense, un compromis puis on revient au vôtre après, M. le député de La Pinière, je vous le garantis.

M. Barrette : Non, non, non, on va revenir à 80 en premier. Il est avant 147. Puis il y a le 59 aussi.

M. Bonnardel : Je vais régler, puis...

M. Barrette : Non, on va régler... on va les faire dans l'ordre. Alors, est-ce qu'il y a consentement?

M. Bonnardel : Bien là, on va terminer ça, puis je vous garantis qu'on revient au vôtre après.

M. Barrette : Il y a-tu un consentement? Non? C'est non, la réponse?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, le ministre a dit qu'il allait revenir.

M. Barrette : Bien oui, mais c'est comme d'habitude, ce n'est pas une réponse claire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Là, M. le ministre, avez-vous lu 242.3?

M. Bonnardel : Je suis rendu à 242.3.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, moi, ce que je vous propose, c'est de lire 242.3, puis on va... Après ça, on passe dans un autre chapitre.

M. Bonnardel : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, pas un chapitre, mais, enfin, un autre thème. Donc, faisons 242.3, puis après ça vous vous entendrez pour continuer dans l'harmonie.

M. Bonnardel : Insérer, après l'article 242.1 du projet de loi, l'article suivant :

242.3. L'article 81 de cette loi est remplacé par le suivant :

«81. Le ministre du Revenu peut établir et mettre en oeuvre un programme transitoire de compensation financière pour subventionner les coûts d'acquisition et d'implantation, pour l'exploitant d'une entreprise qui offre du transport rémunéré de personnes, de l'équipement nécessaire pour se conformer à l'article 350.61 de la Loi sur la taxe de vente du Québec (chapitre T-0.1), édicté par l'article 59 de la présente loi, à l'exception de l'exploitant d'une entreprise qui offre uniquement du transport rémunéré de personnes dont le traitement des demandes de course est fait par un moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique et qui permet à la personne qui demande la course d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur ne soit informé de la demande.»

Commentaire : Cet amendement propose d'introduire dans le projet de loi l'article 242.3, lequel vise à modifier l'article 59, qui édicte l'article 350.61 de la Loi sur la taxe de vente du Québec, de concordance avec la suppression, par le présent projet de loi, de l'obligation pour une personne d'être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi. Cet amendement est nécessaire afin que Revenu Québec puisse mettre en oeuvre la mesure relative à la facturation obligatoire dans le domaine du transport rémunéré de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à 242.3? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix 242.3. Est-ce que l'article est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Bon, maintenant, M. le ministre, vous avez une demande du député de La Pinière.

M. Bonnardel : Oui, je souhaite juste qu'on termine tout puis je garantis les deux députés qui ont des points précis sur l'article 80 et 147, si je ne me trompe pas... 147, on va les faire tout de suite après.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, bien, on en a plusieurs en suspens. On a 86, 59...

M. Bonnardel : Bien, il y en a juste parce qu'ils sont de...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...oui, 80, 144, 145, 147, 150. O.K.

M. Barrette : Bien...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous n'êtes pas d'accord?

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, j'ai demandé quelque chose. Vous m'avez dit, tantôt, qu'il avait dit non sans le dire. C'était non sans le dire, ça demeure non sans le dire encore.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Alors, M. le ministre, s'il vous plaît, procédez à l'article... à la lecture de l'article 243.

M. Bonnardel : L'article 2 du Règlement sur les contributions d'assurance (chapitre A-25, r. 3.3) est modifié par la suppression de «"taxi",».

Commentaire : L'article 243 du projet de loi supprime, à l'article 2 du Règlement sur les contributions d'assurance, la mention de «taxi», et ce, afin d'éviter que les taxis au sens de l'article 140 soient traités pour cette seule raison autrement que les autres automobiles qualifiées utilisées de façon comparable pour offrir du transport rémunéré de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur 243? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. 244.

M. Bonnardel : L'article 4 de ce règlement est modifié par la suppression du paragraphe 7° du premier alinéa. Commentaire : L'article 244 du projet de loi supprime, dans l'article 4 du Règlement sur les contributions d'assurance, la mention de «taxi», et ce, afin d'éviter que les taxis au sens de l'article 140 soient traités pour cette seule raison autrement que les autres automobiles qualifiées utilisées de façon comparable pour offrir du transport rémunéré.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 244? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. 245.

M. Bonnardel : Ce règlement est modifié par la suppression de «4C», partout où cela se trouve dans les articles 30 à 32. Commentaire : L'article 245 du projet de loi apporte aux articles 30 à 32 du Règlement sur les contributions d'assurance les modifications nécessaires à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que désormais seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 245? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, adopté sur division. M. le ministre. L'article 246.

M. Bonnardel : L'article 2.1 du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 29) est modifié par la suppression de «d'un taxi».

L'article 246 du projet de loi supprime, dans l'article 2.1 du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers, la mention de «taxi» pour éliminer une exception relative aux droits additionnels sur les véhicules de luxe, et ce, afin d'éviter que les taxis au sens de l'article 140 soient traités pour cette seule raison autrement que les autres automobiles qualifiées utilisées de façon comparable pour offrir du transport rémunéré de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur 246? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. 247.

M. Bonnardel : L'article 2.1.1 de ce règlement est modifié par la suppression du paragraphe 4° du deuxième alinéa. L'article 247 du projet de loi supprime, dans l'article 2.1.1 du Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers, la mention de «taxi» pour éliminer une exception relative aux droits additionnels sur les véhicules de forte cylindrée, et ce, afin d'éviter que les taxis au sens de l'article 140 soient traités pour cette seule raison autrement que les autres automobiles qualifiées utilisées de façon comparable pour offrir du transport rémunéré de personnes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 247? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons le mettre aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. 248.

M. Bonnardel : L'article 8 du Règlement sur les permis (chapitre C-24.2, r. 34) est modifié par la suppression de «4C».

Commentaire : L'article 248 du projet de loi apporte à l'article 8 du Règlement sur les permis une modification nécessaire à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que désormais seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 248?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, je ne suis pas encore rendue là. Donc, s'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 248 est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est le temps de dire «adopté», là, M. le député de Rousseau. Alors, adopté sur division. Article 249.

M. Bonnardel : L'article 15 de ce règlement est modifié :
1° par la suppression, dans les paragraphes 1° et 2°, de «4C»;
2° par la suppression du paragraphe 3°.

Commentaire : L'article 249 du projet de loi, comme l'article 248, apporte à l'article 15 du Règlement sur les permis une modification nécessaire à l'élimination du permis de conduire de classe 4C afin que désormais seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 249? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons mettre aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. 250. M. le ministre.

• (20 h 50) •

M. Bonnardel : L'article 16 de ce règlement est modifié :
1° par la suppression, dans le paragraphe 2°, de « 4C »;
2° dans le paragraphe 3° :

a) par la suppression de « 4C »;
b) par le remplacement de « 4B et 4C » par « et 4B ».

L'article 250 du projet de loi, comme les articles 249 et 249, apporte à l'article 16 du Règlement sur les permis une modification nécessaire à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que désormais seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 250? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. 251. M. le ministre.

M. Bonnardel : L'article 24 de ce règlement est modifié par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe 1°, de «de l'une des classes 4B et 4C» par «de la classe 4B».

Commentaire : L'article 251 du projet de loi, comme les articles 248 à 250, apporte à l'article 24 du Règlement sur les permis une modification nécessaire à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que désormais seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 251? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. L'article 251 est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre. Article 252.

M. Bonnardel : L'article 28 de ce règlement est modifié par la suppression du paragraphe 6° du premier alinéa.
Commentaire : L'article 252 du projet de loi, comme les articles 248 à 251, apporte à l'article 28 du Règlement sur les permis une modification nécessaire à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que désormais seule

l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 252? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. 253. M. le ministre.

M. Bonnardel : L'article 28.6 de ce règlement est abrogé.

L'article 253 du projet de loi, comme les articles 248 à 252, apporte une modification au Règlement sur les permis nécessaire à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit requise pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personne par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il des commentaires sur 253? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. 254.

M. Bonnardel : L'article 29 de ce règlement est modifié :

1° par la suppression, dans les paragraphes 1° à 5°, de «4C»;

2° par la suppression du paragraphe 6°.

L'article 254 du projet de loi, comme les articles 248 à 253, apporte à l'article 29 du Règlement sur les permis des modifications nécessaires à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Y a-t-il des commentaires sur 254? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Article 255.

M. Bonnardel : L'article 30 de ce règlement est modifié :

1° par la suppression, dans le paragraphe 3°, de « 4C»;

2° dans le paragraphe 4° :

a) par la suppression de « 4C»;

b) par le remplacement de « 4B et 4C» par «et 4B».

L'article 255 du projet de loi, comme les articles 248 à 254, apporte à l'article 30 du Règlement sur les permis des modifications nécessaires à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 255? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. 255 est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. 256. M. le ministre.

M. Bonnardel : L'article 42 de ce règlement est modifié par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe 1°, de «de l'une des classes 4B et 4C» par «de la classe 4B».

Commentaire : L'article 256 du projet de loi, comme les articles 248 à 255, apporte à l'article 42 du Règlement sur les permis des modifications nécessaires à l'élimination du permis de conduire de la classe 4C afin que seule l'autorisation de la SAAQ ou l'inscription auprès d'un répondant soit nécessaire pour être chauffeur pour offrir du transport rémunéré de personnes par automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 256? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. 256 est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Vous avez un amendement, M. le ministre. 256.1.

M. Bonnardel : Oui. Insérer, après l'article 256 du projet de loi, ce qui suit :

Règlement modifiant le Règlement sur les services de transport par taxi.

256.1. L'article 6 du Règlement modifiant le Règlement sur les services de transport par taxi, en matière d'électrification du transport par taxi sur le territoire de l'île de Montréal, édicté par le décret n° 1365-2018, est modifié par la suppression de la deuxième phrase.

Commentaire : Cet amendement apporte une modification au Règlement modifiant le Règlement sur les services de transport par taxi, en matière d'électrification du transport par taxi, sur le territoire de l'île de Montréal afin que les dispositions de ce règlement soient maintenues en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur de l'ensemble des dispositions législatives qui régiront le transport rémunéré de personnes, laquelle est fixée, en vertu de l'article 275, à un an après la sanction de la loi. Ce règlement a permis de poursuivre l'application sur le territoire de l'île de Montréal de plusieurs dispositions du projet pilote favorisant les services de transport par taxi électrique, lequel est arrivé à échéance le 26 novembre 2018.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur 256.1? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-il adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre. 257.

M. Bonnardel : Le répondant d'un système de transport autorisé et le propriétaire d'une automobile autorisée sont assujettis au paiement d'une redevance de 0,20 \$ par course. Cette redevance est affectée au financement de mesures visant la transition des services de transport qui, avant, étaient fournis avec des taxis attachés à un permis de propriétaire de taxi visé à l'article 5 de la Loi concernant les services de transports par taxi (chapitre S-6.01), tel qu'il se lisait avant le...

Commentaire : L'article 257 du projet de loi établit une redevance de 0,20 \$ par course exigible des répondants d'un système de transport et des propriétaires d'automobile autorisée par la Société de l'assurance automobile du Québec. De plus, l'article 257 affecte cette redevance au financement des mesures de transport... des mesures de transition pour les services de transport fournis avec des taxis attachés à un permis de propriétaire de taxi en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi.

Vous comprendrez que j'ai un amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, vous avez un amendement qui remplace l'article 257.

M. Bonnardel : Oui. L'article 257 est remplacé par le suivant :

257. Une redevance de 0,90 \$ par course doit être payée par le client au ministre du Transports, en sus du prix de la course. Cette redevance est affectée au financement d'un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports et qui vise à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme, les personnes ou les groupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000.

De plus, le ministre établit sans délai un programme d'aide financière destiné à offrir une aide financière additionnelle aux personnes ayant des besoins de soutien personnel particuliers.

Quiconque a droit à une indemnité en application du programme mentionné au premier alinéa n'a droit à aucune autre somme, notamment à titre de dommages-intérêts, pour tout préjudice causé par :

1° l'entrée en vigueur de la présente loi ou de ses textes d'application;

2° une diminution de la valeur d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01);

3° un acte ou une omission du gouvernement, d'un ministre ou d'un organisme public survenu dans l'application de cette loi ou de ses textes d'application.

Commentaire : Cet amendement vise à augmenter à 0,90 \$ le montant de la redevance qui devra être payée par les clients. De plus, il prévoit l'élaboration d'un programme par le ministre qui viendra établir l'indemnisation à laquelle auront droit les titulaires de permis de propriétaire de taxi dans le contexte où ces permis seront abolis avec l'adoption de la présente loi.

Le deuxième alinéa prévoit l'établissement d'un second programme qui sera destiné aux personnes qui auraient besoin d'un support financier particulier.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à l'amendement, à l'article 257?

M. Barrette : ...premier alinéa, troisième ligne, je pense qu'il y a une erreur de français. «Établit», dans ce cas-là, c'est «établi».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, on peut procéder par les alinéas.

M. Barrette : Bien, c'est ça, c'est le premier...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, premier alinéa. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Bien, c'est ce que je viens de faire comme commentaire. Au premier alinéa, il y a une faute d'orthographe à la troisième ligne. C'est «établi», pas de t. On peut faire une correction manuelle, là, ça ne me dérange pas.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K.

Mme Ghazal : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

Mme Ghazal : ...sûre de comprendre. Donc, ici, on dit «entre le 19»... C'est-à-dire, ça s'applique à ceux qui avaient un permis au 19 mars de cette année mais qui ont eu un permis avant le 15 novembre 2000. Juste pour comprendre d'où vient le 15 novembre 2000. Pourquoi?

M. Bonnardel : Les permis transférables étaient livrés avant le 15 novembre 2000.

Mme Ghazal : Les permis transférables.

M. Bonnardel : Les permis monnayables.

Mme Ghazal : O.K. Mais, comme là, là...

M. Bonnardel : 15 novembre 2000, il n'y a plus de permis, là, qui sont... nouveaux permis qui sont monnayables. Donc, c'est tous des permis qui dataient d'avant 15 novembre 2000 et qui ont été nécessairement transférés... bien, pas transférés, mais vendus. Parce que, depuis 15 novembre 2000, il n'y en avait plus qui était monnayable.

Mme Ghazal : Puis les gens qui ont acheté leur permis plus récemment, eux?

M. Bonnardel : Bien, c'est ça, eux... Tous ceux qui possédaient un permis le 19 mars 2019 seront indemnisés.

Mme Ghazal : O.K. Ah! O.K. O.K., «délivré avant». O.K., c'est bon.

• (21 heures) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le premier alinéa? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le troisième alinéa? Premier paragraphe? Deuxième paragraphe? Troisième paragraphe? Donc, s'il n'y a pas de commentaire sur l'amendement 257, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce...

Mme Ghazal : ...un petit peu. Juste une seconde, je veux juste regarder quelque chose.

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

Mme Ghazal : Puis c'est juste parce qu'on les a faits trop rapidement, là. Je voulais juste savoir aussi, donc... Puis ça, ça va être, comme, pendant combien d'années, le 0,90 \$?

M. Bonnardel : Jusqu'à tant qu'on aille chercher le 260 millions de dollars.

Mme Ghazal : Le 260?

M. Bonnardel : Bien, c'est 270, parce qu'il y avait un 10 millions initialement qui était prévu pour les cas plus particuliers. Donc, 270.

Mme Ghazal : O.K. Puis ça, ça va prendre combien de temps?

M. Bonnardel : Si on se fie aux 50 millions de courses, qui risquent de continuer d'augmenter, bien, ça peut prendre quatre ans, ça peut prendre quatre ans et demi, ça peut prendre trois ans et demi, ça peut prendre cinq ans.

Mme Ghazal : Puis ça, on ne peut pas l'écrire, par exemple, le montant total...

M. Bonnardel : Pourquoi?

Mme Ghazal : ...juste celui qu'on veut aller chercher?

M. Bonnardel : On ne peut pas, là.

Mme Ghazal : Ça ne se fait pas?

M. Bonnardel : Non.

Mme Ghazal : C'est un truc légal? C'est peut-être une technicalité légale que je ne connais pas ou parce que, vous, vous ne voulez pas?

M. Bonnardel : Non, on ne peut juste pas écrire le montant comme tel, là. On se rembourse, en réalité, comme vous le savez, par ce qui a été annoncé déjà. Mais c'est public, nécessairement, là.

Mme Ghazal : Puis là, si on veut amener des choses... Là, on est rendus où, là, dans la discussion des alinéas par alinéa? On est déjà rendus à la fin.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, on était rendu au troisième paragraphe, mais je peux vous accorder la possibilité de pouvoir poser d'autres questions, là, quand même.

Mme Ghazal : Donc, si je comprends bien, on ne peut pas mettre le montant, mais le montant qu'on veut aller chercher, c'est 270...

M. Bonnardel : C'est celui qui a été annoncé publiquement, oui.

Mme Ghazal : ...qui a été annoncé publiquement, O.K.

Puis je voulais juste comprendre le... bien, le troisième alinéa, juste le comprendre : «Un acte ou une omission du gouvernement, d'un ministre ou d'un organisme public survenu dans l'application de cette loi ou de ses textes d'application.» Comme, par erreur, que le gouvernement ait oublié quelque chose, c'est quoi? Ça veut dire que... Je veux juste comprendre ça veut dire quoi, le 3°.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je vais vous donner une réponse légale, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, Me Paquin, veuillez décliner votre nom et vos titres.

M. Paquin (Mathieu) : Oui, Mme la Présidente. Alors, Mathieu Paquin, de la Direction des affaires juridiques, au ministère des Finances.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...c'est plus long que ça.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est correct, ça va.

M. Paquin (Mathieu) : Oui. Alors, au paragraphe 3°, lorsqu'on parle d'un acte, évidemment, un acte, c'est un fait positif, on a fait quelque chose. Une omission, c'est quelque chose qu'on n'aurait pas fait alors qu'on aurait dû le faire. L'acte ou l'omission en question pourrait être attribuable au gouvernement, à un ministre, à un organisme public dans l'application de la Loi concernant les services de transport de taxi ou de ses textes d'application, donc les règlements qui ont été pris en vertu de cette loi-là, les décrets qui auraient été pris en vertu de cette loi-là, les arrêtés ministériels qui auraient été pris en vertu de cette loi-là, notamment. Alors, c'est tout ce qu'on vient viser ici.

Mme Ghazal : Donc, les gens, ils n'auraient pas le droit à une indemnisation suite à l'application de cette loi s'il y a eu un acte, ça veut dire un acte... quelque chose que le gouvernement aurait fait ou une omission.

M. Paquin (Mathieu) : ...en fait, ce qu'il faut bien comprendre, c'est que la personne... ce que dit... si on lit l'alinéa au complet, qui commence à «quiconque», une personne qui a droit à l'indemnité qui est prévue dans le programme d'indemnisation «n'a droit à aucune autre somme, notamment à titre de dommages-intérêts, pour un préjudice» qui résulterait, notamment, on le disait, d'un acte, d'une omission du gouvernement, d'un ministre ou d'un organisme public survenu dans l'application de cette loi ou de ses textes d'application».

Mme Ghazal : Puis je veux juste, comme, être sûre de comprendre. Ça, ça a été mis... Est-ce que, par exemple, ça irait à l'encontre... S'il y a un recours collectif, est-ce que ce troisième alinéa va permettre au gouvernement, c'est-à-dire, de bloquer ce recours collectif? Ils vont dire : Ah! mais ils ont prévu ça dans la loi. Est-ce que ça a un lien?

M. Paquin (Mathieu) : Ça va dépendre des faits qui sont allégués. Donc, chaque cas est un cas d'espèce là-dessus. Je sais qu'il y a des... de mémoire, il y a un recours collectif qui est en cours d'autorisation en ce moment. Il y en a peut-être un qui a été autorisé. Là, ma mémoire me fait défaut.

Mais, à tout événement, le texte de loi est là. Si les recours sont devant les tribunaux, les tribunaux vont les interpréter. C'est eux qui, constitutionnellement, ont la responsabilité d'interpréter des lois et de donner la portée définitive à ce texte-là.

Et évidemment tout ça est tributaire des faits de la cause. Donc, est-ce que ce sont, d'une part, des personnes qui ont droit à l'indemnité qui sont prévues par le programme? Est-ce qu'on allègue d'un acte, une omission du gouvernement, du ministre, d'un organisme public survenu dans l'application de cette loi ou des textes d'application? Ce sont tous des éléments qui vont devoir être pris en compte par le tribunal à ce moment-là.

Mme Ghazal : Puis l'objectif... Étant donné que c'est un amendement qui a été ajouté par le ministre, j'aimerais peut-être savoir la raison fondamentale de cet alinéa-là, parce que... Bien, parce que... Là, ça serait peut-être plus le ministre. Est-ce que c'est pour bloquer... Est-ce que c'est une façon de bloquer le recours collectif, par exemple, pour qu'ils aillent chercher la différence de leur expropriation des permis?

M. Paquin (Mathieu) : Bon, en fait, ici, on augmente le... D'une part, on augmente la redevance qui est perçue, on augmente le montant des sommes versées, alors on se... En quelque part, le gouvernement, ce qu'il dit, ou ce que la loi dit ici, c'est : On paie plus, c'est tout ce qu'on paie.

M. Bonnardel : Parce qu'il faut faire la différence entre les montants qui ont été versés par l'ancien gouvernement, le premier 250, le deuxième 250 et la redevance. Ça, c'est la redevance comme telle ici, là. Ce n'est pas la compensation, là. C'est la redevance.

Mme Ghazal : O.K. Oui, ça c'est... Exact, la redevance par course qui va être pour toutes les courses, que ce soit taxi traditionnel, les nouveaux joueurs, etc., tout le monde, ça va être 0,90 \$ qui vont être payés.

Mais moi, je parle juste du troisième alinéa, je veux juste comprendre la raison fondamentale pourquoi il est là. Est-ce que c'est une façon de dire : Bien, le gouvernement, regarde, c'est ça qu'il donne, puis, peu importe qu'est-ce qu'il fait, bien, il n'y a rien qui pourra être tenu contre lui. Par exemple, il a omis de payer la valeur marchande des permis, par exemple, donc ça cause un préjudice, mais on ne peut pas... il ne peut pas y avoir de recours contre moi puisqu'il y a ce troisième alinéa... troisième paragraphe.

M. Bonnardel : Non, c'est... Il faut faire la différence entre un recours où on parle de compensation, valeur marchande établie selon une année x, et la redevance, là. C'est complètement différent, là. Et, si vous voulez, le sous-ministre adjoint peut élaborer un peu plus, là, si vous le souhaitez, là.

Mme Ghazal : Comment, pardon?

M. Bonnardel : Le sous-ministre adjoint peut élaborer un peu plus, si vous le souhaitez.

Mme Ghazal : Oui, oui, oui, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le sous-ministre adjoint, dites votre nom, et déclinez votre titre, puis répondez à la question.

M. Unterberg (Jérôme) : Merci. Jérôme Unterberg, Mme la Présidente, sous-ministre adjoint au MTQ.

J'aimerais préciser, au départ, là, que ça ne met pas fin de quelque façon que ce soit à des recours qui sont déjà pendants devant le tribunal, puis... qu'on a réconcilié à l'arrière, là. Là, on parle juste d'une situation s'il y avait des dommages-intérêts. Et vous posez la question, à savoir : Est-ce qui fait, là, que cet amendement-là inclut cette indemnité-là? C'est comme l'exposait un peu plus tôt mon confrère, à savoir qu'il y a un montant de 0,90 \$. En soi, c'est peut-être déjà quatre fois plus... un peu plus que quatre fois plus 0,20 \$.

Mais, en réalité, il y a quelque chose de plus important ici, on voit que c'est pour le financement d'un programme d'aide financière établi par le MTQ, qui vise à indemniser, dans la mesure prévue, ce programme, les personnes ou les regroupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires. Et ça, comme le ministre vient de le dire, c'est quelque chose qui ressemble plus à 260, 270 millions, soit pour parachever les coûts d'acquisition pour son remboursement.

Dans ce qu'il y avait autrefois, non seulement c'était un montant beaucoup plus faible, mais ça ne visait qu'à financer quelque chose comme 10, peut-être 20 millions de dollars, c'est-à-dire que c'est quelque chose qui aurait été pour faciliter le programme de modernisation. Là, on est dans quelque chose qui est 13, 15 fois peut-être plus gros, qui donne une assurance que ça parachèvera le montant visé pour l'aide financière. Et donc, dans ce cadre-là, on vient mettre, ici, une limite à la réclamation à titre de dommages-intérêts.

Mme Ghazal : O.K. Puis le deuxième alinéa, le fameux programme d'aide financière, une aide additionnelle, ça, c'est comme le 40 millions? C'est-tu ça?

M. Bonnardel : Oui. Exact. C'est le 30 millions qui s'accumule, plus le 10, ça fait 40.

• (21 h 10) •

M. Unterberg (Jérôme) : C'est donc dire que ce 0,90 \$ devra être présent aussi longtemps que nécessaire pour verser toutes les sommes visées par le remboursement d'aide financière ainsi que celle qui aura été versée dans

le cadre du programme, là, humanitaire... comment dire... pour le besoin de soutien personnel. Ce sont deux titres différents. Les deux doivent être financés.

M. Bonnardel : Il faut bien comprendre, ça, c'est le 10 millions, là, qui était établi au début, le 30 est pris dans l'autre fonds de modernisation. Ça, c'est le 10 millions.

Mme Ghazal : Parce que le 0,90 \$ va chercher le manque à gagner, qui est de 10 millions. Le 0,90 \$, ça, c'est pour le manque à gagner, 10 millions?

M. Bonnardel : C'est ça. Il va chercher 270. La 260, qui était la partie, plus le 10.

Mme Ghazal : O.K. J'avais une question, là, je l'ai perdue. Attendez. O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière peut poser une question en attendant que vous retrouviez votre question.

M. Barrette : Très bien. Merci, Mme la Présidente. Me Paquin, mes questions vont aller à vous spécifiquement. Vous êtes un officier de loi. Alors, on va mettre les choses en ordre.

Un, la redevance de 0,90 \$ est faite essentiellement pour rembourser le gouvernement, qui va devancer les paiements. C'est jusqu'à concurrence de ce montant-là.

M. Paquin (Mathieu) : Oui.

M. Barrette : Ça arrête là ma question. Je me satisfais de la réponse.

Deuxièmement, quand on lit le dernier alinéa dont découlent les trois paragraphes : «Quiconque a droit à une indemnité en application du programme mentionné au premier alinéa — le 0,90 \$, le devancement — n'a droit à aucune autre somme, notamment à titre de dommages-intérêts pour tout préjudice causé par :

«1° l'entrée en vigueur de la présente loi ou de ses textes d'application.» Ça, c'est bien en dehors du premier alinéa. C'est l'entière de la loi, n'est-ce pas?

M. Paquin (Mathieu) : C'est l'entière de la loi.

M. Barrette : Parfait. «2° une diminution de la valeur d'un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi.» Ça, c'est la loi au complet, ça aussi, ce n'est pas juste le premier alinéa. C'est ça, la réalité. Donc, vous avez un alinéa, qui est quiconque a droit, qui est en lien avec le premier alinéa pour une seule circonstance, mais qui est en lien avec la totalité de la loi pour tout le reste. Dans les faits, Me Paquin, ça vient bloquer un recours en dommages-intérêts pour la raison que je viens de donner.

M. Paquin (Mathieu) : Mme la Présidente, la réponse appelle à un certain nombre de nuances. Ce que le dernier alinéa vient dire, c'est qu'une personne n'a pas droit à des sommes, notamment à titre de dommages et intérêts et lorsqu'il s'agit d'une personne qui est visée par le programme qui est établi en vertu du premier alinéa. Donc, pour les personnes qui ne sont pas visées par le programme, pour les personnes qui essaieraient d'aller chercher une réparation autre qu'une réclamation à titre de dommages-intérêts ou une somme, les recours devant les tribunaux ne sont pas fermés. Ils demeurent possibles.

M. Barrette : J'ai très bien compris ça, Mme la Présidente. Merci, Me Paquin, de l'explication. Mais, comme le recours en dommages-intérêts ne va être... ne va toucher... ne va être supporté, appuyé, ne va concerner que les gens qui vont être impliqués, là, qui vont bénéficier de la redevance, ça vient des bloquer. Tous les gens qui ont perdu puis qui ne sont pas compensés adéquatement, là, ils sont tous visés par le premier alinéa, donc le troisième, avec un et deux, vient bloquer le recours de dommages, j'oublie même intérêts. Mais ça vient les bloquer par définition. Le ministre nous a dit clairement qu'il remboursait. Il a dit publiquement qu'il remboursait en totalité ceux qui ont acheté récemment. Les autres, ça ne sera pas au complet, et c'est pour eux qu'il y a la redevance et pour eux qu'on va utiliser une somme de 30 quelques millions pour les compenser. Donc, ce sont eux que vise la redevance et ce sont eux qui se verront interdire un recours en dommages-intérêts. Où est la faille, Me Paquin, de mon raisonnement?

Mme la Présidente, Me Paquin, c'est une question de droit. Ce n'est pas une question d'interprétation politique. C'est une question de droit. Vous avez des gens qui vont... à qui on vise une somme recueillie par la redevance. Ces gens-là sont ceux qui vont aller... qui vont actuellement dans une poursuite en dommages et intérêts, un recours collectif contre le gouvernement. Le troisième alinéa, par définition, avec ce que vous nous avez dit, leur ferme la porte. Ça leur ferme la porte. Là, c'est une question de droit, Me Paquin. Ce n'est pas de la politique, là, c'est du droit pur.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous voudriez suspendre quelques instants?
Nous allons suspendre quelques minutes.

(Suspension de la séance à 21 h 16)

(Reprise à 21 h 18)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. M. le ministre, ou Me Paquin, ou Me Unterberg. Me Paquin.

M. Paquin (Mathieu) : Oui, Mme la Présidente. Alors, dans sa plus simple expression, ça n'empêche pas qui que ce soit de prendre recours. Ça plafonne le montant qui pourrait être versé puisque les gens vont avoir droit à la somme... Enfin, les gens visés par le programme ont droit aux sommes prévues par le programme. Il n'y en a pas d'autres pour les causes qui sont prévues au dernier alinéa. Et, par ailleurs, même si des personnes entreprenaient des recours et les perdaient parce qu'il n'y a pas moyen de prouver la preuve d'une faute de la part de l'État, qu'il n'y a pas moyen de faire la preuve d'une expropriation, ces personnes-là auraient quand même droit aux indemnités prévues par le programme.

M. Barrette : Mme la Présidente, Me Paquin, avec tous les égards que je vous dois, vous venez de répondre par la négative. Vous avez répondu sur un sujet qui n'est pas celui de ma question. Le sujet de ma question : Est-ce que ça ferme... est-ce que ça ferme le recours en dommage? Avec votre réponse, c'est oui.

Je ne vous ai pas demandé si ça limitait le montant à la redevance. Je vous ai demandé si, dans cette situation-là, compte tenu du fait que 1° et 2° traitent de la loi dans son entièreté et qu'il n'est pas limité à la redevance... Ce n'est pas la limitation à la redevance, là. La redevance... Le programme de 0,90 \$ s'adresse spécifiquement aux gens qui vont recevoir la redevance dans l'explication que le ministre a donnée, et ici dans les faits.

Et je vous pose une autre question : N'est-il pas un fait que 1° et 2°... l'alinéa... le troisième alinéa, et 1°, et 2° imposent une quittance par rapport à tout recours?

• (21 h 20) •

M. Paquin (Mathieu) : Il n'y a aucune allusion à une quittance qui est écrite dans ces dispositions-là. Ce que les dispositions prévoient, c'est qu'une personne qui a droit à l'indemnité prévue en application du programme n'a pas droit à d'autres sommes, notamment à titre de dommages-intérêts. On ne demande pas de quittance.

M. Barrette : Très bien. Alors, Mme la Présidente, Me Paquin, ce que vous venez de nous dire très clairement, c'est qu'une personne qui reçoit de l'argent de l'État par le programme de la redevance n'aura pas droit, peu importe le chemin qu'il fait, à un montant d'argent additionnel, même avec un recours collectif.

M. Paquin (Mathieu) : À supposer que le recours soit fondé exclusivement sur des faits qui sont visés au paragraphe 1°, 2° ou 3°. S'il y a d'autres faits qui sont là, ça va rester à l'appréciation des tribunaux, et la clause qui est là ne s'appliquera pas.

M. Barrette : Je comprends, Me Paquin, puis vous avez raison, sauf que la poursuite en dommages et intérêts va être basée spécifiquement sur la perte de valeur de permis et sa non-compensation équitable, ce que l'on dit depuis le début. La non-équité amène le recours en dommages et intérêts, et ce que vous dites ici, c'est que ceux qui sont visés par la redevance, qui, par définition, vont se sentir lésés par une compensation inéquitable, n'auront pas droit à une compensation dans un recours en dommages et intérêts, parce que vous fermez légalement la porte à quadruple tour.

Je ne parle pas des omissions du gouvernement, là. Ça n'a aucun... Ça a un intérêt, là, le troisième paragraphe, mais ça, c'est une badluck du gouvernement. 3°, là, c'est un... Le troisième paragraphe, c'est un article de badluck du gouvernement. Normalement, ça n'arrivera pas, mais ça, c'est les bretelles de la ceinture. La ceinture, c'est 1° et 2°, puis c'est une ceinture de chasteté budgétaire. C'est ça que c'est. Vous venez... Dites-moi, là, dans la phrase que je viens de dire, Me Paquin, qu'une personne qui poursuit en dommages et intérêts, qui a reçu une somme de compensation via le programme et qui ne se considère pas suffisamment compensée, ce qui va être le cas, et qui sera une cause de recours collectif, dites-moi que cette personne-là va pouvoir faire sa cause et l'amener à destination, alors que vous mettez dans la loi clairement que, peu importe ce que vous faites, mes petits amis, là, vous n'êtes pas bien... Vous vous considérez lésés? «That's it.» La loi dit : Vous n'aurez pas une cent. Par contre, les autres, la loi ne le dit pas, là, mais le programme va compenser ceux qui ont acheté plus tard et qui ont été compensés.

Mais là n'est pas l'objet, Me Paquin. L'objet est celui que je vous ai dit. Dites-moi que j'ai tort si je dis que, si on a bénéficié de la redevance, ça ne ferme pas la porte à un recours en dommages et intérêts. Ça la ferme. Si ça ne la ferme pas, j'aimerais vous entendre, Me Paquin. Vous êtes un officier de la loi compétent, grande expérience, et, à date, j'ai constaté que vous étiez un homme clair et précis. Est-ce que vous pouvez répondre à ma question?

M. Paquin (Mathieu) : Mme la Présidente, si, à supposer qu'un demandeur qui a droit à une somme qui est prévue par le programme en vertu du premier alinéa, il s'en trouve insatisfait, décide de prendre recours, il n'y a rien dans le texte de loi qui l'empêche de prendre recours. Toutefois...

M. Barrette : Oui, mais attention... Continuez, continuez, je m'excuse.

M. Paquin (Mathieu) : Toutefois, si les faits qu'il allègue tombent dans l'un ou l'autre, et seulement dans l'un ou l'autre des trois paragraphes, alors, en effet, il n'aura pas droit à aucune somme.

M. Barrette : Donc, vous fermez... Donc, vous venez de fermer la poursuite en dommages et intérêts basée sur ce que vous avez dit, une compensation sous-optimale au moins perçue par l'individu qui a reçu le programme de... Mme la Présidente, je ne... Merci, Me Paquin. Je vous remercie des réponses que vous nous avez données.

Maintenant, je vais m'adresser au ministre. M. le ministre, vous rendez-vous compte de ce que vous faites?

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Barrette : Je n'en reviens pas.

M. Bonnardel : Tout à fait, ce qui a été écrit, oui.

M. Barrette : Alors, je n'ai rien à rajouter, Mme la Présidente. C'est clair, clair, clair, net et précis, là. Il y a, ici, un article qui vient de fermer totalement la porte à un recours en dommages et intérêts basé sur une compensation inéquitable. Mme la Présidente, j'ai une dernière question. À deux... C'est une question très simple, technique, Me Paquin... si j'ai le consentement de lui poser encore une question.

«2° une diminution de la valeur du permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi.» Un permis de propriétaire délivré en vertu de la loi concernant, d'accord, est-ce qu'il y a une date liée à ça? Est-ce qu'il y a une circonstance? Est-ce que ça touche quelqu'un plus que d'autres ou est-ce qu'à l'inverse ça exclut quelqu'un?

M. Paquin (Mathieu) : Mme la Présidente, j'ai un peu de difficulté à comprendre la question. Est-ce que ça exclut quelqu'un...

M. Barrette : Bien, qu'est-ce que ça veut dire, là, «en vertu», là, «en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi», là?

M. Paquin (Mathieu) : Bien, ce sont tous les permis de propriétaires de taxi qui ont été délivrés en vertu de cette loi-là, et ça exclut évidemment les permis de chauffeurs qui ne sont pas des permis de propriétaires de taxi.

M. Barrette : Je comprends. Donc, il n'y a pas de date, là, ce n'est pas entre telle date et telle date, là, c'est tout le monde qui a eu un permis de taxi en bonne et due forme, selon la loi.

M. Paquin (Mathieu) : Oui.

M. Barrette : Il n'y a pas de limitation. Avant 2000, après 2000, en haut, en bas, à gauche, à droite.

M. Bonnardel : Vous avez un permis, vous avez un permis.

M. Barrette : Parfait. Donc, c'est clair que, là... que quiconque reçoit une compensation, et ça ne sera, par définition, que des gens qui se sentiront lésés, avec raison, parce qu'ils n'auront pas une pleine compensation, vous leur fermez la porte. Et ça, là, à ce moment-là, si je retourne au premier alinéa, là, j'ai compris l'explication, mais on va revenir là-dessus, là, quel est le lien avec 2000, plus précisément, là? Parce que, si, deuxièmement, c'est tout le monde, puis là vous mettez 2000, redonnez-moi l'explication.

M. Bonnardel : ...va vous l'expliquer plus...

M. Unterberg (Jérôme) : Oui, Mme la Présidente. On l'a énoncé, un peu plus tôt, évidemment, les seules personnes qui pourraient bénéficier de la redevance sont celles qui seraient visées par le programme d'aide financière. C'est donc les permis qui étaient transférables. Seuls les permis émis avant le 15 novembre 2000 étaient transférables. C'est donc dire que les permis temporaires, par la suite, qui auraient été émis, ne sont pas des permis qui étaient monnayables, ce ne sont donc pas des permis qui font l'objet, par exemple, du recours dont le député de La Prairie parlait.

M. Barrette : Je vais poser la question différemment — je vous interromps, Me Unterberg, parce que le temps passe — entre 2000 puis 2019, qu'est-ce qu'il arrive avec des permis en bonne et due forme?

M. Unterberg (Jérôme) : Qui ont été émis après?

M. Barrette : Oui, après 2000.

M. Unterberg (Jérôme) : Ils ne sont pas transférables, ils ne sont pas monnayables, ils ne sont pas cessibles, c'est des permis temporaires cinq ans, qu'on appelle.

M. Barrette : O.K. Très bien.

M. Unterberg (Jérôme) : Donc, ce n'était pas visé par ça.

M. Barrette : Mme la Présidente, devant l'énormité de la chose, je n'ai pas beaucoup de commentaires additionnels à faire. C'est grave, là, actuellement. Et je tiens à souligner, Mme la Présidente, je le souligne à gros trait, cet amendement-là... nous avons reçu un amendement... non, nous avons le texte de loi de 257. Et, à 257, il n'y avait pas de référence à ça. Ce soir, dans les dernières minutes, nous a été déposé un amendement qui contient une modification contenant la redevance, parce que le 257 initial, c'était le 0,20 \$. On sait que le 0,20 \$ a monté à 0,90 \$, on sait pourquoi, on sait que c'est pour compenser les plus pauvres, et, dans l'amendement... Ça aurait été simple, Mme la Présidente, de déposer 257, passant de 0,20 \$ à 0,90 \$, ça aurait été simple, là, on n'aurait pas cette conversation-là. Mais non. Aujourd'hui, ce soir, au fil d'arrivée, à quelques minutes de la fin de notre séance de travaux d'étude détaillée, on ajoute l'alinéa, que je vais qualifier de financièrement meurtrier. Parce que, quand on met à mort la possibilité d'un recours collectif et qu'on le fait à dessein — et on en a la confirmation — ça, là, en ce qui me concerne, c'est répréhensible.

Je suis très déçu, Mme la Présidente. J'ai fait plein d'interventions sur l'injustice de la façon de compenser les gens. Il y avait une entente, vendredi passé, qui est morte dans la fin de semaine, et on ajoute ça. Ça, Mme la Présidente... À un moment donné, il y a des limites à tout, là. Il y a des limites à tout, Mme la Présidente. J'ai la parole, Mme la Présidente. Il y a des limites...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pour encore 30 secondes.

M. Barrette : Exactement. Il y a des limites à tout, là. Ça, c'est une mesure presque sauvage, parce qu'elle fait exactement ce que j'ai dit. Et Me Paquin ne m'a pas contredit ni trouvé de façon de légale de le dire différemment. Je le remercie.

Maintenant, ce soir, là, il y a des choses qui sont maintenant établies, et, bien, ça se peut que, demain matin, il y ait des conséquences dans la société de l'industrie du taxi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, compte tenu de l'heure, nous allons ajourner sine die. Je vous souhaite une bonne nuit. À demain.

(Fin de la séance à 21 h 30)