



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 7 décembre 2000 — Vol. 36 N° 62

Consultations particulières sur le projet de loi
n° 163 — Loi concernant les services de transport par taxi

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

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
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

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

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 7 décembre 2000

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevrette	1
Documents déposés	2
M. Bernard Brodeur	2
Auditions	3
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	3
Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal	10
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)	14
Document déposé	22
Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal (CLCUM)	22
Ligue de taxi de Québec	28
Caisse populaire Saint-Jean-de-Matha de Montréal	36
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)	38
Regroupement québécois du taxi inc.	44
Barreau du Québec	52
Association des limousines de Montréal inc. (ALM)	59
Remarques finales	64
M. Bernard Brodeur	65
M. Guy Chevrette	65

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Jean-Claude Gobé

M. Yvan Bordeleau

M. Serge Deslières

M. Robert Benoit

- * M. Pierre-Yves Melançon, ATUQ
- * M. Jacques Fortin, idem
- * M. Jacques Demers, idem
- * M. Richard Boyer, Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal
- * M. Michel Deslauriers, CPCDIT
- * M. Daniel Bouchard, idem
- * Mme Pierrette Bilodeau, idem
- * M. Claude Boulet, CLCUM
- * M. François Dumais, Ligue de taxi de Québec
- * M. Michel Lévesque, idem
- * M. Germain Daigle, idem
- * M. Serge Cloutier, Caisse populaire Saint-Jean-de-Matha de Montréal
- * M. Norbert Rodrigue, OPHQ
- * M. Denis Boulanger, idem
- * M. Guy Gilbert, idem
- * M. Farès Bou Malhab, Regroupement québécois du taxi inc.
- * M. Éric Dugal, idem
- * M. Jean-Pierre Lalancette, idem
- * Mme Carole Brosseau, Barreau du Québec
- * M. Benoît Turcotte, idem
- * M. Stéphane Lamarre, ALM
- * M. Joe Capitina, idem
- * M. Steve Lorenzi, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 7 décembre 2000

Consultations particulières sur le projet de loi n° 163

(Onze heures dix-huit minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Brodeur (Shefford) remplace M. Middlemiss (Pontiac).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je souhaite la bienvenue à tous les membres de la commission ainsi qu'aux personnes présentes pour nous faire part de leurs commentaires. Immédiatement, avant de céder la parole au ministre, j'indique aux personnes qui auraient des téléphones cellulaires ouverts de bien vouloir les fermer durant la séance, s'il vous plaît.

Remarques préliminaires

Alors, M. le ministre, pour vos remarques préliminaires.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. Tout d'abord, M. le Président, nous nous sommes entendus de part et d'autre de cette table pour entendre une dizaine de groupes aujourd'hui. Un groupe se serait désisté. D'autre part, nous avons convenu avec l'opposition que nous entendrions un autre groupe de limousines qui a demandé à la dernière minute d'être entendu, et on leur fera place aujourd'hui.

Quatre-vingt-trois mémoires plus tard, 53 groupes entendus au printemps dernier, M. le Président, nous a amenés à produire un texte de loi. Et d'entrée de jeu ce texte de loi a été soumis à la lecture de plusieurs individus, plusieurs groupes, plusieurs intervenants. Il y en a qui ont collaboré très étroitement avec nous, et j'ai promis aux membres de cette commission, et plus particulièrement au député de Shefford, que je déposerais ce matin les amendements qui étaient déjà prêts, en liasse, pour permettre à nos parlementaires de pouvoir bénéficier des orientations qu'on a à donner.

● (11 h 20) ●

De plus, M. le Président, j'envoierai à chacun des chauffeurs de taxi du Québec, qu'ils soient propriétaires ou locataires, un petit dépliant expliquant la loi et également une lettre expliquant les amendements, de sorte que ceux qui voudront continuer à charrier des faussetés auront plus de difficultés parce que, noir sur blanc, ce sera écrit ce qu'est dans la loi et ce que seront les amendements. Ils pourront se fier au moins sur quelque chose qui est officiel à l'Assemblée nationale.

Pour asseoir la lettre, lui donner plus de crédibilité, je dépose donc à votre commission, M. le Président, la liasse des amendements qui est préparée, notamment, sur les orientations quant au moratoire ou les orientations quant à la valeur des permis, l'orientation quant à la remise de l'argent à ceux qui ont cotisé et quelques autres modifications importantes que je reprendrai sans doute au cours de la journée. Mais, comme il faut rattraper 15 minutes au cours de la journée, parce qu'on devait commencer à 11 heures pile, je dépose donc les amendements, et que les parlementaires puissent en recevoir une copie, M. le Président. Je dépose également le petit pamphlet. Je dépose la lettre qui sera déposée aux intervenants, M. le Président, et, au besoin, on l'expliquera au cours de la journée, différemment des groupes.

Je voudrais à l'entrée, par exemple, de cette commission, au tout début de cette commission, remercier ceux qui nous ont acheminé des amendements, ceux qui ont travaillé de bonne foi avec nous à bonifier le projet de loi et ceux qui ont également pris la peine de nous écrire, ou bien de nous téléphoner, ou de nous suggérer carrément des modifications pour que chacun y retrouve son compte.

L'objectif fondamental de ce projet de loi, c'est d'en arriver à avoir d'abord une industrie qui a meilleure figure, une industrie où les gens auront des outils pour permettre de se développer davantage, ça sera également une industrie qui va offrir une grande sécurité aux citoyens, une meilleure qualité de services et qui va permettre aux 11 000 chauffeurs locataires et aux 7 000 chauffeurs propriétaires d'y trouver leur compte. C'est ça, l'objectif fondamental.

Au besoin, le Barreau sera ici pour bien confirmer qu'on n'a jamais parlé de syndicat dans cette loi, mais qu'on a parlé, par exemple, d'associations professionnelles et, au besoin, s'il y a des avocats dans la salle qui veulent passer le test du Code du travail, on leur offrira l'opportunité, de sorte que... On n'est pas ici pour se charrier; on est ici pour se donner l'heure juste sur un projet de loi, on est ici pour se donner l'heure juste par rapport aux objectifs du projet de loi, on est ici pour se donner l'heure juste sur les conditions gagnantes qu'on veut donner à cette industrie.

Et en passant, au mois de mai, j'avais promis aux gens que c'était fini, la question des tarifs par la Commission de transport pour le transport bénévole. Pour votre information, le décret a passé. La Commission de transport n'a plus à tarifier le bénévolat. Plus encore, les associations de bénévoles qui font du taxi sont obligées de tenir un registre maintenant et auquel auront accès... pour des contrôles, pour bien éviter que le communautaire en général ou le bénévolat prenne une part du marché du taxi. Si on a fait ça, ce n'est pas pour les présidents de ligues, ce n'est pas pour n'importe qui, c'est pour l'ensemble de l'industrie du taxi pour qu'elle ait véritablement sa part du gâteau dans le domaine du taxi.

On va pouvoir parler de transport adapté tantôt probablement. On parlera aussi d'autres portions de transport qui peuvent revenir au taxi. C'est ça qui est l'objectif fondamental et non pas... Ce n'est pas en colportant toutes sortes de faussetés qu'on va améliorer un projet de loi; c'est plutôt en dialoguant puis en modifiant notre projet de loi, puis on va l'améliorer pour le plus grand bien de l'industrie du taxi. Merci, M. le Président.

Documents déposés

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport et député de Shefford à faire ses remarques préliminaires.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. De toute évidence, le projet de loi n° 163 a levé des passions et beaucoup d'interrogations dans l'industrie du taxi. D'ailleurs, la salle est pleine, et ça démontre l'intérêt de l'industrie pour le projet de loi.

M. le Président, à la suite du dépôt du projet de loi n° 163 non seulement l'opposition, mais un grand nombre d'intervenants dans l'industrie ont du moins noté de grandes interrogations sur plusieurs aspects du projet de loi. D'ailleurs, ce matin nous sommes face à une pile d'amendements, des amendements importants, 29 amendements qui modifient 58 articles du projet de loi. Donc, vous allez bien comprendre qu'avant le... toute la journée sera sujette... on abordera des sujets qui probablement vont toucher ces amendements-là.

Vous comprenez que, dans les secondes qui précèdent l'audition des groupes, on n'a pas eu le temps de prendre connaissance des amendements. De toute façon, l'objectif d'entendre des groupes, c'est certainement pour aider à améliorer un projet de loi. On l'a répété à plusieurs reprises ici, à l'Assemblée nationale, le débat a duré trois ou quatre jours, qu'enfin de compte il y avait des améliorations, c'est-à-dire non pas des améliorations, mais des changements importants à faire, M. le Président.

On a vu premièrement qu'il y a plusieurs points à améliorer. Donc, de façon claire on espère que les amendements qui sont apportés ou que les suggestions qui seront apportées feront en sorte de satisfaire tous les chauffeurs de taxi propriétaires et locataires au Québec. Le but, ce n'est pas de créer des dissensions dans l'industrie du taxi, mais d'arriver plutôt avec un projet de loi qui va permettre à tout le monde de bien s'entendre et de faire progresser l'industrie du taxi.

Le ministre des Transports a déclaré, à plusieurs reprises, que l'objectif fondamental premier était d'améliorer l'industrie du taxi. M. le Président, l'opposition est d'accord, et je suis convaincu que tous les intervenants ici, quels qu'ils soient, sont d'accord. Lorsqu'on parle d'améliorer une profession, un ordre, un métier, je pense que tout le monde est d'accord à ce qu'on se donne les moyens pour améliorer les façons de faire dans une industrie.

D'autre part, M. le Président, il est évident que le projet de loi qui a été déposé il y a deux semaines ne

convenait pas tel quel à l'industrie du taxi. On a parlé du Forum des intervenants, on a parlé des biens actuels des ligues, de la façon de les transférer. Le ministre a donné certaines ouvertures, a émis un communiqué de presse; nous en avons discuté. Et tout ce qu'on espère de ce côté-ci, c'est que nous allons écouter et non pas seulement écouter, mais comprendre les gens qui vont venir nous expliquer aujourd'hui leur point de vue, qui vont venir sûrement proposer des amendements importants.

Et ce que je souhaite particulièrement, M. le Président, c'est que nos conversations soient cordiales. On sait qu'il y a eu beaucoup d'inflation verbale dans le projet de loi, et j'espère particulièrement que les discussions que nous allons avoir aujourd'hui vont nous permettre de réaliser ce que tout le monde veut dans l'industrie du taxi, soit d'avoir une loi qui encadre de façon adéquate. Et particulièrement — on peut se le dire — ce qui cause problème, c'est que généralement, dans n'importe quelle industrie, les propriétaires et les locataires n'ont pas les mêmes intérêts, donc on doit arriver à une modification qui va faire en sorte que tout ce monde-là va être heureux.

Donc, M. le Président, le projet de loi touche beaucoup les taxis. Nous allons entendre aussi d'autres groupes. Nous allons entendre les propriétaires de limousines aussi, qui ont suggéré des modifications au projet de loi. Nous allons entendre des groupes de personnes handicapées qui suggèrent aussi des amendements. Mais je pense qu'à prime abord on peut dire immédiatement... Puis j'invite le ministre à suivre particulièrement les débats entre les deux groupes de chauffeurs de taxi qui s'opposent depuis des semaines et des mois, au Québec, c'est-à-dire des gens, par exemple... On a vu que ce n'est pas toutes les ligues qui sont d'accord. Ce qu'on espère aujourd'hui, c'est que les gens qui vont intervenir vont le faire de façon constructive et permettre à tous les députés de l'Assemblée nationale réunis dans cette commission, ici, de pouvoir améliorer ou même rendre le projet de loi conforme à la volonté de l'industrie. Je pense que c'est l'objectif de tout le monde, puis en espérant que l'on puisse atteindre cet objectif rapidement.

M. le Président, je dois noter... Lorsqu'on dépose autant d'amendements, je pense qu'il faut se poser la question à savoir s'il ne faudrait pas refaire le projet de loi, d'une façon rapide, là, afin d'être devant quelque chose que l'on puisse étudier et un projet de loi qui se tienne de A à Z. Parce que souvent ça peut être difficile. C'est presque un projet de loi où nous devons faire des amendements sur les coins de table. Étant donné non pas les pressions, mais l'état d'esprit dans l'industrie du taxi suite au dépôt du projet de loi n° 163, je pense qu'il serait la moindre des choses en tout cas du moins d'avoir un projet qui est conforme à la réalité, conforme à l'industrie, et pour ça il faut prendre tout le temps possible pour étudier convenablement les amendements qui sont proposés. Merci, M. le Président.

● (11 h 30) ●

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Shefford. Alors, grâce à votre collaboration et celle du ministre, nous sommes entrés dans le temps. Et je vous indique tout de suite que je vais gérer le temps de façon assez serrée étant donné que la salle doit être libérée pour 13 heures.

Auditions

Alors, j'invite immédiatement le premier groupe, soit l'Association du transport urbain du Québec, en indiquant les règles du jeu: 15 minutes de présentation par votre groupe — c'est toujours une durée maximale — et 30 minutes d'échanges avec les membres de la commission, 15 minutes du côté gouvernemental et 15 minutes du côté de l'opposition.

Alors, je vous demande, s'il vous plaît, de bien vouloir vous identifier comme porte-parole et de nous présenter les personnes qui vous accompagnent.

Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui, merci, M. le Président. MM. les députés, mesdames et messieurs. Mon nom est Pierre-Yves Melançon, je suis conseiller municipal à la ville de Montréal et aussi vice-président de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Je suis accompagné, pour la présentation, en commençant par mon extrême gauche, de M. Jacques Demers, qui est directeur des opérations à la commission métropolitaine de transport de Sherbrooke et aussi coordonnateur du comité de transport adapté de l'Association du transport urbain du Québec; à ma gauche immédiate, de M. Jacques Fortin, qui est directeur général de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal; et, à ma droite, de M. Michel Lemay, qui est directeur pour le transport adapté à la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Melançon, et bienvenue à cette commission.

M. Melançon (Pierre-Yves): Merci. Amorcée en 1997, la réforme de la Loi du transport par taxi suit son cours et en est à l'étape de l'adoption du projet de loi ou de son étude. Une fois sanctionnée, la nouvelle loi ouvrira la voie à une refonte de la réglementation, pour laquelle de multiples recommandations ont été formulées concernant, notamment, le transport par taxi pour personnes handicapées. De multiples organismes, comme le MTQ, l'OPHQ, et j'en passe, ont suggéré ou ont été impliqués quotidiennement dans ce type particulier de transport et ont axé leurs efforts afin de mettre en place tous les mécanismes nécessaires au soutien et à l'amélioration du service auquel ont droit les personnes handicapées.

Le projet de loi propose un nouvel encadrement du transport par taxi. Deux objectifs: augmenter la sécurité des usagers et améliorer la qualité des services offerts. Plusieurs moyens: instituer une association professionnelle des chauffeurs de taxi, créer un forum des intervenants de l'industrie, nouveaux pouvoirs à la Commission des transports du Québec, intégration de tous les services spécialisés de transport par automobile, délivrance de permis selon les besoins de la population et finalement une durée de vie maximale des nouveaux permis de cinq ans.

Suite à l'étude du projet de loi n° 163, l'Association du transport urbain du Québec et la

STCUM souhaitent faire connaître au ministre et à la commission leur réaction. En octobre 1999, l'Association et la STCUM déposaient respectivement un mémoire à la commission parlementaire des transports et de l'environnement. Pour l'essentiel, les positions sont les mêmes parce que les situations vécues sont semblables. Il s'agit de problématiques portant sur l'offre de service et la fiabilité de service.

La conjonction de ces deux éléments affecte directement la qualité des services offerts aux personnes handicapées. L'intégration sociale des personnes à mobilité réduite repose toujours sur l'accessibilité à un service de transport fiable. Cette accessibilité nécessite une offre de transport qui répond à des besoins spécifiques. La qualité des services est d'ailleurs un des objectifs de base de la nouvelle loi sur le taxi.

Une année après le dépôt des mémoires, l'Association est toujours convaincue qu'il faut concentrer les efforts vers une plus grande disponibilité des services, en d'autres termes que la loi ou la réglementation qui en découlera puisse nous permettre de nous adresser à des intermédiaires et aussi à des chauffeurs de taxi véritablement intéressés à offrir leurs services au transport adapté. Pourquoi l'Association insiste-t-elle sur cet aspect? Parce que la situation perdure, la disponibilité des services demeure déficiente de façon globale à plusieurs endroits aux périodes critiques, particulièrement aux périodes de pointe ou lors de périodes de pluie, de froid ou de neige.

Cette situation a été maintes fois décriée et décrite aussi dans plusieurs documents publics, tels le rapport sur le Forum du 20 mai 1999, préparé par la MTQ, et aussi dans le document *Pour une réforme du transport par taxi*, publié en juillet dernier, l'année dernière, le mémoire de l'Association déposé en commission parlementaire, le mémoire de la STCUM aussi, en octobre 1999, finalement les mémoires de l'Office des personnes handicapées du Québec et le RUTA de la Communauté urbaine de Montréal, déposés aussi à la commission. Depuis la fin des travaux de la commission, rien de bien nouveau ne s'est produit en ce qui a trait aux problèmes vécus. La situation continue à se détériorer alors que la demande de déplacement continue d'augmenter.

L'analyse du projet de loi. D'entrée de jeu, le projet de loi répond à l'ensemble de nos attentes. L'Association croit que, dans sa forme actuelle et assujettie d'une réglementation conséquente, la nouvelle loi pourra jouer un rôle notable en ce qui a trait à l'augmentation de la sécurité des usagers ainsi qu'à l'amélioration de la qualité des services offerts. À cet égard, plusieurs de nos recommandations adressées à la commission ont été introduites dans le projet de loi.

Cependant, la possibilité pour les organismes de transport d'utiliser des ressources autres que le taxi, tel qu'on le connaît aujourd'hui, ne semble pas se concrétiser. Des zones d'ombre subsistent, et cela est normal à cette étape-ci. Ainsi, nous voulons adresser au ministre et à la commission le questionnaire que suscite chez les transporteurs publics le projet de loi n° 163.

Au niveau du questionnaire. Selon notre compréhension, l'article 10 du projet de loi donne la possibilité à la Commission des transports d'émettre des

permis de propriétaire de taxi pour répondre à un besoin particulier. Nous comprenons que cette disposition peut être le point de départ de la solution aux problématiques d'absence ou de défaut de fiabilité d'offre de service de taxi pour le transport des personnes handicapées à laquelle on a à faire face ou ont à faire face les transporteurs publics. Cette disposition est donc accueillie favorablement, bien que certaines préoccupations existent toujours quant au mécanisme qui sera mis de l'avant pour l'émission de ce genre de permis. Pour mieux exprimer ces préoccupations, il y a lieu tout d'abord de rappeler, à l'aide d'exemples concrets, les problématiques actuelles.

Concernant l'absence d'offre de service de taxi. Dans certains territoires de la province, il arrive qu'une entreprise de taxi soit en situation de monopole au moment d'offrir ce service. En pareil cas, les transporteurs publics sont à la merci complète du bon vouloir du fournisseur quant aux conditions des services à rendre. Cette situation existe même sur le territoire actuel de la Communauté urbaine de Montréal, qui comprend pourtant plusieurs associations de service dans certaines agglomérations.

Par exemple, la Société de transport de la Communauté urbaine a déjà connu une absence totale ou partielle d'offre de service de transport par taxi de personnes handicapées, et ce, bien qu'elle ait procédé à plusieurs reprises par appels d'offres publics pour obtenir ce service. En effet, sachant pertinemment qu'elle était en situation de monopole, l'entreprise de taxi n'était pas disposée à s'engager formellement à rendre des services de transport par taxi pour les personnes handicapées. Ainsi, elle ne soumissionnait pas ou elle remettait une soumission incomplète. Ce n'est que suite à de nombreuses pressions informelles auprès du fournisseur de service que ce dernier a finalement accepté de répondre à un nouvel appel d'offres.

Sans les changements anticipés au projet de loi, ce genre de situation pourrait se reproduire, et la STCUM ou tous les autres organismes publics de transport se retrouveraient alors dans une situation inextricable, car actuellement cet organisme ne peut légalement obtenir d'aucune autre façon ce genre de service, de là l'importance que la loi permette d'utiliser certaines voies en pareil cas.

Nous comprenons que l'article 7 du projet de loi permettrait à une entreprise de taxi de rendre des services sur tout le territoire d'une organisation publique de transport, sans considération des agglomérations. Cette disposition pourrait contrer les situations de monopole dans les cas des entreprises de taxi dans les zones limitrophes. Il est à noter toutefois que, de façon naturelle et aussi pour des considérations purement pratiques, une entreprise de taxi pourrait ne pas être en mesure de rendre des services dans des territoires éloignés de son territoire d'origine. Les entreprises de taxi ont de façon naturelle tendance à délimiter leur territoire, et les chauffeurs de taxi préfèrent limiter l'origine de leurs courses dans un secteur donné.

Comme l'article 7 ne solutionne pas complètement le problème d'absence de service dans un secteur donné, l'alternative envisagée par l'article 10 du projet de loi prend toute son importance. Nous comprenons

qu'à l'appui de cette disposition un transporteur public pourrait faire valoir à la Commission des transports qu'en raison d'une absence d'offres de service dans un secteur donné, de nouveaux permis de propriétaire de taxi devraient être émis afin de permettre à de nouveaux intervenants de rendre des services de transport collectifs par taxi destinés aux personnes handicapées.

Toutefois, les préoccupations des transporteurs publics concernent les modalités d'application de l'article 10. Nous sommes conscients qu'il faille permettre aux associations de taxi existantes d'offrir les services requis et que le transporteur public devra faire la démonstration de l'absence de services, en ayant préalablement fait appel aux intermédiaires de services. À cet égard, les modalités à préciser ne devront pas perdre de vue la nécessité des organismes publics de transport à maintenir et à offrir des services.

Nous exprimons donc le souhait d'un processus facilitant, clair et expéditif, surtout que les OPT peuvent à tout moment faire face au retrait par un fournisseur de son offre de service. Il est donc important que les transporteurs publics aient l'occasion de participer à l'élaboration des modalités d'application de cette alternative qui pourrait se retrouver dans un règlement.

• (11 h 40) •

La problématique du défaut de fiabilité du service de taxi. Comme il a déjà été mentionné auparavant, l'article 10 du projet de loi peut aussi aider à la solution du défaut de fiabilité des services offerts. Il est toujours opportun de rappeler comment ce défaut peut survenir et démontrer pourquoi il est aussi important d'impliquer les transporteurs publics quand sera venu le moment d'établir les modalités d'application, dans la réglementation, de l'émission des permis particuliers prévus à l'article 10.

Si l'on prend le cas de la STCUM, même si ce transporteur public s'est donné dans ses contrats tous les outils légaux à sa disposition pour s'assurer de la fiabilité des services offerts, celle-ci est souvent déficiente. Dans les faits, la STCUM ne peut utiliser tous les outils qui sont à sa disposition. Entre autres, elle ne réclame pas systématiquement à l'association de services les pénalités applicables en cas de défaut de fiabilité de service, car, si elle le faisait, l'association pourrait se retrouver dans une situation financière précaire. Paradoxalement, la STCUM ne veut pas prendre le risque de mettre les associations de services dans une telle situation. En effet, elle pourrait se retrouver sans offre de service, et, comme nous l'avons déjà expliqué, actuellement elle n'a aucun autre choix pour obtenir ce type de services.

Il y a aussi lieu de souligner qu'une annulation de contrat peut aussi survenir lorsque le fournisseur se dit lui-même incapable de continuer à rendre des services de taxi. Avec l'ouverture qu'offre l'article 10 du projet de loi, le risque, pour les organismes publics de transport, de se retrouver sans offre de service après l'annulation d'un contrat serait moindre. Bien que nous reconnaissons que les règles d'émission des permis particuliers doivent respecter l'industrie du taxi, ces règles doivent être souples, autrement elles ne permettraient pas aux OPT de pallier à une situation d'urgence que provoque inévitablement l'annulation d'un contrat de services de taxi.

Enfin, le besoin de solutions exprimé ici est non seulement important, il est pressant et même urgent. Le développement d'une nouvelle législation est complexe et nécessite qu'on s'y attarde avec soin. À cet exercice s'ajoutera nécessairement le besoin de la réglementation.

Nous recommandons de considérer des mesures transitoires. La STCUM a proposé à l'Association du transport urbain du Québec la mise en place, dans les plus brefs délais, d'un projet-pilote visant l'introduction de permis spécialisés au transport adapté. Un tel projet-pilote assurerait des ressources additionnelles et permettrait de circonscrire les modalités requises dans le contexte des services offerts aux personnes handicapées.

Concernant maintenant les développements de partenariats. Le projet de loi apporte une nouveauté quant à la période de validité des permis émis par la Commission. Les permis seront maintenant émis pour une période de cinq ans. Nous constatons qu'il s'agit d'une période suffisamment grande pour permettre de développer des partenariats intéressants entre les détenteurs de permis de taxi et les transporteurs publics. En fait, tous les intervenants du milieu du taxi préconisent l'optique du développement de ces partenariats. Ce contexte donnerait les assises permettant aux entreprises de taxi de fournir les investissements nécessaires pour donner un service adéquat.

Dans cette optique de développement de partenariats, il y a toutefois lieu d'uniformiser les pratiques actuelles des transporteurs publics, pour l'octroi des contrats de services, pour le transport des personnes handicapées. Ainsi, la disposition de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport qui permet à ces corporations de, et je cite, «conclure avec une entreprise de transport par autobus ou de transport par taxi ou avec un organisme sans but lucratif sans procéder par demande de soumission un contrat pour assurer, en tout ou en partie, le fonctionnement d'un tel service» — et je ferme la parenthèse — devrait être adaptée et s'appliquer intégralement à tous les transporteurs publics en matière de transport adapté, puisque cette disposition est reliée directement au développement des partenariats dans l'industrie du taxi. Il est opportun d'apporter, dans le cadre de la présente réforme, les modifications pour uniformiser la situation.

Et en conclusion. En somme, le gouvernement du Québec propose une loi qui offre tout le potentiel nécessaire à une réelle amélioration des conditions d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. L'Association du transport urbain du Québec souhaite ardemment que la réglementation à venir en respectera l'esprit et les principes. Elle souhaite également être un interlocuteur actif dans la confection et la mise au point de cette réglementation. Et je laisse en annexe un certain nombre de commentaires plus spécifiques sur des articles particuliers. Alors, je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Melançon. M. le ministre.

M. Chevette: Oui, je vous remercie de votre mémoire. Ça va me permettre de parler de l'objectif fondamental.

Vous parlez de l'article 10 — c'est quasi la base de votre mémoire — avec une référence à l'article 7. Mais fondamentalement l'article 10, c'est de pallier à un manque évident, prouvé. C'est la seule porte qu'on ouvre, mais l'objectif fondamental, ce n'est pas d'ouvrir la porte, ça serait de ne pas que la porte soit ouverte. L'objectif fondamental, c'est d'arriver — puis on négocie présentement, on vous le dit d'avance, avec le ministre des Finances — à permettre la transformation de taxis actuels en taxis adaptés avec un plan d'immobilisation, je ne sais pas si c'est de 3 ou 5, je ne suis pas ministre des Finances, on en discute, là, mais c'est accroître le champ d'action du taxi, qui dans certains endroits sont trop pour le travail qui est disponible.

Et hier — je peux vous annoncer aussi une bonne nouvelle — j'ai obtenu le mandat du Conseil des ministres, au niveau du transport adapté, de travailler sur un seul comité ministériel puis de servir de guichet unique, parce qu'il se fait toutes sortes de transport adapté. Il se fait du transport adapté médical, il se fait du transport adapté, vous le savez, un peu parce qu'il y a certaines ligues qui ont des ententes avec les corporations, il se fait du transport par berline dans le scolaire, il se fait du transport... Si bien que j'avais compris, en tout cas au cours des 53 groupes qu'on avait entendus, que le champ de travail ou le gâteau, si vous voulez, avait été grugé par toutes sortes de formes de nouvelles pistes qui se développaient. Donc, en ayant un seul guichet on va essayer d'éviter que ça arrête de se gruger ça, puis que ça se coordonne par des gens qui ont investi dans le taxi.

Mais l'article 10 effectivement existe là où il n'y aurait pas de possibilités de répondre malgré une foule de, comme dirais-je... ce n'est pas tout le monde qui veut se transformer en transport adapté. Il va falloir que ça soit sur une base individuelle et volontaire. Il y en a qui pourrait ne pas vouloir, mais ça peut être incitatif avec un programme fiscal, comme on l'a fait en Colombie-Britannique, en particulier. Le député de l'Acadie se rappellera, l'exemple qui nous a été donné souvent, c'est la Colombie-Britannique.

Donc, oui, ça je pense que c'est clair, c'est vers ça qu'on s'en va, mais préalablement à l'octroi ou à l'émission de permis spéciaux, il y aura d'abord offre systématique formelle à ceux qui ont consacré leur vie dans l'industrie du taxi, et possiblement, je le souhaite toujours, avec un incitatif fiscal à la transformation. Ça, je voulais dire ça de base.

Deuxièmement chose que je veux dire aussi sur ça, comme je l'ai expliqué à plusieurs qui ont collaboré dernièrement, la Ligue de Québec, l'Association des associations de services qui ont collaboré correctement là, ils nous suggéraient de dire ceci: Pour le permis maintenant qui sera émis, même s'il est spécifique, pouvez-vous vous arranger pour qu'il soit non négociable, non transférable et non louable? Puis j'y ai adhéré vite parce que c'est la seule façon de conserver la valeur du permis actuel. Si un nouveau permis qui se négocierait... pas se négocierait, mais qui s'obtenait pour la somme de 200 \$ ou de 300 \$ ou de 500 \$, peu importe la tarification, alors que le type à côté de lui a payé 70 000 \$ ou 60 000 \$, il faut prendre les moyens de conserver la valeur du permis. C'est son fonds de pension.

Donc, il va falloir faire en sorte que les nouveaux permis ne soient pas affectés de quelque manière que ce soit sur leur valeur par la venue de permis qui, eux, viendraient ajouter un nombre, se baladeraient allégrement dans un milieu de travail, même si c'était spécifique ou spécialisé, là. Si on veut véritablement converger vers le maintien de la valeur du permis, on n'a pas le choix que de prendre des précautions. Et c'est là que j'ai dit: Oui, c'est cinq ans, c'est non négociable, non transférable et non louable. Puis, s'il faut ajouter d'autre chose, on en ajoutera. C'est-u correct? Je voudrais être bien clair, pour ne pas permettre à ceux qui voudraient partir pour la gloire penser qu'on veut nuire à la valeur du permis. C'est le contraire. Même, je ne toucherai pas au lieu... ou à la valeur du taxi précisément pour ne pas qu'on se retrouve à un permis de 70 000 \$, même s'il y a des fusions présentement, avec un bout qui sont à 20 000 \$.

Donc, ça, ça va être clair. S'il faut le préciser de façon plus explicite au niveau d'article par article on le fera, mais je voulais camper très bien l'amendement dont j'avais parlé avec le député de Shefford, qui me disait que la valeur des permis avait une importance. S'il y en a qui le sait, j'ai assisté à une petite soirée, juste à une petite démonstration, et ça ne m'en prend pas tant que ça pour comprendre. Donc, je vais prendre les moyens.

• (11 h 50) •

Mais quant à vous je pense que vous venez pour le service de transport adapté plus particulièrement et je dois vous dire que personnellement je pense qu'on ferait un bon geste en ayant plus de taxis adaptés, pour les motifs suivants. Il y a des gens qui en ont de l'argent pour se payer un taxi adapté puis qui présentement font appel exclusivement au transport adapté parce qu'il n'y a pas ces... puis ils attendent longtemps, puis ils auraient hâte de voir la possibilité d'un service plus rapide.

Et vous savez qu'il faut mettre de l'ordre dans ça aussi. Vous payez 21 %, vous autres, je crois, sur le foncier, Montréal? Je peux-tu vous dire que la ville de Rimouski ne paie pas une cenne sur le foncier, que Laval paie 12 %, 13 %, puis que c'est le gouvernement qui subventionne partout pareil malgré les efforts locaux de votre transport adapté. Donc, il est peut-être temps aussi que l'on dise: Si tu veux du transport adapté, tu vas payer la même chose de base un peu partout à travers le Québec. Je pense que, ça, c'est important qu'on le fasse, et c'est pour ça qu'on a un mandat de guichet unique. Puis on connaît... J'ai mis 8 millions de piastres depuis un an et demi, puis, entre vous et moi, ça vous a obligés quand même, il y a 15 jours, à baisser la quantité. Donc, il est temps qu'on fasse quelque chose, et hier j'ai obtenu le mandat dans le sens que je vous ai dit.

Donc, on progresse dans cela, et, moi, je voudrais vous assurer que, oui, on va vous... Puis merci de l'offre de participer à l'élaboration, mais je voulais que vous sachiez, devant tout le monde, pour pas qu'il y en ait un, illuminé, après qui parte puis qui dise: Ah, il va nous couper des jobs! Ce n'est pas vrai, c'est le contraire, on va en donner. C'est correct? Merci.

M. Melançon (Pierre-Yves): Peut-être une première réaction, M. le ministre. Effectivement, je pense qu'on accueille avec beaucoup de plaisir la

nouvelle concernant l'intégration des transports. Je pense que c'était... Le mandat que vous avez... Et là-dessus, si éventuellement on peut vous donner un coup de main, ça nous fera effectivement plaisir.

Vous avez mentionné aussi que l'article 10 ne veut pas ouvrir la porte. Mais vous comprendrez bien que le fardeau de la tenir fermée est non pas sur des organismes publics de transport, mais bien sur des entreprises de taxi puis des chauffeurs de taxi qui justement ont eu des difficultés dans le temps, et notre expérience au niveau des différentes sociétés est à l'effet qu'on le souhaitait bien, ne pas rouvrir cette porte-là, sauf qu'on pense qu'éventuellement il va falloir le faire.

Je vais peut-être laisser à mes collègues le soin de peut-être préciser la notion de la transférabilité des permis.

Le Président (M. Lachance): M. Fortin.

M. Fortin (Jacques): Oui. C'est peut-être plus la question des permis spéciaux. La problématique est très différente, Montréal et région. Dans les régions, c'est sûr que le taxi accessible, c'est une solution. D'ailleurs, nous, à Montréal, sur l'île de Montréal, on l'a expérimenté, le taxi accessible, et la façon dont on l'a développé dans le fond, c'est en garantissant un certain nombre d'heures aux taxis qui adaptaient leurs véhicules. Ce dont on se rend compte, par exemple, à cause du coût on n'est pas capable d'en développer autant qu'on le voudrait bien.

Par exemple, la dernière fois qu'on est allé en appel d'offres, on garantissait une vingtaine d'heures, on voulait garantir seulement une vingtaine d'heures, en disant: Bon, ça va laisser plus de place pour l'utilisation de taxis accessibles pour des privés, dans le fonds des appels privés. Puis, ça n'a pas fonctionné; il a fallu qu'on retourne puis qu'on augmente le nombre d'heures garanties. Ce qui veut dire que si effectivement le ministre des Finances est prêt à faire un bout pour aider les taxis à convertir leur taxi en taxi accessible, ça, je pense que ça serait une bonne mesure, et, nous autres, en collaboration avec le ministère, on pourrait développer aussi, aider beaucoup cette industrie-là à se développer. Mais en région ça reste quelque chose d'essentiel, le taxi accessible, et, faute effectivement de reconversion, moi, je pense qu'en région c'est là qu'interviendraient plus les permis spéciaux.

Sur l'île de Montréal, nous, quand on parle de permis spéciaux, ce n'est pas tellement au niveau du transport des chaises roulantes. On n'a pas beaucoup de problèmes parce qu'on est bien équipé, en termes de minibus à la STCUM, mais c'est beaucoup plus pour les personnes mobiles, et on parle en particulier des personnes avec une déficience intellectuelle. Pour nous, en tout cas sur l'île de Montréal, c'est une problématique très, très forte.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux développe beaucoup de programmes pour ces personnes-là, et la demande est en forte croissance. Et c'est surtout cette clientèle-là pour laquelle on fait appel aux taxis. Et au cours des prochains mois on s'attend à des hausses considérables — je pense qu'on vous a mis au courant, au ministère, un peu de ces hausses-là — et ça va devenir pour nous autres une problématique

importante, la question du transport des personnes avec déficience intellectuelle, et qui ont besoin de ce transport-là pour se rendre aux activités organisées par le ministère de la Santé et des Services sociaux, et la qualité aussi du service offert à ces personnes-là.

Vous comprendrez que ce n'est pas toujours évident. Si on va mener une personne qui souffre de déficience intellectuelle, on va la mener au centre d'accueil, puis le soir il n'y a personne pour la ramener, je veux dire, ce n'est pas évident puis ce n'est pas facile. Donc, pour nous autres il y a toujours cette problématique-là, et c'est beaucoup, donc... Comme vous pouvez voir, en région, c'est plus des taxis accessibles, sur l'île de Montréal, c'est plus le taxi régulier, la problématique.

M. Chevette: De toute façon, je pense que, dans la consultation qu'on aura à mener, je l'avais ce matin pour corriger le document de base qu'on avait, là, vous allez sûrement être consultés au niveau du transport adapté.

Mais l'orientation qu'on prend... En particulier dans les villes, on sait qu'est-ce que ça représente, la multiplication des types de transport en commun. Écoutez, l'autobus scolaire, ils ont leur administration, transport adapté, ils ont leur administration, transport en commun, ils ont leur administration. Puis, quand il y a le transport en commun, plutôt que de passer un autobus dans le village de Sainte-Marie-Salomé, dans mon comté, là, il y a deux clients qui pourraient très, très bien être amenés en taxi, dans le processus du CIT, puis se joindre à L'Assomption, puis prendre l'autobus pour Montréal. Bien, tu aurais un surplus de travail pour l'industrie du taxi, ce serait des coûts moins prohibitifs pour le transport en commun, puis ça ferait partie, par exemple, de l'entente globale.

C'est ce que j'ai demandé dans l'expérience qu'on va essayer de vivre dans Lanaudière, là, où l'intégration des transports devrait se faire puis on devrait prendre le moyen le plus approprié pour faire du transport en commun. On n'aura probablement plus d'argent à ce moment-là pour donner un service intelligent, en utilisant à la fois les taxis comme complémentarité dans plusieurs secteurs. En tout cas, moi, c'est de même que je le vois. Et, si c'est dans cet esprit-là qu'on entend travailler, je pense qu'on pourrait faire un pas pire travail d'ici peu, quand on arrivera à définir les règles officielles.

Moi, je voudrais vous remercier de votre participation, et ça me donne des idées. Ça m'a permis aussi d'exprimer mon point de vue par rapport au transport adapté comment tel, parce qu'on est très conscient qu'il faut faire quelque chose. Avec le vieillissement de la population, là, je peux-tu vous dire qu'on est rendu dans les autobus à plancher bas en ce qui regarde le transport en commun. Il va falloir avoir des taxis qui vont être capables d'embarquer une chaise roulante aussi si on veut véritablement faire un partage de boulot puis de travail et avoir à ce moment-là des exigences différentes ou bien par des spécialisations qui peuvent se faire. Mais le tout, toujours en gardant le maximum... non seulement en gardant le maximum, si... au besoin, agrandir le gâteau ou le partage de travail. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford et porte-parole... Oui, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Merci, M. le Président. M. le ministre, M. Melançon, messieurs. Alors, bien sûr il me fait plaisir d'intervenir aussi à cette commission sur un sujet qui nous tient très à cœur de ce côté-ci, mon collègue de Shefford et mon collègue de l'Acadie, comme vous le savez, particulièrement sur le transport adapté.

Votre mémoire, tout d'abord vous dites que vous êtes en faveur bien sûr du projet de loi, vous y voyez un certain nombre d'avantages. Vous posez un certain nombre de questions aussi. En ce qui concerne le transport adapté, il y a certaines personnes qui ont déjà fait des recommandations à l'effet que tout devrait... c'est-à-dire le transport par taxi ou le transport par minibus devrait être coordonné par la STCUM. Est-ce que c'est des recommandations que vous faites encore maintenant, ça?

M. Melançon (Pierre-Yves): C'est la réalité actuelle...

M. Gobé: C'est la réalité.

M. Melançon (Pierre-Yves): C'est la réalité actuelle pour ce qui est de la coordination, à l'exception, là, je veux dire, je pense, du réseau des hôpitaux, déplacement des personnes.

M. Gobé: Oui, parce que M. le ministre nous parle, lui, d'une globalité du transport.

M. Melançon (Pierre-Yves): D'une intégration.

M. Gobé: Hein, on parle de transport adapté, transport de malades, des gens qui vont en consultation...

M. Melançon (Pierre-Yves): Je pense qu'il faudrait à cet égard-là s'asseoir à une table de travail pour examiner l'ensemble des mécanismes de concertation à faire et voir à ce qu'effectivement on puisse avoir des économies de coûts sur l'ensemble des opérations. Puis je pense qu'il faudra s'asseoir avec les gens de la santé là-dessus.

M. Fortin (Jacques): Dans tous les cas, ce qu'il faut dire, c'est que, sur l'île de Montréal, graduellement, c'est ça qui est en train d'arriver, par exemple au niveau du transport spécialisé pour les étudiants, les écoliers. Donc, ça arrive souvent que c'est la STCUM qui fait le transport des écoliers qui sont obligés d'aller dans écoles spéciales.

Au niveau des établissements, on parle des établissements, des centres d'accueil, etc., de plus en plus les centres d'accueil de l'île de Montréal, il y en a qui offraient le service, je veux dire, se départissent graduellement des services et envoient justement les gens dans notre réseau.

Le problème qu'on arrive souvent, c'est que ça ne se fait pas de façon coordonnée; c'est qu'à un

moment donné, parce qu'une subvention est coupée, parce qu'ils veulent mettre plus d'argent sur autre chose que le transport, bon, bien, tout à coup on a un paquet de gens qui vont faire une demande d'admission au transport adapté, et, nous, on va devoir les transporter.

C'est un peu la même chose d'ailleurs quand il arrive des événements spéciaux. C'est que nous ils ne sont pas planifiés, les événements spéciaux: deux, trois jours avant, on va arriver puis on va avoir une demande pour un transport de groupe puis ils ne sont pas planifiés.

● (12 heures) ●

Peut-être que la problématique est un peu différente au niveau de la santé parce qu'effectivement il y a certains transports. Mais il faudrait voir au niveau de la santé, parce que je pense que c'est moins évident au niveau de la santé. Mais c'est sûr que, tant qu'on parle de centres d'accueil, réseau scolaire, il y aurait peut-être effectivement des gains à faire. Parce que, c'est sûr que dans le transport de façon générale, plus le groupe que vous desservez est large, plus il y a des chances que vous ayez des gains d'efficacité.

M. Gobé: Parce que, quand on parle de santé, vous savez avec le virage ambulatoire, il y a un certain nombre de gens qui doivent se déplacer régulièrement pour aller recevoir des soins...

M. Fortin (Jacques): Oui.

M. Gobé: ...qui ne sont pas forcément des handicapés, mais qui, pour une période x de temps, ne peuvent pas conduire leur voiture, aller dans la neige. À ce moment-là, on va avoir besoin — ce n'est peut-être pas le cas actuellement — de transport adapté pour leur permettre d'aller suivre ces soins. Alors, on pourrait aussi inclure dans cette coordination cette clientèle, parce qu'on ne parle pas de la clientèle sur civière, là, on parle de malades, de celle qui doit se rendre à l'hôpital ou se rendre dans un centre quelque part et suivre un traitement ou suivre de la dialyse, enfin, toutes sortes de choses comme ça.

À Montréal, on parle — si les chiffres que j'ai sont encore exacts — qu'il y a 723 000 déplacements de transport adapté par taxi, par année, à Montréal. Bien, sur le territoire de la CUM. Alors, c'est extrêmement important, c'est 70 % de tout le transport adapté de Montréal. Ça nous amène à une réflexion, parce qu'on sait qu'il y a des critiques qui ont été faites — j'avais l'occasion de questionner le ministre d'ailleurs cette semaine en Chambre là-dessus — des gens qui disent: Bien, il y a des retards. Les taxis viennent nous voir quand il n'ont pas d'autres courses ou il y en a qui n'aiment pas faire ça. Des fois, bon, bien, ils prennent une autre course en cours de route. Ça, c'étaient des critiques. Il y a certainement des cas comme ça. Et puis des fois, c'est peut-être aussi de l'exagération. On ne va pas jeter la pierre à personne ici aujourd'hui, on est là pour trouver des solutions.

Est-ce qu'une des solutions ne pourrait pas être que l'organisme responsable de la coordination de tout ce transport adapté — qui pourrait être la STCUM pour Montréal, mais ailleurs ça pourrait être d'autres organismes — directement, par appel d'offres ou je ne

sais quel autre mécanisme, prenne à contrat pour une période donnée d'une année, peut-être, à chaque année ou deux ans ou trois ans, un certain nombre de taxis, de chauffeurs de taxi qui ne travailleraient qu'uniquement pour ce service-là? Et, est-ce qu'on ne pourrait pas à ce moment-là, vu que le transport adapté par taxi va nécessiter des améliorations ou des modifications de véhicules, eh bien, mettre des avantages fiscaux pour leur permettre d'adapter ces véhicules?

En tout cas, je suis certain qu'il y a des chauffeurs de taxi qui aimeraient peut-être cela comme clientèle. Au lieu de tourner dans les rues à attendre le client, bien, un certain nombre de chauffeurs pourraient dire: Bien moi, c'est vrai, je serais plus intéressé à me dévouer à ça. Ça permettrait aux autres chauffeurs de taxi, eux, de faire le taxi comme ils le désirent et de ne pas toujours avoir cette décision à prendre: Est-ce que je vais prendre un client ou est-ce que je vais pendre l'adapté que j'avais en rendez-vous? Que pensez-vous de cette suggestion.

M. Fortin (Jacques): Bien nous, c'est un peu ce qu'on disait, c'est qu'en absence de capacités de l'industrie régulière de prendre en charge puis de donner le service tel que planifié, on trouvait que c'était éventuellement une solution qui pourrait être intéressante, je dois dire. Mais nous, dans le fond, ce qu'on hésite par exemple, c'est à gérer des contrats individuels. Donc, on aimerait mieux gérer un ensemble de contrats que de commencer à gérer, je ne sais pas, moi, 50, 60, 70, personnes en même temps. Là, c'est une infrastructure qu'il faut mettre en place. Parce qu'il faut dire qu'à l'heure actuelle, nous, on fonctionne... le contrat qu'on passe, c'est avec les associations de taxi et c'est eux qui font la répartition des courses. Et lorsqu'il y a des problèmes, même qu'ils vont intervenir pour gérer les relations avec les chauffeurs, parce que... Mais, l'inverse, y aller par contrat individuel, ça, on hésiterait plus, ça demanderait une infrastructure assez lourde.

M. Gobé: Ce n'est pas forcément d'aller par contrat individuel. On parle de 723 000 déplacements, 350 taxis le matin puis le soir, d'accord? C'est à peu près la moyenne qu'il y a à besoin. Qu'est-ce qui nous interdirait le fait, bon, à chaque année, vu que vous avez besoin de 350 voitures par jour pour donner un service x qui serait jugé efficace et raisonnable, en tenant compte des contraintes qui existent, bon, bien, cette année, de prendre... Bon, cette année, on a besoin de 350 taxis et on fait un appel d'offres, une demande d'adhésion, et les gens qui sont acceptés et qui correspondent aux critères et aux normes, à ce moment-là, ne seraient pas traités individuellement, mais ils pourraient faire partie d'une unité distincte de transport. Et même, à la limite, vous pourriez même leur mettre un poste radio direct avec votre dispatcher, parce qu'il n'aurait plus besoin d'avoir le poste radio qui reçoit les appels de leur centrale, simplement le vôtre pour pouvoir communiquer. Et vous pourriez gérer comme une unité complète; le contrat individuel deviendrait à ce moment-là collectif quand les gens le signeraient.

Alors, il y a certainement des solutions intéressantes et vous auriez une flotte de taxis à votre disposition, disponible avec un cahier de charge à

certaines heures, certaines fin de semaine, certaines fréquences qui vous permettraient d'avoir une réponse assez rapide envers les gens, et puis en plus vous pourriez, comme je le disais, modifier par des subventions ou des incitatifs fiscaux, eh bien, ces véhicules pour qu'ils soient adaptés et correspondent à des normes acceptables pour le chauffeur, pour ne pas qu'il soit obligé de porter... Des fois, ce n'est pas facile de porter quelqu'un, l'installer dans le taxi, puis les chaises roulantes, enfin toutes ces choses-là. Alors, moi, je vois là certainement une solution.

M. Melançon (Pierre-Yves): Ça va un peu dans le sens des recommandations qu'on faisait en octobre 1999, d'avoir comme un permis spécialisé ou dédié au transport adapté. C'est un peu dans cette même logique que la présentation de ce que vous faites comme mode d'organisation, c'est un peu dans ce sens-là qu'on va le faire. Sauf que, tant et aussi longtemps qu'il n'est pas très dédié, l'historique que, nous, on a au niveau de la société... Entre autres — je pense que c'est vrai aussi, peut-être que M. Demers pourra en rajouter quelque peu — c'est que, dans certaines périodes, si votre permis n'est pas dédié et qu'il est capable à la fois de faire du transport adapté et du transport de personnes, s'il passe devant une rue et qu'effectivement il a tempête de neige et que quelqu'un hèle le taxi, il va faire le taxi pour aller déplacer l'autre personne, et donc va entraîner des retards pour la personne qui s'est inscrite pour avoir un transport par taxi. Peut-être que M. Demers pourrait ajouter quelques éléments.

M. Demers (Jacques): Oui. Effectivement, ce qu'on retrouve en région de façon régulière, et si on prend l'exemple de la journée d'aujourd'hui, bien, aux heures de pointe, vous avez une clientèle qui est acquise à l'industrie du taxi, qui sont les personnes handicapées, qui sont déplacées à chaque jour. Donc, cette clientèle-là, elle est acquise. Et la clientèle occasionnelle, qui réclame des taxis parce qu'ils décident ponctuellement de prendre ce mode-là, bien, nous, notre clientèle passe en deuxième. Et ça, ce n'est pas nous qui le dénonçons, ce sont même les clients eux-mêmes qui le dénoncent. Et c'est à ce niveau-là que ça crée des problèmes de qualité de service et de fiabilité de service.

Et j'aimerais aussi rajouter que bon an, mal an dans les différentes régions où un OPT existe, on va retrouver entre 40 et 60 % — et Montréal est plus éloquent encore — de pourcentage de clients de déplacés par taxi. Et la grande majorité de ces clients-là ne sont pas des clients qui nécessitent un véhicule spécialisé, ils sont transportés dans des véhicules conventionnels. Et, dans ce sens-là, c'est important d'avoir la possibilité, dans la mesure où l'industrie n'a pas la capacité de répondre adéquatement aux besoins de l'industrie du transport adapté, d'avoir des permis dédiés dans la mesure où on ne peut pas faire autrement, et c'est ça la grande difficulté.

M. Gobé: Vous n'êtes pas sans savoir — puis je vais terminer, mon collègue veut poser une question — que certaines sociétés de transport utilisent déjà ce principe-là. À titre d'exemple, à ville de Laval, la STL, eh bien, dans le quartier Val-des-Brises — c'est

un quartier qui est près du pont Pie IX, qui n'est pas desservi par les autobus, le transport en commun, parce qu'il n'y a pas une clientèle suffisamment nombreuse — eh bien, la ville de Laval a donné des contrats pour une année complète à une compagnie de taxi ou à des chauffeurs de taxi pour qu'ils transportent les citoyens — pas les handicapés, les citoyens — les jeunes vers leurs écoles et ils transportent même de l'autre côté du pont Pie IX jusque sur le territoire de la STCUM.

Donc, ça se fait déjà ailleurs et il serait peut-être intéressant de s'en inspirer et d'essayer d'adapter ça pour le transport adapté. Je pense que c'est là une des solutions qui seraient peut-être intéressantes à regarder avec ce projet de loi là. Moi, j'ai fini. C'est mon collègue qui veut peut-être maintenant vous poser une question.

M. Fortin (Jacques): Vous avez raison sur ce point-là, parce que toutes les sociétés de transport effectivement font du taxi collectif. Nous, on en fait chez nous, on a plusieurs lignes de taxi, puis effectivement on passe un contrat puis c'est 30 \$ l'heure, puis c'est comme un autobus. Il est dédié à cette ligne-là. Je pense que toutes les sociétés de transport font effectivement ce type de service là qui ressemble à...

M. Gobé: C'est ça qu'on veut faire. C'est ça que je vous suggère de demander au ministre.

M. Fortin (Jacques): Mais on utilise des taxis qui ont des permis de taxi réguliers.

M. Chevette: Il faut bien comprendre. C'est à vous-même que je pose la question. Ce que vous suggérez, c'est quasiment ce qui se passe dans le scolaire; puis le scolaire, il soumissionne avec qui il veut, alors que l'esprit de la présente loi, c'est de permettre au domaine du taxi une préséance. Moi, je vous avoue que je ne trouve pas que c'est une ouverture que vous faites pour le gâteau à distribuer aux chauffeurs de taxi, vous ouvrez plus large. Vous donneriez plus large, vous diriez à la STCUM: Soumissionnez comme les commissions scolaires. C'est là qu'on est arrivé avec combien de dizaines de milliers de berlines qui se promènent.

M. Gobé: Non, ce n'est pas ça que j'ai dit. Non. Alors, peut-être que je me suis mal expliqué, M. le ministre.

M. Chevette: Oui, bien c'est ça, j'aime autant... J'aimais mieux vous poser la question.

M. Gobé: Non, non, quand j'ai dit «soumissionner», ça serait avec les chauffeurs de taxi qui ont déjà un permis actuellement. D'accord? Puis on parle de ceux-là. Moi, je n'ai jamais demandé qu'on rajoute des permis, là.

M. Chevette: C'est beau.

M. Gobé: Personne a dû comprendre ça.

M. Chevette: C'est correct.

M. Gobé: Moi, je parle des taxis qui existent et qui actuellement en font déjà pour certains, en tout cas, 350 par jour. Donc, taxi le matin et le soir pour du transport adapté, donc ça veut dire qu'il y en a qui le font. Demandons s'ils ne seraient pas intéressés à le faire huit heures par jour, à certaines heures, et d'être dédiés uniquement à ce transport-là avec la Société de transport.

M. Chevette: C'est un vote?

M. Gobé: Je ne parle pas de rajouter des...

• (12 h 10) •

M. Chevette: Non, c'est correct. C'est parce que ça ne sortait pas... Ça pouvait s'interpréter...

M. Gobé: Vous avez bien fait de me le faire préciser, M. le ministre.

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, nous allons suspendre les travaux. C'est un vote. Il restait trois minutes, M. le député de Shefford.

(Suspension de la séance à 12 h 11)

(Reprise à 12 h 28)

Le Président (M. Lachance): Nous allons reprendre les travaux de la commission. J'invite immédiatement les représentants du Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal à bien vouloir prendre place. Alors, bienvenue, messieurs. Je demande au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne.

Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal

M. Boyer (Richard): M. le Président, M. le ministre, mon nom est Richard Boyer, je suis directeur du Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal. Je vous présente M. Richard Lafrance qui est des Services juridiques de la Communauté urbaine de Montréal.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue messieurs. Et, comme nous sommes très coincés dans le temps, je vous suggère, pour faciliter les échanges, de nous exprimer votre point de vue, et par la suite nous allons faire les échanges avec les parlementaires.

M. Boyer (Richard): Je vais essayer de faire très rapidement, M. le Président. Écoutez, j'en suis à ma troisième réforme de la loi sur le transport par taxi. C'est, par contre, peut-être la première réforme qui va autant en profondeur actuellement. Je pense que, du côté de la Communauté urbaine de Montréal, on est en accord évidemment avec la majorité des éléments de cette réforme-là, réforme qui vise une meilleure communication, qui vise une meilleure formation professionnelle, qui vise à accroître la sécurité des usagers, qui vise à rassembler les gens, à créer une association professionnelle.

Il y a certains éléments... et je serai assez pointu sur différents éléments. Il y en a quatre ou cinq sur lesquels je souhaiterais intervenir. D'entrée de jeu, quand on parle de comité de discipline au sein des associations professionnelles, en ce qui nous concerne, à la Communauté, on voit évidemment ça d'un très bon oeil. Ça vient responsabiliser l'industrie et on comprend que ça n'empêche pas les autres partenaires de l'industrie du taxi, à savoir les associations de services, de continuer à avoir des règles de discipline au sein de leurs associations, dans le contexte où généralement le premier réflexe du client est d'abord et avant tout d'appeler sa compagnie de taxi lorsqu'il peut être insatisfait du service.

• (12 h 30) •

D'entrée de jeu, ce qui nous concerne davantage au niveau de la Communauté urbaine, ce sont les éléments suivants: D'une part, l'article 13. On est, à la Communauté, comme vous le savez tous, dans la mouvance actuellement de la loi n° 170 et des fusions. L'article 13 du projet de loi n° 163 mentionne que l'organisme connu sous le nom de Bureau du taxi de la Communauté urbaine a les pouvoirs pour exercer les pouvoirs prévus à cette loi. On interprète, M. le ministre, qu'une fois que les orientations seront davantage connues quant à la loi n° 170 on pourra faire un arrimage de cette loi-là avec la loi n° 170 dans la mesure où on risque de passer ou d'être sous la juridiction de la grande ville.

Un autre article qui nous préoccupe, M. le ministre, c'est l'article 83 qui dit: «Une autorité municipale ou supramunicipale peut, par règlement, pour le financement de ses activités reliées à l'exercice d'un pouvoir qu'elle exerce en vertu du présent article, imposer et percevoir annuellement un droit additionnel payable par chaque titulaire de permis de propriétaire de taxi de son territoire pour chaque permis qu'il obtient ou renouvelle.» Le mot là-dedans est «additionnel». On souhaiterait que la situation qu'on connaît actuellement, qui est la suivante: Lorsqu'une autorité municipale comme la Communauté urbaine introduit un droit annuel sur un permis, il y a modification au niveau du règlement provincial et la province se retire quant à cette perception de droit annuel pour éviter évidemment une double tarification auprès des gens de l'industrie du taxi.

Le deuxième article qui nous préoccupe aussi est évidemment l'article 134. Depuis 1986, le Bureau que je dirige doit fonctionner et a toujours fonctionné sur des bases de recouvrement de coûts. L'article 134 vient procéder à l'exonération des droits annuels pour les permis de limousines de grand luxe. Lors des travaux préliminaires qui ont conduit à la préparation du livre vert, ces éléments-là — le retrait des droits annuels pour les limousines de grand luxe — ont été abordés et notre compréhension des choses étaient qu'on allait vers un droit, je dirais, régressif où, sur une période de cinq ans, il y avait abaissement année après année du droit pour arriver, au terme des cinq années, à un droit zéro. Une telle situation nous permettrait évidemment de nous ajuster davantage en douceur. Mais évidemment, on peut être ouverts à toute autre forme ou tout autre moyen qui aurait pour effet de nous permettre de nous ajuster en douceur au niveau de nos droits.

J'aborderai maintenant deux éléments qui concernent les infractions et les amendes. Le projet de loi que vous soumettez nous offre la possibilité, à l'article 96 qui se lit comme suit: «Commets une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi qui:

«1° omet de maintenir l'automobile attachée à son permis en bon état ou de respecter les normes, les conditions ou modalités de construction, d'identification ainsi que l'entretien mécanique prévues par règlement à l'article 56.»

Écoutez, depuis quelques années, on a toujours demandé, nous, la communauté, pour nos inspecteurs, la possibilité de faire appliquer certains articles du Code de sécurité routière. Évidemment, l'article 96 est un pas dans la bonne direction pour nous permettre d'assurer certains contrôles au niveau de la sécurité des véhicules. Cependant, imaginons un inspecteur dans un contexte comme celui-là — bon état du véhicule — qui inspecte le véhicule sur route, voit qu'il y a des éléments qui sont défectueux. Ça peut être les pneus, ça peut être une forte odeur de monoxyde de carbone.

Notre crainte, c'est évidemment que la première question qu'on va demander à l'inspecteur, si tant est que le constat d'infraction est contesté, la première question qu'on va lui poser, lorsqu'il va arriver à la barre, c'est: Êtes-vous un mécanicien reconnu par la Société de l'assurance automobile du Québec? La réponse évidemment va être non, et la cause risque d'être rejetée, alors qu'il serait si simple, dans des cas comme celui-là, si on pouvait appliquer certains articles du Code de sécurité routière, d'exiger une vérification mécanique du véhicule par un mandataire reconnu par la Société de l'assurance automobile et compétent. Et c'est pourquoi nous réitérons nos demandes à l'effet d'être en mesure d'appliquer certains outils que pourrait nous donner le Code de la sécurité routière.

Un dernier élément concerne l'article 111 qui dit: «...est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, la personne qui:

«1° sans être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, offre ou effectue un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile.»

Ce qui est visé ici, c'est tout ce qu'on appelle, nous, dans notre jargon du contrôle, le transport illégal. Actuellement, dans le cadre de la loi actuelle, les amendes minimums sont de 1 000 \$, les maximales sont de 3 000 \$. On a fait un certain nombre d'opérations dans ce domaine-là. Il y a des entreprises à qui on a émis des sommes faramineuses d'amendes et on en est à 72 000 \$ pour certaines. Ont-elles arrêté? Non. Elles font probablement le calcul qu'une fois qu'elles vont se présenter devant le juge, ou bien le juge va les acquitter, ou peut-être feront-elles encore le calcul qu'à 72 000 \$, c'est encore rentable de fonctionner comme ça. Et dans un contexte comme celui-là, pour ce type d'amende, ce type d'infraction à l'article 111, on souhaiterait, nous, qu'il y ait une majoration à la hausse des minimums et maximums, si on veut être en mesure de se donner les outils pour contrer le transport illégal, et donc protéger d'une certaine façon le marché de cette industrie-là.

C'est, dans l'ensemble, les éléments très pointus qu'on avait à vous soumettre, en espérant que vous

pourrez en tenir compte. Et, sur ce, je vous invite à me poser les questions que vous souhaitez pertinentes.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Boyer. Alors, M. le ministre.

M. Chevette: Merci, M. le Président. Tout d'abord, une question, M. Boyer. J'ai eu la chance de lire beaucoup de papiers qui ont circulé, puis il y a un papier qui dit ceci: «Augmentation des pouvoirs du Bureau de taxi.» Vous avez lu le projet de loi, vous connaissez les pouvoirs que vous avez. Est-ce que vous pourriez me donner le pouvoir additionnel que j'ai donné dans ce projet de loi, s'il y en a?

M. Boyer (Richard): Écoutez, on a lu le projet de loi. À l'heure d'aujourd'hui, on n'a pas l'impression d'avoir de pouvoir supplémentaire. On a même, comme je vous dis, l'impression d'avoir... certains pouvoirs qu'on souhaitait avoir qu'on n'a pas. Pour nous, c'est le statu quo. Les seules nuances, je vous dirais, M. le ministre, c'est en termes de tarification d'amendes où, comme je viens de le mentionner, on a l'impression d'avoir moins d'outils. Non pas moins de pouvoirs, mais moins d'outils, entre autres sur tout le volet transport illégal.

M. Chevette: Mais je reviens à cet outil-là. Vous faisiez référence à 111, je crois?

M. Boyer (Richard): Oui.

M. Chevette: À toutes fins pratiques, vous nous demanderiez d'agir en équivalence à ce qui existe dans le système autobus. Est-ce que je me trompe?

M. Boyer (Richard): Ce qu'on voudrait minimalement, c'est ramener autour du statu quo actuel qui est 1 000 \$ minimums et 3 000 \$ en cas de récidive.
● (12 h 40) ●

M. Chevette: Votre demande m'apparaît, selon mes conseillers, être plus forte que ce que l'on demande à un permis d'autobus.

M. Boyer (Richard): Lorsqu'on fait du transport illégal par autobus?

M. Chevette: Les camionneurs également.

M. Boyer (Richard): Dans ces deux secteurs-là, malheureusement, mes connaissances sont plus que limitées.

M. Chevette: C'est parce que ordinairement, quand l'amende est très, très élevée ou trop élevée, le juge ne l'applique pas. Donc, c'est juste de garder une mesure. Je comprends votre objectif visé, c'est de dire: Il faut que l'amende ait un effet dissuasif. Mais si on la met tellement forte qu'elle n'est pas appliquée, on n'a rien réglé. C'est juste ça que... Je ne dis pas que je ne suis pas prêt à regarder cela, mais il faut regarder qu'est-ce qu'on exige d'un camionneur, qu'est-ce qu'on exige d'un chauffeur d'autobus, qu'est-ce qu'on exigerait d'un chauffeur de taxi. Le juge va dire: C'est tellement disproportionné... Parce que le chauffeur de taxi doit

respecter les règles du jeu tout autant qu'un camionneur. Danger pour danger, par rapport au quantum de la peine, je ne le sais pas... Ça m'apparaît fort.

M. Boyer (Richard): La seule réponse que je peux vous amener, M. le ministre, actuellement, c'est que, dans ce cadre-là, on comprend que ce ne sont pas des chauffeurs de taxi, c'est des gens qui n'ont aucun permis, aucune vérification des véhicules. Et, actuellement, depuis 10 ans, quand on les amène devant les tribunaux montréalais, ça passe. Les amendes sont... On a des jugements de culpabilité dans la majorité des cas.

M. Chevette: Vous dites que vous avez un montant de 72 000 \$ d'accumulé en amendes.

M. Boyer (Richard): Oui. Dans une des causes qu'on a, on est rendu à 72 000 \$. Ce n'est pas une fois, je vous dirai probablement une cinquantaine de transports. À partir d'un certain moment, on a arrêté d'aller au minimum de l'infraction et on va par constat parchemin au maximum. On a une cinquantaine de causes. Les causes vont défiler à partir de janvier pour un non-stop jusqu'à la fin du rôle. Il est évident que les entreprises, par le biais de leurs avocats, vont rencontrer nos procureurs et vont tenter d'obtenir des «plea bargainings»; ça, ça fait partie des pratiques. Mais, pour l'instant, la jurisprudence qu'on a, nous, en termes de tribunaux municipaux, ça passe et on a des condamnations là-dedans.

M. Chevette: Pour ce qui est de l'harmonisation des lois, on ne pouvait pas en tenir compte parce qu'elles ne sont pas votées ni l'une ni l'autre, donc les lois s'harmonisent nécessairement. Mais là où j'ai été très précis, je crois, dans mon exposé de départ ce matin, c'est que j'ai dit: En ce qui regarde les agglomérations ou les territoires qui ont permis d'établir une valeur, en tout cas, de transiger une certaine forme de valeur du permis, qu'il n'était pas dans mon intention de jouer là-dedans, parce que je ne veux pas me ramasser avec un effet contraire qui est recherché, c'est-à-dire garder la valeur du permis. C'est ça que j'ai dit. Puis ça donnerait trop d'emprise à quelques charrieux, à part de ça, si je faisais ça. Ce n'est jamais ça que j'ai voulu faire, en plus. O.K. Je n'ai jamais voulu faire ça puis je ne le ferai pas. C'est-u clair? Donc, on va prendre le temps nécessaire à trouver les règles du jeu nécessaires pour conserver le coût du permis. Ça, c'est clair. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: M. le Président, juste une question d'information. On parlait du transport illégal. J'aimerais juste que vous me disiez: Il y a combien de causes à peu près par année, dans les dernières années, que vous intétez au niveau du transport illégal? Puis aussi, au cours des dernières années, est-ce qu'il y a un accroissement du nombre ou une diminution ou si c'est stable d'une année à l'autre?

M. Boyer (Richard): Je vous dirais qu'il y a un certain accroissement du nombre. Écoutez, je vais y

aller de mémoire, là, on a certainement près d'une centaine de causes par année, mais je pourrai vous fournir dans quelques minutes le chiffre exact.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est en croissance ou si c'est...

M. Boyer (Richard): Oui, c'est en croissance, parce qu'on a eu beaucoup d'éléments reliés à du transport interhospitalier là qui était un peu nébuleux.

M. Bordeleau: O.K. Puis est-ce que ces causes-là, ça implique généralement des particuliers ou s'il y a d'autres types d'organismes qui sont poursuivis dans ce genre de cause là?

M. Boyer (Richard): Non, c'est des particuliers et des entreprises, parce que certaines entreprises illégales ont érigé dans le fond un système d. Ils opèrent comme de vraies compagnies de taxi mais avec des véhicules sans permis de taxi, des chauffeurs sans permis de chauffeur de taxi, et qui font ce type de commerce là, à des tarifs qui sont souvent sinon très près même quelquefois plus dispendieux que le tarif du taxi lui-même.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il font généralement un type de taxi particulier ou...

M. Boyer (Richard): Oui. Je dirais, pour imager, c'est un peu sur rendez-vous. Ils ne font pas du taxi à prendre les gens sur la rue, c'est par appel. On convient du déplacement d'un point A à un point B. Ils ont des tarifs minimums, et curieusement, quand les gens de l'industrie du taxi ont demandé des hausses de tarifs à la Commission des transports dernièrement dans ce milieu-là, les hausses, les tarifs minimums, qui étaient de 12 \$, ont aussi augmenté à 14 \$ minimums et ensuite à un coût au kilométrage calculé à partir d'un odomètre évidemment et non d'un taximètre. Et quand on poursuit, on poursuit évidemment la compagnie et le chauffeur qui effectue le transport.

M. Bordeleau: Est-ce que généralement vous avez gain de cause?

M. Boyer (Richard): Je vous dirais que notre moyenne au bâton, c'est au-delà de 90 %.

M. Bordeleau: Ça va. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. M. Boyer, j'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs chauffeurs de taxi durant le débat naturellement, dont beaucoup à Montréal, et je profite de l'occasion que vous êtes ici aujourd'hui, que le Bureau de taxi est ici, pour vous soumettre ce que j'ai entendu sur le terrain concernant le Bureau de taxi. On m'a dit à plusieurs reprises que le Bureau de taxi n'avait pas les ressources nécessaires pour faire appliquer les règlements. Et je me souviens d'avoir assisté à quelques conversations parfois

orageuses dans lesquelles les chauffeurs de taxi m'indiquaient clairement que le Bureau de taxi n'était pas équipé pour faire respecter la loi.

Vous rejetez aussi un certain blâme pour l'état de délabrement souvent que l'on voit dans certains taxis, particulièrement dans la région de Montréal, et j'aimerais profiter de l'occasion pour vous demander si ces propos semblent justes ou s'il y aurait place à amélioration pour que vraiment les lois soient appliquées. Certains me disaient que si le Bureau de taxi avait eu les ressources nécessaires pour faire appliquer la réglementation tel qu'elle se doit d'être, peut-être qu'on ne serait pas rendu aujourd'hui à se tirailler dans certains domaines, dans certaines parties du projet de loi comme on l'est présentement.

Donc, comme je vous disais, je profite de l'occasion que vous êtes là pour peut-être pouvoir voir s'il y a des ressources que vous pouvez vous donner. Quelles seraient les façons de vous les donner pour répondre aux besoins du marché du taxi?

M. Boyer (Richard): Une des ressources, un des outils qu'on demande évidemment... Quand vous parlez de délabrement des véhicules, ça fait 13 ans qu'on vérifie si la carrosserie est propre et si le véhicule est propre. Ça fait 13 ans que nos inspecteurs voient des pneus, dans certains cas des pneus à la fesse, et tout ce qu'on peut faire, c'est aviser le service de police, et évidemment le service de police probablement a d'autres chats à fouetter que de faire ça. Et on ne peut pas l'appliquer. Et ça, c'est des outils au niveau du Code de sécurité routière.

Écoutez, on est très spécialisés, on ne fait que du taxi, de la limousine. On est dans la rue à tous les jours. Vous avez sûrement entendu aussi qu'on était des méchants puis vous avez sûrement entendu qu'on n'avait pas bonne presse. On ne peut pas gagner le concours de la popularité évidemment en faisant appliquer une réglementation. Dans la mesure des outils qu'on avait, je pense que les gens de l'industrie vont convenir qu'on fait appliquer ce qu'on a.

Les ressources. Bien sûr, écoutez, si on se compare à Toronto, par exemple, qui ont 3 480 taxis, ils ont 38 inspecteurs. On en a sept. Mais évidemment le prix du renouvellement d'un permis de taxi qui est de 130 \$ à Montréal est de 895 \$ à Toronto. C'est une question de coût et de coût optimum. On a essayé... On est, si on se compare en termes de prix au niveau de Montréal avec les grandes villes canadiennes, on est le «best buy», là où ça coûte le moins cher. Évidemment, on essaie de maintenir un ratio coûts-bénéfices. Et on pense que, si on avait de meilleurs outils dans certains éléments, on n'aurait pas nécessairement besoin d'ajouter des ressources humaines là-dedans.

On a développé évidemment aussi, avec le temps, beaucoup de partenariats. On fait des opérations conjointes avec la police, on en fait avec la Société de l'assurance automobile pour essayer de pallier à nos manques de ressources.

• (12 h 50) •

M. Brodeur: Je peux comprendre de votre réponse que, si vous aviez eu les ressources nécessaires, les moyens nécessaires... Vous me dites que vous avez

sept inspecteurs. Je me souviens des discours du ministre où il prend l'image de voitures avec des trous dans les ailes, les portes qui ouvrent juste par en dedans, du papier journal sur les planchers pour ne pas voir la route.

M. Chevette: Je n'ai pas dit tout le monde.

M. Brodeur: Pas tout le monde. Non, justement, il ne faut pas généraliser. Mais, dans ces cas-là, lorsque ça arrive, si je comprends bien votre message, si vous aviez eu les ressources nécessaires, on ne serait peut-être pas devant un projet de loi qui essaie de créer une alternative à ces inspections-là, et puis, en fin de compte, on aurait une industrie du taxi qui serait convenable à ce que le client veut avoir, convenable à ce que les chauffeurs de taxi veulent avoir et convenable à ce que la commission ici veut avoir, là.

M. Boyer (Richard): Je vous dirais que c'est un peu plus complexe que ça. Si on avait eu les ressources nécessaires en termes de sécurité routière, il y a beaucoup de choses qu'on aurait réglées. En termes de qualité générale des véhicules, écoutez, à partir du moment où le véhicule commence sa carrière... La moyenne d'âge pour un début de carrière dans le taxi à Montréal, le véhicule a 10 ans quand il commence sa carrière. Évidemment, c'est le chat et la souris. On aurait eu 100 inspecteurs qu'on aurait eu encore... Et je pense que, là-dessus, il faut jouer sur des variables beaucoup plus structurelles.

Je sais qu'un décret va suivre la loi, il y a des âges minimums ou maximums d'entrée dans l'industrie qui pourraient être déterminés. Qu'on le détermine avec l'industrie. Ça, écoutez, je pense que ce sont des joueurs qui ont aussi intérêt, sinon plus, à assurer, dans la mesure de leur capacité, un meilleur service, parce que, au final, meilleur va être le service, plus de clients; plus de clients, plus de revenus. C'est un cercle vicieux. Mais si on veut régler le problème des portes qui sont percées, des poignées de portes qui fonctionnent mal, des sièges où on a l'impression d'être assis carrément à terre, ce n'est pas par la coercition qu'on va y arriver mais davantage par des conditions structurelles à l'entrée.

M. Brodeur: Je comprends bien, parce que d'entrée de jeu vous disiez dans votre exposé, au départ, que le projet de loi n° 163 ne vous donnait pas, en définitive, les pouvoirs que vous espériez avoir dans l'exercice de votre fonction. Dans le contexte que vous nous disiez là, c'est pour ça que je me pose des questions, à savoir: Quelle sera l'utilité du Bureau du taxi dans un contexte où on créera possiblement une association professionnelle? Quelles seront les capacités puis les ressources que vous allez avoir pour pouvoir appliquer les règlements qui sont en place? Ça fait que c'est pour ça que je me pose la question sur l'existence même, après la loi 163, du Bureau du taxi de Montréal.

M. Boyer (Richard): Écoutez, c'est une demande qui est faite par la Ligue de taxis de Montréal depuis fort longtemps, qui voudrait qu'on disparaisse. Moi, je pourrais virer la question: Quelle pourrait être l'utilité de la déontologie quand on sait que les gens des ligues de taxis défendent systématiquement tous les

chauffeurs, qu'ils donnent du bon service ou qu'ils transportent sur le capot de leur véhicule un aveugle — et on a un cas, on a ce cas-là — ils sont défendus par les gens des ligues? Écoutez, on ne fera jamais l'unanimité à partir du moment où on applique une réglementation. Si on n'avait pas appliqué la réglementation, on aurait beaucoup d'amis dans l'industrie. Écoutez, je...

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le ministre.

M. Chevette: Oui, je reviens parce que je n'ai pas utilisé tout mon temps. Pour continuer dans la même veine de l'échange qui vient d'avoir lieu, vous dites que c'est à l'entrée. J'ai bien compris — je vous écoutais — en disant que la moyenne d'entrée est à 10 ans?

M. Boyer (Richard): Sur Montréal, la moyenne d'entrée, quand un véhicule commence sa carrière, c'est autour de 10 ans. C'est pourquoi, dans...

M. Chevette: Comment interprétez-vous... Et, moi, je veux qu'on fasse la nuance ici parce que j'ai vu des autos... J'en ai vu une à Joliette là, un bonhomme qui est venu me montrer son auto, elle a 14 ans, mais elle est propre comme un sou neuf. Puis on peut l'obliger, je ne sais pas, à plusieurs examens peut-être différents, parce qu'il y a une question de sécurité pour les freins, il y a une question de sécurité pour le moteur, les inspections et tout, mais comment expliquer qu'on n'est pas capable de sortir les minounes? Moi, j'ai vu un taxi là, très honnêtement... Puis il y en a qui peuvent nous charrier là, mais on ne se laissera pas charrier non plus par tout le monde là. Quand la porte ne rouvre même pas par en dehors, c'est un grand bras qui se répand là puis qui va ouvrir, ça fait dur, ça!

M. Boyer (Richard): Tout à fait d'accord.

M. Chevette: Quand on accueille les premiers arrivants là puis que le premier bonjour, c'est une porte qui ne rouvre même pas, puis il y a un petit crochet de broche pour fermer la valise, c'est intolérable, ça, dans une industrie qui se veut professionnelle puis tout. Est-ce que vous comptez sur la collaboration... est-ce que les ligues collaborent avec vous, avec le Bureau là-dessus, sur le fait qu'on veut un certain standard? Oublions l'âge là, parlons de la qualité de l'automobile et de ce qu'elle représente.

M. Boyer (Richard): Je dirai que dans le discours, oui, les ligues collaborent. Je vous dirai que dans les faits, il y a peut-être des nuances où là ça se complique. Les ligues vont collaborer dans le discours, effectivement, et je les crois là quand elles me disent ça, parce qu'elles ont autant intérêt. Par contre, quand on se présente devant les tribunaux avec des cas comme ça, bien, leur avocat défend le chauffeur. Et c'est là que j'ai un peu plus de difficulté là.

M. Chevette: Mais on va le clarifier, là. Le chauffeur locataire — je l'ai dit que j'arriverais... je l'ai dit au député de Shefford et je pense que je l'ai déposé ce matin aussi, l'amendement — il n'est pas question

qu'un chauffeur comme tel intervienne dans la gestion de l'entreprise, il n'est pas le proprio. Je pensais que ça allait de soi, moi. Le droit de propriété dans le Code civil, c'est clair, clair, mais je pense qu'il y a certains procureurs ou avocats qui ont conseillé à leurs clients que ce n'était pas clair.

Donc, on va le mettre tellement clair pour que même leur avocat le comprenne. Et ça, on va se donner une clarté, bien sûr, dans ça. Il n'est pas question qu'un chauffeur décide que c'est lui qui va décider du type d'auto, de l'année de l'auto, de la couleur de l'auto, des bons freins et tout. Il y a une propriété qui engage une responsabilité. Parce que tu la loues; contre rémunération, tu la loues, tu as une responsabilité toujours rattachée à ton type de propriété, tout comme la valeur du permis non pas au chauffeur locataire mais au chauffeur propriétaire. Ça, on comprend ça et on va le mettre très, très clair, mais il nous faut donner les moyens effectivement, si on vise un standard de qualité, parce que c'est une question de sécurité aussi.

Et ça, avec tout le respect que j'ai pour tout le monde, la sécurité du public, ça ne se négocie pas, ça. Les examens, le nombre d'examen, ça peut se négocier; le nombre de visites, je ne sais pas, au Bureau du taxi, ça peut se négocier, mais la sécurité du public, ça ne se négocie pas.

Le Président (M. Lachance): En conclusion, M. le ministre.

M. Chevette: Merci.

Le Président (M. Lachance): Voilà. Merci. Là-dessus, je remercie les membres du Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal.

Je suspends les travaux de la commission jusqu'à cet après-midi, 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 h 5)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, nous allons reprendre les travaux de la commission. Je rappelle le mandat, c'est de tenir des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi.

Alors, avant de débiter nos travaux, je souhaiterais que les personnes qui ont des téléphones cellulaires puissent les fermer pendant la séance. Et, sans plus tarder, j'invite les représentants du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi à prendre place. Je crois que c'est déjà fait. Alors, j'invite le porte-parole à s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

**Comité provincial de concertation
et de développement
de l'industrie du taxi (CPCDIT)**

M. Deslauriers (Michel): Merci, M. le Président, M. le ministre et distingués députés. Je tiens,

en premier lieu, à vous remercier pour l'opportunité que vous nous donnez de venir présenter notre mémoire en commission parlementaire. Je vais tout d'abord me présenter: mon nom est Michel Deslauriers. Je suis le nouveau président du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi. Je succède à M. Réjean Racine.

Pour le bénéfice des membres de l'Assemblée, je voudrais vous présenter quelques membres du conseil d'administration du Comité provincial présents dans la salle. Je vais vous faire un bref historique du Comité. Il y a: Mme Rose Meyes de Taxi Hochelaga, Montréal; M. Dominique Roy de Taxi Diamond, Montréal; M. Jean-Noël Quessy de Taxi Coop, Laval; M. Michel Corbeil de Taxi Union à Longueuil; M. Michel Lemay de Taxi Sherbrooke; M. Jacques Martin de Taxi Monaco à Joliette. Et, à la table en avant avec moi, il y a Mme Pierrette Bilodeau de Taxi Sainte-Foy et M. Daniel Bouchard, directeur général au Comité provincial.

Le Président (M. Lachance): Madame, messieurs, bienvenue et, comme pour tous les autres groupes, vous avez un maximum de 15 minutes avant de faire des échanges avec les parlementaires.

M. Deslauriers (Michel): Merci. L'idée de la formation du Comité vient d'une volonté exprimée par un certain nombre de ligues lors d'un congrès de l'AQIT. Les mots «développement» et «concertation» ont immédiatement été mis en valeur avant même sa création. Côté développement, le Comité a réussi à mettre sur pied, entre autres, un service de accompagnement pour les personnes en état d'ébriété, Tax-Hic, et ce, à la grandeur du Québec; un service de accompagnement pour les femmes en difficulté, Taxissimo; un système pour faire la vérification des cartes de crédit par le biais du téléphone cellulaire, télépaiement; et un taux réduit sur les frais pour les cartes de crédit.

Côté concertation, une longue suite de congrès et de séminaires furent mis en place pour connaître l'opinion de nos membres et de non-membres. Je tiens à vous préciser que toutes les recommandations que nous avons soumises dans nos documents déposés à la commission sont le reflet d'une opinion et surtout des solutions que les personnes du milieu du taxi veulent y apporter.

Notre point de vue sur le projet de loi. Je dois vous avouer que le premier son de cloche, suite à la rencontre avec nos membres lors du congrès annuel, fut assez favorable au projet de loi. Mais aussi, suite à l'émission de radio sur les ondes de CKAC, où M. Chevette... Plusieurs craintes se sont estompées. Nous croyons que le forum des intervenants du milieu ne peut qu'être positif.

De grandes idées peuvent en surgir mais surtout des solutions. Une représentation plus simple par son nombre en sera surtout plus efficace. Un code de déontologie pour tous les chauffeurs, même ceux non-membres d'une association de services, nous le croyons, aura pour effet d'améliorer certains secteurs où le service laissait beaucoup à désirer. Une étude économique de chaque région avant l'émission de nouveaux permis ne ferait que respecter la vision de concertation du Comité. Le registre pour tout ce qui se

fait de transport dans le milieu bénévole ne peut que nous combler.

Je dois malheureusement constater que, dans ce projet de loi, aucune mesure claire, palpable ou même identifiable n'est prise pour donner plus de travail à nos membres. Malgré les interventions soutenues du ministre des Transports, nous espérons voir adopter, dans ce projet de loi, certaines mesures pour permettre à nos membres d'acquérir une meilleure qualité de vie. De plus, nous constatons que, dans tout le processus de représentation, on ne reconnaît pas le Comité comme représentant officiel des associations de services. Nous croyons fermement que la commission a su bénéficier de notre expertise et que les associations de services ont eu un digne représentant lors des auditions de la commission. Pour finir, nous espérons une version plus simple de ce projet de loi, une version pouvant être comprise sans consultation d'un juriste.

En conclusion, je vous dirai que, dans ce projet de loi, nous constatons un certain respect de nos gouvernants par la mise en place d'un Forum d'intervenants de l'industrie du taxi. Nous voyons là une opportunité d'influencer nous-mêmes notre industrie.

● (15 h 10) ●

Et, en terminant, M. le Président, j'ose croire que les membres de la commission sauront concevoir que les bonnes idées ne viennent pas seulement des grands centres comme je vous en ai fait la preuve au début de mon allocution. Je vous remercie et je cède la parole à M. Daniel Bouchard, directeur général.

M. Bouchard (Daniel): M. le Président, M. le ministre, distingués députés, j'aborderai les points les plus sensibles pour les gens qui oeuvrent au sein de l'industrie du taxi. Ces points-là, de un, un épouvantail qui est sorti d'un garde-robe, là, l'émission de nouveaux permis. Dans une optique de développement d'une industrie, on ne peut pas être contre l'émission de nouveaux permis. Cependant, il faudra clarifier les critères d'émission de ces nouveaux permis-là. Par exemple, j'entendais les gens de l'Association du transport urbain du Québec ce matin. J'ai eu l'impression, à un moment donné, que ces gens-là voulaient voir émettre des permis de taxi pour la pluie, pour la neige ou pour toute autre forme d'intempérie, sous prétexte qu'à ce moment-là il y a des retards. Oui, il y a des retards là, comme il y en a pour les autobus, comme il y en a pour tous les gens qui entrent au travail. Ce n'est donc pas exceptionnel à notre industrie, puis ce n'est pas par malveillance que c'est comme ça. Si on regarde la neige qu'il y avait ce matin, on sait qu'à Québec l'heure de pointe, ça dure à peu près 15, 20 minutes. C'est ce qu'on en connaît ici, à Québec. Bien, ce matin, ça a duré 1 h 15 parce qu'il y avait de la neige. Est-ce qu'on va émettre des nouveaux permis sous prétexte qu'il y a trois tempêtes de neige par année? Si c'est ça, on est content. Cependant, on ne pense pas que ce soit ça, la volonté.

Deuxième point très important, les territoires. Comme l'a dit mon président, on pense qu'une analyse économique devrait être préalable à toute étude de modification des territoires et on pense aussi que ces modifications territoriales là, au même titre que l'émission de nouveaux permis, devraient être soumises au forum étant donné qu'il y aura là une expertise au

niveau de l'industrie du taxi. On pense que ces gens-là seraient probablement de très bon conseil pour les modifications de territoires et les nouveaux permis.

L'association professionnelle, autre fantôme. C'est vrai qu'on n'en connaît pas grand-chose. C'est vrai que ce n'est pas très précis dans la loi, mis à part au niveau des cotisations. Cependant, si l'association professionnelle s'attarde à traiter bien des conditions de la profession plutôt que d'en arriver à un forum de, je vous dirais, guerre interne constante, si elle s'attarde à développer la profession, on pense que c'est un bon point. Il y a, parmi les chauffeurs qui ne sont pas propriétaires de taxi, des gens qui ont d'excellentes idées, des gens qui donnent de l'excellent service à la clientèle. Ce n'est donc pas normal que ces gens-là n'aient pas de forum pour s'exprimer.

Le dernier point — et je recouperai encore là les propos de mon président — la reconnaissance du Comité. Reconnaître le Comité au même titre que l'association professionnelle, non pas encore là pour créer un forum où on va aller se chicaner, mais bien pour développer notre industrie. Un sain développement durable. Durable pour les gens qui ont des permis actuellement et durable pour les gens qui ultimement se verront émettre de nouveaux permis. Pour ça, ça va nous prendre le support clair des autorités gouvernementales, le droit de premier refus, encore une fois, sur les transports. Je vais laisser Mme Pierrette Bilodeau conclure.

Mme Bilodeau (Pierrette): M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, nous avons voulu nous exprimer sur le projet de loi n° 163 et vous faire part des modifications qui, selon nous, se devaient d'y être apportées. Ces recommandations viennent directement de personnes oeuvrant dans l'industrie et y gagnant leur vie. Nous espérons qu'elles seront reçues avec toute l'attention qu'elles méritent et que la loi modifiée sera adoptée rapidement afin de faire cesser le climat d'incertitude qui règne actuellement dans notre industrie. Le droit de premier refus sur tout ce qui est transport de personnes par automobile est non seulement essentiel, mais il est de nature à donner un nouvel essor à notre industrie. Nous croyons que le forum est un outil qui permettra de garder cet élan. Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, madame, messieurs. M. le ministre.

M. Chevette: Merci. Tout d'abord, M. le Président, je voudrais vous souhaiter mes plus sincères félicitations pour l'accession à votre poste, saluer les gens qui vous accompagnent et, d'entrée de jeu, vous remercier pour l'attitude positive et constructive que vous avez adoptée au niveau des suggestions que vous avez faites jusqu'à date. Je dois dire très sincèrement que vous nous avez influencés sur plusieurs des amendements qu'on a déposés et que je n'hésiterai pas à en déposer d'autres quand on sait que ça vise à bâtir une législation qui se veut la meilleure possible.

Si j'ai bien compris votre système, vous avez même des coopératives où les chauffeurs propriétaires et chauffeurs locataires cohabitent correctement, ont même du plaisir ensemble, et vous ne cherchez en aucun temps à les opposer les uns et les autres, mais plutôt à ce

qu'ils se soutiennent les uns les autres pour pouvoir professionnaliser davantage votre profession, et je voudrais vous en féliciter très sincèrement.

Ceci dit, vous abordez des points très précis auxquels je veux répondre. Tout d'abord, l'émission de nouveaux permis, vous avez parlé de cela d'entrée de jeu. Je peux vous dire que, oui, nous sommes penchés... Vous voyez, il y a quelqu'un qui fait un travail de moine au bout de cette table ici là et qui, à ma demande, rédige, sur une base régulière, des amendements qui seront soumis à tous les parlementaires, mais qui seront étudiés article par article. Mais il est évident que, je pense, en ce qui regarde les permis, vous vous rappellerez que j'avais annoncé qu'il n'était pas question de lever le moratoire tous azimuts, mais bien de faire une étude préalable qui démontre les endroits où il y a un surplus qui ne nécessitent pas d'ouverture, où il y a des endroits où il y a juste assez qui ne nécessitent pas des ouvertures, puis il y a peut-être des endroits, d'autre part, qui nécessitent une ouverture.

Et je vais introduire la notion de décret. On ne laissera pas aller au discrétionnaire le nombre, on va le définir en avisant chaque chauffeur de taxi, comme vous m'en aviez parlé, là. Chacun sera au courant d'avance du nombre qu'on a l'intention de débloquent, etc., et vous aurez toujours le pouvoir et le privilège de vous opposer devant la Commission de transport en plus, même dans les cas où il y aurait décret pour un ou deux. Je tiens à démontrer qu'il y a un moyen de tourner ça autrement.

Et il y aura le nombre puis il y aura les conditions aussi, parce que c'est vrai que l'article 10, tel que libellé, il ne faut pas commencer à surspécialiser les types de permis parce que vous avez un petit peu raison en disant: Quand il neige, il neige pour tout le monde, il neige pour l'autobus, il neige pour la berline, il neige pour le taxi. Donc, les conditions routières sont les mêmes dans une tempête, quel que soit le type de véhicule, de sorte qu'on regardera les conditions et vous serez sans doute consultés par les gens avec qui vous communiquez régulièrement de façon polie et structurée; vous échangez vos points de vue et on cherche à trouver les meilleures formules ensemble. Donc, ce sera la même chose à ce niveau-là, je voudrais vous donner la certitude.

Quant aux permis spéciaux les permis spéciaux, c'est conditionnel. J'en ai parlé un peu ce matin, c'est que, en particulier pour le transport adapté, si nous avons un programme — puis je dis bien «si» parce que ça ne relève pas de mon domaine, mais je vais le recommander formellement — si nous avons un permis de transformation ou un incitatif financier à la transformation, on peut s'entendre sur un pourcentage annuel, comme ils ont déjà fait à Vancouver et dans d'autres places, et ça s'est avéré heureux. À ce moment-là, les conditions d'opérer ne sont pas les mêmes, c'est prioritaire aux taxis qui sont transformés puis qui ont reçu des crédits d'impôt ou qui peuvent soustraire, sur une période de quatre ou cinq ans, je ne sais pas moi, x milliers de piastres par année: si ça coûte 30 000 \$, 6 000 \$ par année, je ne sais pas, moi. Il y a plusieurs formalités qui peuvent être éliminées, mais ce sera le ministre des Finances à nous garder la surprise. Mais on va lui demander sûrement de faire de la sorte pour se retrouver avec une...

Ça, c'est l'élargissement du gâteau, de la tarte, parce que, plus vous allez prendre votre place dans le transport adapté, plus on va prendre notre place dans le transport scolaire, plus on va prendre notre place dans le transport médical, plus on a de chances d'avoir une tarte ou un gâteau qui s'améliore. Je ne sais pas, moi, on prend à Montréal, si on a 200 taxis à Montréal qui font du transport adapté puis qui sont équipés pour et puis qui font un bon chiffre d'affaires, c'est 200 taxis qui laissent à l'autre ensemble le soin d'avoir plus de travail. Ça, je pense que n'importe qui comprend ça, sauf ceux qui sont buckés puis toqués à mort là. Mais je pense que tout le monde a compris ça à ceux que je l'ai expliqué, moi, en tout cas. Et je pense qu'on est capable de s'expliquer bien correctement.

• (15 h 20) •

Donc, les permis spéciaux, il va falloir définir de quelle nature et quel type de travail, parce que je prends l'exemple des permis spéciaux qui ont été donnés à Sept-Îles pour la communauté autochtone de Uashat-Maliotenam, si c'était un taxi à Maliotenam puis un taxi à Uashat, ça ne ferait pas deux taxis de plus dans la ville qui auraient pu être spécialisés pour la communauté autochtone en deux endroits où ils résident. Mais, quand ils sont parqués devant de centre d'achat à Sept-Îles, ce n'est plus tout à fait les mêmes fins pour lesquelles ils l'ont obtenu. Il va falloir qu'on soit très précis. Et, s'il faut ajouter des pouvoirs à la Commission de transport de retirer le permis, parce qu'il est utilisé à autres fins que, il va falloir le faire.

L'autre... Le forum. Le forum, oui, il n'y aura pas 100 personnes. C'est clair. Mais, après discussion un peu avec mon collègue de Shefford, on pensait peut-être définir les catégories, par exemple: chauffeurs propriétaires, chauffeurs locataires, consommateurs, handicapés, bureau du taxi. Vous allez nous suggérer des noms puis on va les entériner. C'est un peu la formule, mais ça ne serait pas 40 personnes. On a une expérience dans le camionnage. En général, on va utiliser à peu près les mêmes nombres sensiblement, les consommateurs. Il y en a qui aurait voulu que je fasse quasiment une élection générale pour nommer celui des consommateurs. Vous allez comprendre que ça n'a ni queue ni tête, ça ne se tient pas debout à part que pour charrier pour charrier, là. Vous savez très bien qu'il va falloir que je nomme quelqu'un des ACEF ou bien quelque chose du genre. Donc, ça, on devrait également trouver des solutions adaptées entre nous et de façon correcte. J'aurais peut-être...

M. Deslauriers (Michel): ...

M. Chevette: Oui, bien si...

M. Deslauriers (Michel): Vous avez juste oublié de nommer les associations de services.

M. Chevette: C'est parce que ça allait de soi, vous étiez devant moi.

M. Deslauriers (Michel): O.K. Parfait. Ça va.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Et si vous avez remarqué, on a eu une excellente réunion, une excellente rencontre...

M. Deslauriers (Michel): Oui, tout à fait.

M. Chevette: ...où on a pu s'expliquer, permettre des questions non houleuses, pas de bavures, pas de chou!, rien. Du monde civilisé, quoi! C'est pour ça que je voulais vous féliciter puis on va continuer à travailler ensemble, j'espère, pour bâtir le meilleur projet de loi...

M. Deslauriers (Michel): Vous pouvez compter sur nous.

M. Chevette: ...pour l'ensemble des chauffeurs qu'ils soient propriétaires ou qu'ils soient locataires. Parce que, quand tu es derrière le volant, ce n'est pas le statut de propriétaire qui te donne le droit d'être différent de l'autre, c'est la qualité du service que l'on donne.

M. Deslauriers (Michel): Tout à fait.

M. Chevette: Le propriétaire a des choses spécifiques. L'auto lui appartient, il gagne sa vie avec, puis on va le contraindre à certaines règles, vous le savez, de qualité de flotte. C'est évident que le chauffeur locataire ne peut pas intervenir dans la gestion de l'entreprise d'un propriétaire, mais que tu sois propriétaire ou locataire au volant, la qualité du service regarde les deux; la connaissance de ton territoire, ça regarde les deux; l'éthique, ça regarde les deux. Il y a possibilité d'y donner des services en commun aussi. Il y en a pour qui, la toute maigre pitance, s'ils quittaient le volant, ça serait la sécurité du revenu, vous le savez comme moi. Qu'est-ce qui empêche de discuter, de se donner certains avantages? Si tu es riche, bien, tu te soustrairas, mais, si tu as une lueur d'espoir de te donner une amélioration de ton statut, tu le feras. Je vous remercie de votre action positive. Puis soyez assuré qu'on continuera à travailler à l'élaboration du meilleur projet de loi possible.

M. Deslauriers (Michel): Merci, M. le ministre.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Bienvenue en commission parlementaire. J'ai retenu deux points particuliers à votre intervention. Vous avez parlé du forum des intervenants, je pense qu'on va arriver à des amendements qui vont convenir à tout le monde. Mais ces deux autres points particuliers, les deux points dont on entend le plus parler chez les chauffeurs de taxi... Je ne manque pas l'occasion, à Québec, quand je prends un taxi, de parler justement du projet de loi n° 163, et il y a deux grands points qui reviennent et vous vous êtes exprimé là-dessus tantôt.

Premièrement, la valeur du permis. La valeur du permis, le ministre propose des amendements. De ce côté-ci, on se pose des questions et je pense que vous

vous en posez aussi, les chauffeurs de taxi s'en posent, sur l'émission de ces fameux permis temporaires qui seront attribués pour des sommes très basses. On considère que la valeur d'un permis au Québec peut varier entre une vingtaine de mille dollars et 70 000 \$ et plus, je crois. On est devant un projet de loi avant amendement, et j'espère que vous allez pouvoir contribuer à nous éclairer et à éclairer le ministre sur le fait que, si ça se réalise, il va y avoir des chauffeurs de taxi qui vont se promener avec des permis à 100 \$ et à 200 \$ pendant que d'autres auront hypothéqué leur maison, feront des paiements de 500 \$ par mois, pour imager la chose, pendant 15 ans. Et il y aura un compétiteur qui aura un permis pour quelques centaines de dollars qui va compétitionner à côté. On sait qu'on a aussi comme objectif de conserver la valeur de ce permis-là qui vaut, mettons, 50 000 \$ pour lui donner un chiffre, sauf que, dans les faits, il y en a un qui reçoit une concurrence déloyale, puisqu'il y en a un qui doit payer, faire un versement hypothécaire pour payer ce permis-là et l'autre, à ce moment-là, aura un profit net d'au moins quelques centaines de dollars de plus par mois.

Donc, puis je pense que vous êtes des gens de bonne volonté, y a-t-il une façon peut-être de prévoir qu'il y ait au moins une libre concurrence, qu'il n'y ait pas d'injustice dans l'opération d'un commerce de taxi causée par l'émission d'un permis à bon marché? Est-ce que vous voyez une solution autre qui pourrait satisfaire tout le monde?

M. Bouchard (Daniel): M. le député, nous, ce qu'on pense, c'est que la base de tout ça et ce avec quoi on comprendra ou non le sérieux des amendements qui seront proposés, ce sont les critères d'émission de ces nouveaux permis-là, de un. Commençons par la base, les critères. De deux, à partir du moment — puis ils sont plusieurs dans la salle en arrière de nous, des titulaires de permis — où ces gens-là ont investi 60 000 \$ — par exemple, pour donner un chiffre — et vont pouvoir continuer à transférer leur permis, ce qui ne sera pas le cas — ou serait plutôt, parce qu'il faut parler au conditionnel — du nouveau permis, d'ici quelques années, moi, je pense que l'investissement va s'être bonifié, parce que ça va créer une rareté des permis transférables. Mais c'est certain que la première année, l'incertitude, elle va être là. C'est sûr.

M. Brodeur: Oui, parce que, dans les faits, prenez l'exemple que je vous donnais, vous prenez un permis à 60 000 \$, je parle de paiements à 500 \$ par mois, c'est certain que la personne, le propriétaire de taxi qui a acheté ce permis-là 70 000 \$ se retrouvera dans 15 ans ou dans 20 ans avec un permis clair. Donc, il l'aura payé, lui, de façon mensuelle. Sauf que la personne qui aura acheté son permis à un prix beaucoup, beaucoup moindre, qui l'aura peut-être renouvelé cinq ans après, qui l'aura renouvelé encore cinq ans plus tard aura gagné sa vie avec un permis qui n'aura presque rien coûté. là.

Donc, c'est une question tout simplement de justice, là. Je ne suis pas certain, moi, que la méthode employée est la méthode idéale. Donc, c'est certain qu'il faut que, si on arrive à en donner, des permis de ce

genre-là, ce soit donné avec parcimonie puis, en tout cas là. À l'heure actuelle, on aimerait être éclairé là-dessus puis voir si on pourrait avoir une solution pour ne pas créer d'injustice dans l'émission de ces permis-là. C'était ma première question.

Vous avez parlé aussi de l'association professionnelle. Nous, de ce côté-ci, tel que le libellé actuel... Puis je n'ai pas eu le temps de prendre connaissance encore de tous les amendements; j'ai eu des réunions sur l'heure du midi, puis ça a été déposé ce matin. Puis j'ai cru comprendre que vous avez rencontré le ministre à au moins une reprise ou à quelques reprises. Est-ce que vous avez vérifié dans d'autres associations similaires des clauses qui pourraient nous permettre de ne pas créer en fin de compte une association qui serait remplie de mésententes ou de frictions, étant donné qu'on a des chauffeurs propriétaires, des chauffeurs locataires, souvent avec des intérêts divergents? Est-ce que vous vous êtes inspiré de quelque autre corporation pour pouvoir en arriver à une solution pour laquelle tout le monde pourrait être satisfait? Parce que les deux grands points, je pense, qui opposent les deux parties dans l'industrie du taxi, c'est, un, le type d'association professionnelle qui va être créée puis, deuxièmement, comme je vous disais tantôt, l'émission des nouveaux permis. C'est les deux grands points. Est-ce qu'il y a des suggestions que vous pourriez apporter là-dessus?

• (15 h 30) •

M. Bouchard (Daniel): Comme je vous l'ai mentionné tout à l'heure, pour nous, ce qui est clair, c'est qu'il faudra, dans la définition de l'association professionnelle, que ce soit un traitement sur la profession, ce qui rejoint tout le monde, parce que tout le monde en vit. Même si tu ne conduis pas ton auto et que tu la loues, tu vis quand même de l'industrie. Donc, tu es dépendant du service à la clientèle. Ça, c'est clair.

Maintenant, quelles sont les conditions qu'on se donnera ou qui seront discutées pour s'assurer qu'on ne traitera que des points de profession et non des points d'investissement comme il a été soulevé? Ça veut dire le chauffeur qui n'est pas propriétaire versus un propriétaire, donc pas d'immixtion dans une relation d'affaires. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'il faut trouver des conditions qui vont faire en sorte que ces gens-là vont pouvoir s'asseoir à la table et discuter de points communs qui traitent de la profession. Le service à la clientèle, c'en est un; la propreté des véhicules, c'en est un autre. Ça, ça traite de la profession. L'habillement, c'en est un autre; la discipline, même chose; la déontologie, même chose; le prix du carburant, c'est vrai pour tout le monde, ça inquiète tout le monde.

Je pense que, si on met des choses en place qui font en sorte que ces gens-là ne seront pas systématiquement placés dans une situation de confrontation, ça va avancer et ça va être pour le mieux de tout le monde. Même, pour nous, les associations de services, ça va être mieux pour nous autres aussi.

M. Brodeur: Donc, je peux comprendre que tout amendement qui est apporté devra tenir compte du fait qu'on ne devrait pas gérer par cette association professionnelle là et éviter tout libellé qui pourrait mettre en contradiction les intérêts des propriétaires et des locataires, donc que les questions d'emploi ne

devraient pas être traitées à travers cette association professionnelle.

M. Bouchard (Daniel): Exact. De toute façon, de notre côté à nous, puis pour connaître la réalité de l'industrie du taxi, le terme «ressources humaines» ou «relations de travail», ça n'a pas vraiment sa place. Que ce soit entre nous et les titulaires qui font affaire chez nous ou entre les titulaires puis les chauffeurs, ce sont des relations contractuelles. C'est ça qu'on connaît dans notre industrie.

Maintenant, certains ont certaines responsabilités. Le propriétaire, il a la responsabilité de maintenir un véhicule en ordre. Puis ça, ça va être prévu dans le règlement fort probablement, comment ça va se faire, puis c'est normal. Le chauffeur, qu'il soit titulaire ou non, il a une grande responsabilité d'assurer du service à la clientèle.

M. Brodeur: J'ai aussi un troisième point, puis on va en discuter tantôt. On a quelqu'un d'une caisse populaire tantôt, que nous allons entendre, qui s'est montré intéressé à nous parler de financement de permis. Pour revenir aux valeurs du permis, parce qu'il y a sûrement un impact... En tout cas, du moins, le projet de loi suscite un questionnement sur la valeur du permis et le financement de ces permis-là. Il y a des clauses qui indiquent — qui sont rétroactives d'ailleurs, que je vois, mais peut-être qu'on apportera des amendements plus tard — et qui font en sorte qu'on pourrait retirer le permis à un chauffeur de taxi, par exemple, pour une infraction criminelle qu'il aurait commise. Donc, on m'a indiqué que, pour un financier, pour quelqu'un qui finance les permis, c'est inquiétant. Aujourd'hui, vous pouvez me dire que, oui, on peut retirer le permis à quelqu'un, mais là on a mis une coche de plus, là, pour le retrait de permis.

Et, deuxièmement aussi, la question que je me pose: En émettant des permis qui sont à moindre coût, est-ce que la valeur des autres permis sera réduite? C'est important pour le financement, à savoir pour sécuriser le prêteur justement sur vos permis. Est-ce que vous avez regardé de près les clauses qui pourraient permettre de créer des inquiétudes chez les créanciers, par exemple?

M. Bouchard (Daniel): Là, au moment où on se parle, M. le député, on parle de quelqu'un qui... Dans le projet de loi, ce qu'on a comme notion, c'est: «La Commission doit révoquer le permis [...] d'un titulaire.» Nous, on trouve ça déraisonnable. En tout cas, sur certains articles, on trouve ça carrément déraisonnable. Nous, ce qu'on dit, c'est: La Commission peut révoquer un permis, pourra aller jusque-là. Mais je ne pense pas que ce soit plus insécurisant par rapport à un permis de taxi que pour un emprunt personnel. Si, moi, je m'en vais me chercher un emprunt personnel de 25 000 \$, demain matin, puis que, le soir même, je me paie le plus beau party, puis que je me ramasse en prison, je ne les ferai plus, mes paiements, là. C'est la même affaire. Il y a un risque d'affaires, c'est sûr, il y a une portion de risque. Mais avec les taux d'intérêt qu'ils nous chargent, je pense qu'ils le savent, eux autres aussi, puis qu'ils en tiennent compte. Ça fait partie du risque.

Mais, si on a une gradation dans les sanctions, par exemple, avant la révocation d'un permis ou si on

tombe sur un titulaire qui devient abonné des tribunaux, bien, peut-être que, de notre côté à nous, l'industrie, on n'en veut plus de cet individu-là dans notre industrie. Ça se peut, ça. On en a, des titulaires de permis actuellement dans l'industrie qu'on aimerait mieux qu'ils ne soient pas là. Mais, actuellement, on n'a pas de mécanisme pour les cibler puis les tasser.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre.

M. Chevette: Tout d'abord, c'est un amendement qu'on a apporté justement suite aux conversations qu'on a eues. Êtes-vous avocat, vous?

M. Bouchard (Daniel): Pas du tout.

M. Chevette: Vous comprenez drôlement bien la loi, en tout cas.

M. Bouchard (Daniel): Ha, ha, ha!

M. Chevette: Je voulais vous dire ça. Parce que l'article 18, tel qu'amendé — vous allez avoir la chance de lire l'amendement de toute façon — c'est: doit révoquer s'il ne paie pas ses permis, s'il ne paie pas ses... Mais c'est «peut», et, avec la pondération dans les fautes, c'est «peut», à l'article 18 qu'on a déposé ce matin, ça correspond à ce que vous avez dit. Et c'est justement avec des suggestions que vous avez faites qu'on a réalisé qu'il fallait changer et amender la chose. Donc, un autre merci.

M. Bouchard (Daniel): Merci.

M. Chevette: En ce qui regarde l'association professionnelle, vous avez très bien compris que c'est une association professionnelle, et non pas un syndicat?

M. Bouchard (Daniel): C'est très clair.

M. Chevette: Bon. Est-ce que le ministre du Transport aurait placé dans une même association, des propriétaires puis des locataires s'il avait voulu faire un syndicat?

M. Bouchard (Daniel): Non, il les aurait séparé en deux chapitres.

M. Chevette: Bon, je suis content de vous dire entendre ça, parce que j'ai entendu 20 heures de débats en Chambre par des avocats dire que c'étaient des syndicats, puis des syndicats, puis des syndicats. Je te dis que le Barreau aurait des belles chances d'en rayer une gang.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Qu'est-ce que vous voulez? Je pense que ce n'est pas ça. C'est une association professionnelle et, effectivement, même si ça va de soit qu'une association professionnelle ne peut pas diriger une entreprise qui ne lui appartient pas...

C'est comme une pharmacie, ça. Je suis pharmacien propriétaire. J'engage 10 pharmaciens, parce que je suis une

grosse pharmacie. Mes pharmaciens sont des salariés puis ils peuvent être même syndiqués, ils le pourraient. Mais ils se retrouvent tous dans l'Ordre professionnel des pharmaciens puis ils pensent, ils parlent de services professionnels entre eux puis de protection professionnelle, puis ça ne donne pas le droit aux pharmaciens salariés de gérer l'entreprise du pharmacien propriétaire.

Mais on va le mettre plus clair pareil, parce qu'il y en a qui n'ont pas compris. On le mette clair, clair, clair, clair, clair. On va leur demander d'aller vous... Peut-être que vous allez donner des cours à certains procureurs pour qu'ils comprennent, parce que c'est une association professionnelle, professionnelle, et vous avez bien cerné le débat.

L'autre point que vous soulignez, c'est le prix du permis, ce que M. le député de Shefford a dit. Un permis non transférable, non négociable et non louable n'a pas de valeur. L'individu qui a un permis, il va gagner sa vie, tout comme l'autre individu propriétaire qui l'a payé 60 000 \$ gagne sa vie avec. La grande différence, c'est que lui n'accumule pas une cent de valeur et, l'autre, c'est dans un fonds de pension. Ce que ça lui coûte pour le payer, c'est un placement qui lui revient à lui, et quand il peut s'en... ou bien il décide de le vendre, il a sa valeur. Puis, s'il arrive avec trop de permis dans cette zone-là, c'est qui, le premier qui part? C'est tous ceux qui sont temporaires sur cinq ans. Il y a des gros avantages à ça puis c'est pour garder la valeur du permis.

Si ce n'est pas suffisant... J'ai hâte d'entendre ceux qui disent que ce n'est pas suffisant faire des propositions pour ça, pas seulement se contenter de chialer puis bulldozer et puis écrire des feuilles de chou pleines de faussetés. C'est vraiment de proposer des choses concrètes comme vous avez fait depuis le début.

● (15 h 40) ●

Donc, nous, on prétend que quelqu'un qui... Un permis qui n'est pas louable, qui n'est pas transférable, qui n'est pas négociable de quelque manière que ce soit, puis qui est bon pour cinq ans puis qui ne prend aucune valeur, c'est justement pour conserver la valeur des autres. C'est exactement pour ça qu'on le fait. Si ce n'est pas assez, je suis ouvert, surtout avec des gars comme vous autres qui ont idée de travailler positivement. Si vous avez d'autres solutions, envoyez-nous-les.

M. Deslauriers (Michel): Je pense qu'en partant il y a déjà un mécanisme de mis en place à la Commission des transports pour savoir s'il y a une nécessité de permis dans une région. La personne qui va se faire émettre un nouveau permis, c'est sûr qu'elle va rencontrer des personnes de la région qui vont dire: Je ne suis pas certain que ça prend un nouveau permis. Donc, je pense que le débat en vaut la peine dans des conditions comme ça. C'est juste ce que je voulais rajouter.

M. Chevrete: À l'article 36, nous, on va ajouter ce qu'on a déposé, là: Malgré le premier alinéa de l'article 36 existant, l'Association ne peut toutefois intervenir ni directement ni indirectement dans l'administration ou la gestion des affaires courantes d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi pour que ce soit bien clair. Et là on suppose que leur procureur va leur recommander d'accepter ça, j'espère.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford, en vous signalant qu'il reste trois minutes du côté de l'opposition.

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Tout simplement pour revenir sur les propos du ministre concernant la valeur du permis. M. le Président, je pense que c'est facile de faire un calcul, là. Celui qui paie un permis — pour faire donner un chiffre — 50 000 \$ et qui fait des paiements de 500 \$ par mois pendant 15 ans — ça, ce n'est peut-être pas les chiffres exacts, mais c'est pour faire un dessin — donc il paie 500 \$ par mois pendant 15 ans pour payer son permis. L'autre à côté qui achète un permis à bas prix, lui, le 500 \$ par mois qu'il paie, il l'a dans ses poches pendant cinq ans. Il renouvelle son permis cinq ans, puis un autre cinq ans, mettons, pour faire 15 ans. Donc, c'est comme si on le subventionnait en fin de compte, on fait ses paiements. Parce que, là, celui qui aura 50 000 \$ de valeur à la fin...

Une voix: ...

M. Brodeur: Sauf qu'on fait une compétition jour par jour, mois par mois. Je considère d'autres choses. On peut peut-être trouver une autre formule là, mais ça m'agace. Ça m'agace. On y reviendra sûrement en commission. Si vous êtes capable de me donner quelque chose qui pourrait, en tout cas, satisfaire aux inquiétudes des chauffeurs, parce qu'on nous en parle tous les jours comme ça puis, eux autres, ça les agace. Ça les agace. Son voisin ne paiera rien puis, lui, il va payer 500 \$ par mois. Ça agace quelqu'un, ça, c'est inévitable.

Mme Bilodeau (Pierrette): Je crois, M. le député, que ce qu'il faut voir, quand on parle d'un permis qui a une valeur actuellement, le nouvel acquéreur qui va faire un paiement de 500 \$ par mois, c'est l'équivalent de celui qui va se voir éventuellement émettre un permis à zéro puis qui va placer 500 \$ par mois dans un REER. À la fin des 15 ans, les deux auront une valeur x. C'est comme ça, je crois, qu'il faut le voir.

Des voix: ...

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît.

M. Brodeur: Ces gens-là n'ont peut-être pas tous 500 \$ à placer dans des REER chaque mois. On sait que ce n'est pas toujours facile de gagner sa vie dans le domaine du taxi. Je pense que... En tout cas.

M. Chevrete: Mais, voyez-vous, vous ouvrez une porte. On va la faire, la discussion brièvement. Verriez-vous accorder des taxis à 70 000 \$, par exemple, dans les coins où ça peut être très, très ponctuel et où il y aura probablement un surplus d'ici cinq à 10 ans? Puis vous auriez permis à Mascouche... Je ne sais pas, je donne l'exemple de Mascouche parce que c'est là où il y a eu une explosion démographique. Demandez donc à ceux qui chialaient puis qui ont écrit des bouts de papier tout croche d'aller, par exemple, proposer d'aller faire du taxi temporairement dans ces endroits-là parce qu'ils sont en surplus ailleurs. Pas un mot là-dessus. Je le leur ai offert.

Détruire quelque chose, c'est facile. Bâtir quelque chose, ça se fait avec du monde intelligent. Moi, je dois vous dire, pour protéger ceux qui ont une valeur, on n'a pas le choix. Plus on multiplie les permis à valeur x, plus on fait en sorte qu'on met en danger la valeur totale. Je vais vous en donner un petit exemple.

Le Président (M. Lachance): Rapidement, M. le ministre.

M. Chevette: Je viens de recevoir d'Ottawa un article ce matin: *Industrie du taxi à Ottawa*. Il y en a qui aiment ça, Ottawa, là. «La balle est dans le camp des élus municipaux.» Là-bas, ils défont tous les territoires. Vous allez voir qu'est-ce qui va arriver là. Ça, ça veut dire que c'est zéro, la valeur des taxis dans peu de temps à Ottawa. Ce n'est pas ça qu'on veut faire au Québec. Au lieu de chialer, on serait peut-être mieux de s'asseoir ensemble pour garder les valeurs.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford, il reste une minute.

M. Brodeur: Il reste une minute? De toute façon, on pourrait peut-être voir...

M. Chevette: ...pas. Quand vous serez là... Correct, mon gros?

M. Brodeur: On pourrait... En tout cas, de toute façon, c'est...

Des voix: Aïe, aïe, aïe!

M. Bordeleau: Franchement, là.

M. Brodeur: Oui, M. le ministre, là...

M. Bordeleau: Les gens viennent ici puis ils ont le droit de comparaître puis être traités poliment.

M. Chevette: Moi aussi.

M. Bordeleau: ...ont rien dit. M. le ministre, vous devez traiter le monde poliment.

M. Chevette: Continue à te coucher dans le même «bed», toi.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre.

M. Bordeleau: Traitez le monde poliment.

M. Chevette: Oui, oui. Toi aussi.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Tout simplement pour vous dire, M. le Président, qu'il y a des discussions qui auront lieu ici cet après-midi, il y a d'autres en commission parlementaire où on pourra revoir ces points-là. Tout ce qu'on peut voir, pour l'instant, ce qu'il faut... On a fait ça... D'ailleurs, le ministre disait d'entrée de jeu à ces gens-là qu'ils avaient

bien collaboré, que c'était des discussions qui avaient été cordiales. J'aimerais ça que ça continue avec tous les groupes qu'on va rencontrer après-midi, M. le Président.

Mais, tout ça pour vous dire qu'on pourrait peut-être voir un réaménagement aussi des endroits où il y en a trop, de permis. C'est des discussions qu'on pourrait avoir éventuellement.

M. Chevette: Mais, depuis le matin que je vous dis qu'il va y avoir une étude globale. Depuis le matin que je vous dis qu'il va y avoir des décrets exclusivement là où il y en a en manque. Depuis le matin que je vous dis que le décret va fixer des nombres. Et puis depuis le matin que je vous dis qu'il va fixer des conditions. Dois-je le répéter à perpète? Il me semblait que vous compreniez.

M. Brodeur: Je comprends bien, sauf qu'on n'étudie pas des décrets, on étudie présentement un projet de loi. Ça fait que les décrets, on ne les a pas. Donc, c'est des promesses, ça, M. le ministre.

M. Chevette: Non.

M. Brodeur: Déposez-les en commission parlementaire d'avance puis on jugera de la validité ou de la...

M. Gobé: J'avais une question, M. le Président, à poser au ministre s'il est d'accord.

Le Président (M. Lachance): Bien, écoutez, là, à moins d'un consentement... Si vous voulez que ça se continue bien, là, je pense que les règles du jeu, vous les connaissez, il ne doit pas y avoir de manifestation de quelque façon que ce soit. Alors, rapidement.

M. Gobé: Oui, M. le ministre, je sais que le temps est passé, mais avec votre consentement... Ces permis, là, que vous attribueriez ou qu'on attribuerait pour des sommes dérisoires à des chauffeurs. C'est comment le processus d'attribution? Si, je suppose, vous avez 50 permis à donner puis il y a peut-être 1 000, 2 000 personnes qui voudraient l'avoir, comment on va les sélectionner?

M. Chevette: C'est la Commission de transport...

M. Gobé: Oui, mais comment il vont faire?

M. Chevette: Bien, écoutez, si on dit...

M. Gobé: On prend les 100 premiers, les 50 premiers?

M. Chevette: ...par exemple, dans l'agglomération — je ne sais pas — de Terrebonne, il y a deux permis potentiels à être délivrés...

M. Gobé: Il y a 10 personnes qui le veulent...

M. Chevette: Un, tous les chauffeurs vont être avisés de cette avis-là. C'est ce qu'on dit dans les

amendements qu'on vous a déposés. Deux, vous avez le droit, comme chauffeur et comme association, d'aller vous opposer. Il y a moyen de pallier à ça ou bien encore de proposer une formule de permis restreint ou spécialisé, ou tel type ce qui permettrait d'éviter que ça soit deux permis... Troisièmement, s'ils se sont accordés, c'est selon la normale, c'est celui qui demande un permis.

M. Gobé: Oui mais, s'il y a 10 demandes...

M. Chevrette: C'est basé sur les premiers inscrits.

Le Président (M. Lachance): Alors, là-dessus, c'est terminé M. le député.

M. Gobé: ...

M. Chevrette: Ce n'est pas drôle, ce n'est pas la ligue de taxi qui va décider à qui ils donnent le taxi. Devant le tribunal administratif, l'opposition, là, sait très bien que c'est dans l'ordre d'inscription à la Commission de transport. On peut bien rire de ça, mais c'est ça, imaginez-vous. Ils peuvent bien éclater de rire, tous ceux qui peuvent rire de ça, parce que ça n'a pas de bons sens autrement, il faut que ça soit dans l'ordre de celui qui s'inscrit, voyons donc.

Le Président (M. Lachance): Alors...

M. Chevrette: Aimerez-vous que le dernier qui s'inscrit, parce qu'il a été recommandé par M. — je ne sais pas, moi — Lalancette de Laval, passe en avant de celui qui s'est inscrit le premier? Non, non, il y a une logique, dans ça, il y a de l'équité, puis il y a une formule légale.

M. Gobé: Puis, le premier il sait qu'il va y avoir un nouveau quota de permis avant que ce soit annoncé, puis il va s'inscrire, comment on fait?

Le Président (M. Lachance): Bon, alors, nous avons terminé le temps qui était imparti pour le groupe. Alors, merci, madame, messieurs pour votre participation aux travaux de la commission.

(Changement d'organisme)

J'invite les représentants de la Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal.

Document déposé

Le Président (M. Lachance): Je voudrais indiquer aux membres de la commission que nous avons reçu un mémoire de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec. Alors, la copie du mémoire sera remise à chaque participant...

M. Chevrette: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): ...puisqu'ils ne peuvent pas être présents, tel que c'était prévu lors de

ces consultations. Alors, j'invite le porte-parole de la Coopérative...

M. Brodeur: M. le Président, est-ce que je pourrais faire juste une question de directive ou de règlement?

Le Président (M. Lachance): Oui.

● (15 h 50) ●

M. Brodeur: On a vu tantôt que les esprits ont commencé à s'échauffer et puis on n'est même pas rendus à huit heures où on va entendre le Regroupement québécois du taxi. Tout simplement pour vous souligner, M. le Président, qu'on pourrait peut-être, dans ce cas-là surveiller, se motiver immédiatement à faire attention aux écarts de langage, puisque, si on commence tout de suite, ça ne sera pas drôle rendu à 20 heures.

M. Chevrette: Oh! Je pense qu'on peut faire confiance à chacun des députés. Tu as été élu dans ton comté de façon autonome. On va chacun se surveiller soi-même. Correct?

M. Brodeur: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député...

M. Chevrette: Fais ton boulot puis laisse-nous faire le nôtre.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député, de toute façon, je ne tolérerai pas, comme président de cette commission, les écarts. Je pense qu'on doit fonctionner de façon correcte, et ça s'applique à tout le monde autour de la table ainsi qu'aux personnes qui sont en avant.

M. Brodeur: Je suis heureux de vous l'entendre dire, M. le Président.

M. Chevrette: C'est beau.

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite le porte-parole, le représentant de la Coopérative ainsi que la personne qui l'accompagne à bien vouloir s'identifier.

Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal (CLCUM)

M. Boulet (Claude): Bonjour, M. le Président, M. le ministre, MM. les députés. Mon nom est Claude Boulet, je suis président de la Coopérative, et je suis accompagné de Serge Leblanc, qui est trésorier de la même Coopérative. Nous représentons les limousines berlines de la Communauté urbaine, celles qui ne sont pas allongées, les limousines foncées. Nos limousines sont exclusivement noires et bleues. Ce qu'on fait, c'est du transport, comme vous connaissez, protocolaire ou du transport de gens d'affaires. Il y a une grande demande dans ce secteur-là aussi.

On attendait la loi avec beaucoup de hâte, surtout depuis 1995, à Montréal. Dans les années 1995,

à Montréal, le moratoire a été levé, puis il est arrivé sur le marché un nouveau type de transporteurs — du moins à Montréal, il y en avait déjà à Québec. On attendait la loi avec impatience. Ça fait qu'on a participé régulièrement avec nos prédécesseurs, les gens du CPCDIT, à leurs forums, à leurs ateliers. On cherchait, nous autres aussi, à avoir des ententes, des consensus. Ça fait que c'est pour ça qu'on a participé régulièrement un peu à toutes ces démarches-là pour arriver à de quoi, pour pouvoir closer puis pouvoir passer à autre chose, pour pouvoir opérer nos commerces, ce qu'on fait le mieux.

Donc, le document qu'on a ici, ce qui s'est dégagé de ça, à notre point de vue, c'était justement cette recherche de consensus et cette recherche d'entente, puis, tout de suite en partant, on est tombé sur un article où est-ce qu'il y avait un petit peu de la dissension avec les gens de Québec. Ça fait qu'on s'est mis de côté tantôt puis on a commencé à travailler, d'ailleurs, sur un... Les gens de Québec, de par ce qui est prévu à l'article 12... Nous à Montréal, on va avoir des permis provinciaux, puis, à Québec, ils vont avoir aussi des permis provinciaux, ça fait qu'il y a une peur, un petit peu, avec les gens de Québec. Ça fait qu'on a déjà commencé à travailler sur un consensus qu'on pourra vous soumettre un petit peu plus tard, si vous le permettez.

Alors, il y a juste quelques petits points là-dedans qu'on aimerait porter à votre attention. L'article 15. Il était spécifié, dans le livre vert, que les gens de taxi pourraient donner un service de limousine là où est-ce qu'il n'y avait pas de permis, et on en était tout à fait conscient, que les gens de partout ont droit à ce type de services là, ça fait qu'on était tout à fait en accord avec ça. Mais là on ne trouve plus la mention «là où est-ce qu'il n'y a pas de service», et le fait est que, à Montréal, si des chauffeurs de taxi peuvent faire les deux, il va être difficile d'avoir un marché de limousines viable, parce qu'ici il est possible d'avoir le meilleur de deux mondes.

On est bien contents aussi d'avoir vu, à l'article 20, qu'on pouvait vendre le permis, on nous avait informés qu'on ne pouvait pas le vendre. Nous autres aussi, on en a eu, de ça, un petit peu, d'informations curieuses.

Les articles 34 et 50. On a de la difficulté aussi avec ça, des gens qui font de la publicité un peu partout, qui annoncent du transport et qui n'ont pas les permis nécessaires pour faire ce transport-là, qui n'ont pas de permis du tout. Même, c'est une espèce de dynamique de courtage. Ça fait que de voir dans la loi qu'il sera interdit à ces gens-là de faire de la publicité, ça faisait notre bonheur.

Articles 105 et 111. On a aussi, tout comme le Bureau du taxi, constaté que les amendes ont baissé. Nous, notre marché, on remplace surtout les gens qui faisaient du piratage. Ce que le marché du taxi n'était pas capable de prendre, c'est les pirates qui le faisaient. Puis là, nous, on est des gens de taxi, on s'est spécialisés pour aller reprendre ces marchés-là qui avaient été perdus au profit de pirates. Ça fait que, quand on voit les amendes baisser, ça nous inquiète un peu, tout comme le faisait remarquer Richard Boyer tantôt, du Bureau du taxi.

À l'article 135 aussi, on parle des permis grand-père. C'est les permis qui étaient avant régis sous le

chapitre VI de la loi. Ces permis-là, on est tout à fait conscient que ça oblige d'avoir un pan de la loi qui est gardé seulement pour eux. Par contre, si tous ces permis-là peuvent arriver sur le marché en même temps, ça crée des craintes chez nous, puis ce qu'on proposerait, ça serait que, le permis, il soit toujours aboli comme il est prévu et qu'il soit remplacé par des permis individuels d'agglomération, sauf qu'il y ait une espèce de moratoire pour que ces permis-là ne puissent être vendus en bloc d'ici la révision de la loi qui est prévue en 2005. Ça fait que, à ce moment-là, si on pouvait les garder ensemble, ces permis-là, bien, ça ne viendrait pas inonder le marché d'un bloc puis ça éviterait un petit peu une autre dynamique de spéculation.

Ça fait que finalement, nous, on a toujours présenté notre service comme un service de haut de gamme. On a été très exigeants dans nos mémoires. On a demandé qu'on soit sévère et exigeant envers nous, et c'est ça. Donc, l'orientation elle est bonne. On désire harmoniser nos rapports avec un peu tout le monde puis le Forum tend vers ça, l'Association professionnelle aussi. On est prêt à embarquer là-dedans sans même avoir de statuts spéciaux. On croit que...

Notre plus gros problème, c'est un problème de communication qu'on a, nous autres, au sein de notre industrie. Ça fait que le forum où est-ce qu'il y aura aussi les chauffeurs qui ont des problèmes, nous, les gars de limousines, si on fait tous partie du même pot, on pourra s'entendre. Et, si on ne s'entend pas, bien, on fera comme on a fait. On s'est créés en coopérative, on est allés fouiller dans nos poches pour faire valoir nos droits, on est allés voir des juristes, on s'est plaint à vous, les législateurs, puis, finalement, ça a fait qu'on est en mesure d'être ici aujourd'hui pour parler de nos problèmes. Ça fait que, dans le cadre de l'Association professionnelle, si ça ne marche pas, bien, on fera la même chose, on recommencera puis on ira cogner à vos portes tout simplement. Ça fait que...

Donc, on est prêt à lui donner la chance. On attendait ça donc depuis 1995. Le domaine de la limousine, il y avait trois types de limos là-dedans. Nous autres, on a les berlines, tous ceux qui ont pris des permis de taxi et qui les ont spécialisés. Puis, en tout cas, moi, c'est un travail que je trouve très agréable. Puis, autour de moi, c'est un petit peu la même dynamique, et on veut le développer, ce marché-là. Ça fait qu'il y a de la place encore pour d'autres là-dedans. C'est à peu près tout. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci. M. le ministre.

M. Chevrete: D'abord, je vous remercie de votre mémoire, et effectivement, on nous dit que ça a échappé, parce qu'on l'avait réglé, il me semblait, en commission parlementaire, la première fois qu'on vous a entendus. Donc, on va l'ajouter. C'est un petit bout de phrase qui aurait échappé à nos juristes. Donc, on va le mettre au niveau de l'article par article. C'est à l'article 15. On va le modifier, on va apporter l'amendement.

Quant aux amendes, vous êtes le troisième groupe, je pense, à en parler depuis le matin. On a un problème majeur, c'est que le camionnage lourd, les

autobus sont moins chers que le taxi, si bien que, quand on arrivait avec les amendes de 1 000 \$, le juge disait: Pour tel type d'infraction, bien, je n'applique pas l'amende qui est très élevée quand on compare. En la mettant plus basse par rapport aux amendes existantes dans d'autres secteurs, on court plus de chances qu'elle soit appliquée. C'est juste ça qui nous a motivés. Si vous croyez qu'il y a d'autres façons de le mettre... Moi, je pense qu'on est mieux de mettre une amende réaliste puis qu'elle soit imposée que de la mettre trop haute puis que les juges ne l'appliquent pas. C'est le choix qu'on a fait devant la réalité des faits. Il n'y a pas d'autres motifs. Ce n'est pas pour diminuer l'impact, c'est par le fait qu'il n'y en ait pas, on dit, bien, en mettant une amende plus proportionnelle par rapport au transport illégal, ça va peut-être... Cette fois-ci, elle pourrait s'appliquer au moins, parce que, si... En tout cas, je ne sais pas, j'aimerais vous entendre là-dessus parce qu'on est pris dans un dilemme. Ou on la laisse puis ça continue à ne pas avoir d'effet ou on veut qu'il y ait un effet certain.

M. Boulet (Claude): M. Boyer, tantôt, parlait d'une certaine efficacité au niveau de l'amende. Il avait... Cette pénalité-là, elle était aussi dans deux phases. La deuxième phase, lorsqu'il y avait sanction, il y avait retrait de la plaque pendant trois mois, mais l'automobile était plaquée sous un autre nom ou une autre personne. Ça fait que, finalement, le retrait ne se faisait pas.

Mais l'esprit d'encourager le piratage, la question: Est-ce qu'on doit, nous, être plus agressifs puis développer le marché ou si on doit y aller par sanction sur les pirates? Moi, dans mon esprit, tantôt, j'écoutais M. Boyer qui nous disait que, à 90 %, les amendes étaient appliquées par les juges. Bien, à ce moment-là, j'opterais sur, sans les mettre extraordinaires, au moins les mettre au même niveau qu'elles étaient avant.

● (16 heures) ●

Tantôt, vous avez fait une concordance, avec M. Boyer encore une fois, entre les autobus et le taxi. Faire du transport illégal en autobus, c'est quelque chose d'assez compliqué parce qu'il faut que tu aies un autobus, tandis que, pour faire du transport illégal par automobile, tout le monde a une automobile, ça fait que l'accès à la fraude est facile, l'accès au piratage est facile parce que tu as un char qui dort dans le «driveway», c'est tentant.

M. Chevrete: En tout cas, on va le regarder à nouveau. Mais, comme je vous dis, l'objectif n'était pas de diminuer l'impact, c'est d'avoir un impact plus positif parce qu'on se rend manifestement compte qu'ils ne l'appliquaient pas. Il faut dire que ce n'est pas la seule façon. Les pirates ont développé toutes sortes de stratégies. Il y a même des pirates ontariens qui viennent chercher du monde ici en berline, hein. On est au courant de ça aussi. Vous savez, ce qui est arrivé, ça nous a donné... Parce qu'on était déjà sur une enquête avec la police de l'Ontario et avec la GRC. Mais plus on va se donner de moyens au moins efficaces et qui font mal à court terme, plus on a des chances de le réaliser. Je ne suis pas fermé, moi, à changer ça si vous jugez qu'on est mieux de modifier légèrement, en tout cas, à la

hausse par rapport à ce qu'on a mis. Nous, on l'a mis tout simplement en disant: Il ne pourra pas ne pas lui donner le minimum. C'est un peu ça qu'on cherchait. On pourrait peut-être mettre des fourchettes différentes, on en parlera au niveau de l'article par article. Mais je retiens ce que vous dites, en tout cas, comme étant une solution intéressante. Je vais laisser mon collègue Deslières...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Merci, M. le Président. M. Boulet, M. Leblanc, à l'instar de ceux qui vous ont précédés à la commission, ce que je retiens, c'est que, dans l'ensemble, vous êtes favorables, en accord avec l'esprit, les principes de la loi de façon générale et particulièrement pour l'industrie du transport par limousine.

M. Boulet (Claude): Nous, dans un premier temps, ça va nous permettre de nous entendre avec les gens qui travaillent avec nous, les gens qu'il y a autour de nous autres. Parce qu'on s'est toujours présentés complémentaires au taxi, puis là on a été en confrontation. On vit un peu le syndrome Murray Hill, là. Puis, moi, je suis un gars de taxi puis je ne m'en cache pas, puis j'en suis très content, puis le taxi me fait vivre depuis le 7 janvier 1980. C'est une belle business et j'étais bien content d'être dedans, puis je suis bien content de la voir se développer aussi. Ça fait que cette loi-là va me permettre, je le crois, d'être un peu plus harmonieux avec les gens qui sont autour de moi et de me concentrer aussi à faire ce que je fais de mieux, c'est-à-dire transporter des gens.

M. Deslières: Donc, vous, comme plusieurs dans l'industrie du taxi, vous étiez en attente depuis des années et des années. Depuis que le processus, les grandes étapes de cette réforme du taxi sont commencées, depuis trois ans, 1997, vous avez à peu près participé à chacune des étapes. Quand je dis vous, c'est votre groupe, votre industrie. Vous avez apporté des... Vous vous êtes mis en mode de solution pour trouver... On le dit puis on ne le cache pas, l'ensemble des problématiques rencontrées dans ce dossier étaient difficiles. Vous avez apporté des solutions très pointues dans des éléments d'une industrie du transport par limousine. Et là aujourd'hui je vous remercie au nom de la commission parlementaire puis au nom de tout le monde. C'est fort apprécié, tout le travail que vous avez fait tout au long de ces années.

Vous nous dites aujourd'hui qu'à l'article 12 il y a un élément qui ne vous satisfait pas et que vous êtes en discussion avec les gens de la région de Québec pour apporter des ajustements. Est-ce que vous êtes en mesure de déposer aujourd'hui?

M. Boulet (Claude): Pas tout à fait aujourd'hui parce que ça a été de la discussion de corridor puis on n'a pas tout à fait un consensus, entre autres. Mais il sera facile à développer, je crois, avec M. Dumais, entre autres, assez rapidement, un consensus là-dessus où est-ce qu'on va avoir des positions qui vont nous satisfaire tous les deux.

M. Chevette: Mais ce serait aussi facile, je pense, de régler ça par ce qu'on appelle dans notre jargon un papillon pour bien sécuriser les deux groupes.

M. Boulet (Claude): Effectivement.

M. Chevette: On en a déjà parlé avec le légiste pour voir si ça se faisait passablement rapidement. On pourrait l'ajouter dans le 15 également.

M. Gobé: Vous pouvez nous le lire?

M. Chevette: Bien là, c'est quand même un premier jet pour vous donner l'esprit.

M. Gobé: ...

M. Chevette: Si vous avez tous les oreilles grandes ouvertes, je vais vous le lire. Insérer, à la fin de la première phrase et après les mots «par taxi spécialisés», les mots «sauf sur le territoire de desserte d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés». Ça pourrait ressembler à ça.

M. Boulet (Claude): Parfait. O.K., c'est parfait, merci.

M. Deslières: M. le Président, juste pour... Est-ce que ça va?

M. Boulet (Claude): Oui, ça va.

M. Deslières: Ça va? Juste un mot pour vous remercier de vous être mis en mode de solution. Votre rapport a été d'emblée très positif et bien reçu.

M. Boulet (Claude): Merci.

M. Deslières: Merci à vous.

M. Boulet (Claude): Merci beaucoup.

M. Deslières: Merci à tous vos gens de votre industrie.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. J'aurais peut-être une question à vous poser au départ: Qui fait la vérification chez vous? Qui vérifie s'il y a du transport limousine pirate ou pas pirate?

M. Boulet (Claude): C'est les chauffeurs qui, à un moment donné: Aïe, as-tu vu un tel? Regarde-le, lui, passer. C'est vraiment des chauffeurs qui sont sur le terrain qui voient qu'est-ce qui arrive. Puis, à ce moment-là, on appelle au Bureau du taxi s'ils sont en mesure... Évidemment, il y a toujours un problème de logistique. Est-ce que les inspecteurs sont capables de venir assez rapidement? Est-ce qu'on est en mesure de les aider au niveau de l'élaboration de la preuve? La preuve est difficile à déposer, ça fait qu'à ce moment-là il faut qu'il y ait un inspecteur qui vienne assez

rapidement. Il y a quelques modifications là-dedans qui vont aider à faire la preuve au niveau des transporteurs pirates. Mais, nous autres, en tout cas, quand on voit qu'il y a un F qui est stationné, il y a un Town Car noir récent avec un chauffeur qui est assis en avant puis des gens à l'arrière, puis là il attend, il vient de laisser des gens puis il attend, bien là on se doute qu'il y a quelque chose d'illégal. Ça fait que, là, on appelle les organismes qu'on peut appeler. Les policiers, ils ne connaissent peut-être pas assez la Loi du taxi pour l'appliquer. À ce moment-là il faut rejoindre les gens du Bureau du taxi, qui ont des contraintes d'horaire évidemment, ça fait que, quand ça arrive le soir, il faut laisser ça sur une boîte vocale. Ça fait que vous comprendrez que c'est difficile de prendre ces gens-là sur le fait.

Puis les clients, ils ont un chauffeur impeccable dans une auto impeccable. Les clients ne se plaindront jamais, jamais. À ce moment-là, la seule preuve qui peut se faire, c'est les gens du Bureau du taxi qui arrivent sur-le-champ et qui sont en mesure de démarrer leur enquête immédiatement à ce moment-là.

M. Gobé: Mais en quoi le projet de loi va améliorer la détection de ces pirates-là?

M. Boulet (Claude): Tout dépendant des pouvoirs que vous allez donner au Bureau du taxi pour faire ça.

M. Gobé: Est-ce qu'il n'y a pas des mécanismes particuliers qui pourraient être mis en place, je ne sais pas, une plaque spéciale, qui dirait que vous êtes une limousine autorisée, avec permis et en ordre, qui pourrait...

M. Boulet (Claude): Nous avons déjà ça, avec les plaques TS. Moi, j'avais une plaque T11, dans mon cas; là, maintenant, j'ai changé mon immatriculation pour une plaque TS. Mais là le seul problème que les gens du Bureau du taxi ont, c'est qu'ils voient ma plaque TS, mais ils ne savent pas nécessairement de quelle région je suis. Mais la clientèle, en même temps, ce dont on a peur aussi, on ne voudrait pas qu'il y ait une plaque vissée sur le coffre parce que ce que les gens veulent... C'est un service de transport discret.

M. Gobé: ...c'est de la plaque d'immatriculation dont je parle, moi.

M. Boulet (Claude): Oui. Bien, la plaque d'immatriculation standard, il y a déjà le préfixe TS dessus. Puis, nous, on a peur de voir quelque chose d'autre arriver sur le coffre pour identifier clairement la limousine. À ce moment-là, la clientèle, elle serait peut-être un petit peu rébarbative à... Il y a un problème.

M. Gobé: Oui, c'est ça. Alors, c'est quasiment un problème avec très peu de solutions. Ça va continuer. Le projet de loi ne règle pas cette particularité-là, tel qu'il est fait actuellement, en tout cas.

M. Boulet (Claude): Si le Bureau du taxi a plus de moyens... Mais là je ne suis pas juriste, moi, je ne sais pas jusqu'où... Puis je me réfère toujours à ce que

M. Boyer a dit, mais, moi, je ne peux pas l'appliquer directement. Je sais juste que, s'il y a beaucoup de monde au Bureau du taxi, je vais appeler puis je vais avoir une réponse puis je vais parler à quelqu'un. S'il y a moins de monde, je vais tomber sur une boîte vocale, ça fait que là...

M. Gobé: En ce qui concerne les amendes, comme M. le ministre le disait, vous êtes le troisième groupe que nous entendons et le troisième qui nous parle des amendes. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu peut-être de graduer, de faire des amendes progressives? En d'autres termes... Parce que le ministre nous dit: À 1 000 \$, le juge ne l'applique pas parce que, il dit, l'offense n'est pas assez forte ou il tient compte peut-être de la situation du fautif. Est-ce qu'à ce moment-là il n'y aurait pas lieu d'y avoir une graduation qui fera en sorte qu'au départ il y a une amende, mais par récidive — en tout cas, généralement, ils vont récidiver, c'est ce que les gens nous disaient ce matin — et rendu à la deuxième ou à la troisième récidive, bien là c'est le permis de conduire qui est suspendu, ou je ne sais trop quoi? Donc, est-ce qu'on ne pourrait pas graduer la sanction?

M. Boulet (Claude): Toute intervention, pourvu qu'elle amène ça à baisser. M. Boyer, tantôt, si j'ai bien compris — je me réfère toujours à son témoignage parce que je ne suis pas juriste puis je ne passe pas mon temps en cour — disait que les juges les appliquaient. Si je me rappelle bien de ce qu'il a dit, donc, les juges appliquaient ces amendes-là. Or, ici, dans le corridor, je lui ai parlé du retrait de la plaque, il m'a dit: Écoute, les gens le contournent, parce qu'ils font plaquer l'automobile par un tiers. Mais, au niveau des applications d'argent, ce que j'ai compris ce matin — je le dis sous réserve — c'est que les juges à Montréal les appliquaient. Ils ne les appliquent peut-être pas à Québec ni à Trois-Rivières ou ailleurs, mais... Du moins de ce que je me rappelle avoir entendu ce matin.

• (16 h 10) •

M. Gobé: En ce qui concerne les tarifs que vous chargez, bien sûr ce n'est pas les mêmes tarifs que les taxis, tout le monde sait ça, ou du moins je pense que tout le monde le sait. Je crois savoir que vos tarifs sont liés à l'augmentation des tarifs de taxi mais pas le même coefficient. C'est ce que j'ai cru lire et comprendre. Est-ce que cette loi, ces changements-là vont modifier le mécanisme d'augmentation de vos tarifs de limousine? Et de quelle façon, si ça a lieu?

M. Boulet (Claude): Nous attendons le règlement. Nous avons fait des représentations pour qu'il y ait toujours un rapport entre le coût d'un taxi et le coût d'une limousine, et d'une limousine de grand luxe aussi. On veut toujours garder un rapport entre les trois types de transports. Si ce n'est pas écrit dans la loi, on m'a dit que ça viendrait dans le règlement. Sauf que l'étalon présentement utilisé, c'est le tarif horaire. Et nous avons demandé, et je pense qu'il y a un consensus dans l'industrie là-dessus, c'est que l'étalon, au lieu d'être le tarif horaire, soit dans un premier temps la course entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport de Dorval, et vice et versa. C'est vraiment là que se déroulent, si vous

voulez, les confrontations entre le taxi régulier et la limousine. Et, à ce moment-là, si on établit un coefficient à partir de cette course-là pour fixer notre tarif minimum et, après ça, fixer aussi notre relation avec les limousines de grand luxe, donc si on prend cet étalon-là entre Dorval et le centre-ville, ça devrait aussi, encore une fois, enlever des problèmes qui...

M. Gobé: Ce n'est pas fixé, pour l'instant, dans le projet de loi.

M. Boulet (Claude): Ça va dans le règlement...

M. Gobé: Pourquoi on ne le met pas dans le projet de loi?

M. Boulet (Claude): Ah! Bien, je n'ai pas d'objection...

M. Chevette: C'est parce que c'est bien plus simple de changer un règlement qu'une loi. Quand tu mets ton assise juridique... Si on s'en rend compte puis si on dit: C'est dépassé, ça, au lieu de venir en Chambre, puis une première lecture, un dépôt... Vous savez tout le temps que ça prend. Par règlement, c'est beaucoup plus rapide, beaucoup plus simple. D'ailleurs, toute tarification, c'est rare que c'est fixé dans la loi. Prenez toutes les lois du Québec, l'ensemble de la tarification, c'est par règlement.

M. Gobé: Mais pas forcément la tarification, mais les coefficients... Monsieur ne parlait pas de chiffres, là, il parlait d'un mécanisme, hein, qui respecterait un coefficient d'augmentation en tenant compte de l'augmentation de... Donc, pourquoi on ne met pas de mécanisme, de procédé dans la loi, quitte, par règlement, après, à mettre les chiffres et les augmentations?

M. Chevette: Parce qu'il parle de coefficient, de formule de coefficient, d'ajustement...

M. Gobé: Bien, formule d'augmentation, la formule et non pas les chiffres. Qu'en pensez-vous, monsieur?

M. Chevette: C'est que notre système législatif, M. le député, n'a pas été basé là-dessus, vous le savez très, très bien. Puis, 99,9 % de nos lois, c'est par règlement. Là où ça ne l'est pas, ça crée tout un problème, parce que quand on arrive... on s'entend avec les groupes, puis là il faut aller en Chambre. Ça dépend de l'humeur de l'opposition, pour changer les lois.

M. Boulet (Claude): Si vous me permettez, on fait déjà face à un mécanisme, dans la loi. Et, le mécanisme étant le taux horaire, on était à 1,8 fois le taux horaire du taxi pour fixer notre minimum de course. Là, à un moment donné, on a fait une réflexion rapide, puis là on s'est rendu compte que, si le taxi demandait le double du taux horaire dans sa course vers le centre-ville, entre Dorval et le centre-ville, il y aurait une augmentation ridicule de 2 \$, et, nous, ça doublait nos tarifs.

M. Gobé: C'est ça, oui.

M. Boulet (Claude): Ça fait que le mécanisme automatique, nous, on en a peur, on en a peur suite à l'expérience de l'actuelle loi, qui fait que quelque part on est à la merci, donc... Là, on est à...

Une voix: ...

M. Boulet (Claude): Excusez-moi. Donc, le mécanisme, s'il pouvait être mis dans le règlement... Si jamais il y a une situation qui est hors de contrôle ou qui peut provoquer des changements drastiques, bien, s'il est dans le règlement, pour des raisons législatives avec lesquelles on n'est pas tellement familiers...

M. Gobé: Oui, mais, moi, je vais vous dire pourquoi. La raison législative, c'est que, quand vous faites un projet de loi, vous modifiez une loi qui touche les intérêts ou, comment dirais-je, les conditions de travail ou les rémunérations d'employés ou de commerçants, enfin, les différentes parties de gens qui sont dans la société. Un projet de loi, vous passez devant les députés. C'est public, vous pouvez venir ici, en cette Chambre, vous pouvez venir faire valoir vos points, vous pouvez défendre des avis contraires et vous avez des chances d'être entendus, avec l'humeur de l'opposition... Là, c'est nous, mais probablement qu'un jour ça sera eux, hein, ça va arriver quelque temps. Et il y a là une garantie au moins, pour les citoyens, pour les gens qui sont concernés, de se faire entendre.

Alors qu'un règlement, bien, moi, je peux vous dire qu'il y a des décrets qui sont passés, hein, et c'est passé un peu avant Noël, et puis on l'apprend 15 jours après, puis personne ne s'est occupé de ça, personne ne l'a vu ou seulement quelques initiés, et, quand on le voit, c'est déjà trop tard. Alors, il y a là un danger, comment dire, d'opacité, où on dit: On va le passer à tel moment, puis le Conseil des ministres se réunit puis... Ça fait 15 ans que je suis député, j'en ai vu quelques-uns de cette façon-là. Et il est trop tard, ça a été décrété, après, hein.

M. Boulet (Claude): Nonobstant qu'est-ce qui est au gouvernement — ça fait déjà longtemps que je suis dans l'organisation — quand il arrive des situations comme ça au niveau des règlements, quand il y a des situations qui sont vraiment aberrantes, en allant cogner à la porte de nos députés, je crois qu'il est quand même assez facile de faire ces changements-là. Et on peut mettre dans la loi l'étalon, qu'il soit fixé entre Dorval et le centre-ville. On peut mettre dans la loi aussi qu'il y ait un rapport avec les grand luxe, avec les véhicules allongés, les limousines de party. Mais mettre le chiffre dedans, on a une crainte par rapport à, oups! s'il arrive quelque chose, à ce moment-là, que ça...

M. Gobé: Mais vous posez la question, je vais prendre votre réponse, je ne suis pas pour la refuser. Je ne veux pas vous vendre quelque chose. Mais juste vous mentionner, avant de passer la parole à mon collègue, quand vous dites: Quand il y a un décret qui ne fait pas notre affaire, on va à notre député, il est trop tard. Vous pouvez aller voir tous les députés que vous voulez, quand un décret a été fait par le Conseil des ministres, la

game est faite — excusez-moi de vous dire ça — vous allez attendre longtemps pour la changer.

Alors qu'un projet de loi, quand il ne fait pas votre affaire, il est public, il est comme là. Vous avez des gens comme les chauffeurs de taxi en arrière puis les autres, ils sont capables d'être ici puis ils sont capables de nous parler, ils sont capables de nous influencer, de quelque côté qu'on soit. D'accord? Et c'est là toute la différence entre une loi et entre un décret.

Mais je vous remercie de votre réponse. C'est ce que vous pensez et ce que je voulais savoir et non pas ce que, moi, forcément je pourrais penser. C'est ce que j'avais à vous dire.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford, vous brûlez d'impatience d'intervenir.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. J'ai dû quitter quelques secondes. Nous allons travailler en commission parlementaire probablement à compter de la semaine prochaine sur le projet de loi. Il y a deux groupes. On va entendre un autre groupe un peu plus tard, d'autres propriétaires de limousines. J'ai cru comprendre — puis je ne suis pas un expert là-dedans, je ne sais pas s'il y en a d'autres experts — qu'il y a deux sortes de limousines...

Une voix: ...

M. Brodeur: Trois sortes de limousines. Est-ce que vous jugez bon que la même législation puisse s'appliquer aux trois ou il y aurait encore des intérêts différents dans chacun de ces groupes-là? Je pose la question parce qu'on va avoir à légiférer là-dessus justement la semaine prochaine, voir si tout le monde est en accord. Parce qu'on reçoit deux groupes puis vous me dites qu'il y en a trois.

M. Boulet (Claude): À long terme, je le crois. C'est...

M. Brodeur: À long terme?

M. Boulet (Claude): À long terme, je le crois.

M. Brodeur: Donc, la réponse veut dire qu'à court terme vous ne vous entendez pas tous.

M. Boulet (Claude): C'est ça. C'est exactement ça. À court terme, on...

M. Chevette: Quelle est la grande différence, si vous me permettez, entre celui qui va venir puis vous autres?

M. Boulet (Claude): O.K. Eux autres, c'est les limousines de party, les limousines allongées qui sont visibles et qui sont... Nous, c'est un travail de discrétion qu'on fait puis, eux, c'est un travail de... c'est le party puis on s'amuse puis...

Une voix: ...

M. Boulet (Claude): Ha, ha, ha! Excusez, c'est des... Donc, c'est tout un autre marché. Eux autres, ils

travaillent les fins de semaine, les vendredi soirs, les samedi soirs, ils s'occupent de toutes sortes de groupes qui veulent partir sur la galère. Et, nous autres, bien, ce qu'on fait, c'est du transport comme vous en faites régulièrement vous-même quand vous vous assoyez derrière une auto puis que vous avez un chauffeur puis vous êtes en arrière au téléphone en train de lire un projet de loi. Bien, nous autres, c'est le service qu'on donne. Sauf que, vous autres, vous avez des gens qui s'occupent de vous autres, on n'est pas capables d'aller vous chercher comme clientèle, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Mais, nous autres, on marche.

M. Boulet (Claude): Tandis que les gens de limousines, c'est... Nous autres, donc, on travaille à tous les jours, on commence tôt le matin, puis il y a de l'ouvrage qui tourne au travers de déplacements surtout d'affaires, pour les raisons que j'ai mentionnées tantôt, tandis que les autres limousines, c'est ça.

Et les autres limousines aussi, il y a eu un moratoire à Montréal sur la conversion, la spécialisation de taxis en transport en limousine berline, et il y avait une grande demande. Montréal étant la métropole, il y avait une grande demande pour ce type de service là. Puis les gens, ce qu'ils ont trouvé pour contourner la loi — les gens qui offraient le service — pour contourner le moratoire, c'était de se prévaloir du permis à 5 000 \$. Ça fait que là ils versaient 5 000 \$ et, en échange, ils pouvaient aller se chercher une limousine. Pas les 10 passagers. Les 10 passagers, c'est des gens qui font des partys. La plupart ont des véhicules neufs, puis c'est vraiment des gens qui sont spécialisés dans leur créneau.

Mais les autres, qui sont à cheval entre nous autres et eux autres, bien là ils ont été chercher ces permis-là pour faire la demande de berline. Ça fait que les limousines allongées de 20 pouces, c'est une berline, ça. Même si on fait croire que c'est une limousine allongée, ce n'est pas une allongée, c'est une berline. Et là, eux autres, évidemment, la loi, il y a quelque chose de prévu qui nous semble tout à fait correct pour les 20 pouces et pour les six passagers. Par contre, pour les allongées, ça, c'est d'autres choses. Et ces gens-là vont venir ici ce soir et ils vont faire les représentations. En tout cas, c'est le genre de débat que vous allez voir avec eux autres.

Il y a des 10 passagers qu'on ne voit pas, on n'est pas en compétition avec eux autres. Mais il y a les six passagers et les allongées de 20 pouces aussi qui ont des permis à 5 000 \$ et qui voudraient avoir, eux autres, comme cadeau, un nouveau permis de taxi gratuitement, s'ils ne l'ont pas gratuitement, en échange de ce qu'ils ont payé avec les 5 000 \$.

• (16 h 20) •

Le Président (M. Lachance): Alors, merci de votre participation aux travaux de cette commission.

M. Boulet (Claude): Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): J'invite immédiatement les représentants de la Ligue de taxi de Québec à prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): J'indique immédiatement que nous entendrons, avec le consentement des membres de la commission, immédiatement après la Ligue de taxi, M. Serge Cloutier, pour une durée de 15 minutes.

Alors, comme pour les autres groupes, j'invite le porte-parole à s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne.

Ligue de taxi de Québec

M. Dumais (François): Mon nom est François Dumais. Je suis président de la Ligue de taxi de Québec. Je suis accompagné de Michel Lévesque, qui est président de la Ligue de taxi de Longueuil.

M. le Président, M. le ministre, MM. les députés, c'est un plaisir quand même de pouvoir... l'occasion qui nous est offerte, en fait, de pouvoir présenter un peu une partie des impressions sur le projet de loi n° 163. D'abord, la Ligue de taxi de Québec compte 440 détenteurs de permis, celle de Longueuil 342. Et je vous ai fait passer un peu le détail de ce qu'on va vous donner.

Les objectifs qu'on poursuit, dans le fond, c'est les mêmes qu'on avait énoncés dans le livre vert: l'amélioration de la compétitivité de l'industrie, simplifier la réglementation, responsabiliser l'industrie, assurer un service de meilleure qualité, accroître la sécurité des usagers.

Nous sommes favorables, dans l'ensemble au projet de loi. On souhaite y apporter certaines bonifications qui, selon nous, assureront à la fois une meilleure fonction et une plus grande efficacité dans l'industrie pour les usagers. Je peux dire, à venir jusqu'à maintenant, qu'on a toujours eu l'occasion de s'exprimer. Je peux même mentionner la disponibilité à la fois des fonctionnaires, à la fois des gens qui sont au cabinet du ministre et du ministre lui-même. Et jamais on ne nous a fermé la porte à quelque occasion que ce soit qui nous aurait empêché de bonifier ce projet ou de faire part de nos craintes par rapport au projet.

Au chapitre II, on parle ici des permis de propriétaires de taxi, les permis restreints. On dit que, normalement, «un permis de propriétaire de taxi autorise son titulaire à posséder un seul taxi, une seule limousine ou une seule limousine de grand luxe». Ce qu'on veut, dans le fond... C'est que, pour celui qui exploite une limousine, on sait aujourd'hui que c'est automatique, il doit absolument acheter un permis de taxi et le convertir en limousine. En ce qui a trait aux limousines de grand luxe, c'est une cotisation annuelle ou un droit d'opération de 5 000 \$. Ce qu'on aimerait, nous, c'est que ces permis-là, comme les permis de limousine, soient conditionnels à l'achat d'un permis de taxi au départ. D'abord, je crois que ça permettrait de... surtout que ces permis-là devraient prioritairement être pris à l'intérieur des deux grosses agglomérations, soit celle de Québec et de Montréal. Parce qu'on sait que c'est là où, en grande majorité, on est capable d'avoir suffisamment de travail pour faire vivre un propriétaire de limousine. Et on ne devrait pas accepter de transformer des permis qui sont en dehors de ces agglomérations-là. Et on sait que,

dans ces deux agglomérations-là, déjà, il y a une problématique en termes de nombre de permis de taxi. Et ça permettrait, à ce moment-là, de dégager la rue pour le taxi traditionnel.

Aussi, par rapport à ces permis-là, on ne veut pas que soit étendu... On veut le maintien de la réglementation et de la législation actuelles en ce qui a trait aux deux territoires de Québec et de Montréal, de façon à ce que les gens de Québec travaillent à Québec et ceux de Montréal travaillent à Montréal. On n'est pas prêt encore, là. Pour l'instant, il y a 22 permis qui sont disponibles dans la région de Québec. Et je vous dirais qu'il y en a peut-être six ou huit présentement qui sont en opération. Et, tant qu'on n'aura pas atteint justement ce chiffre de 22 là, je ne pense pas qu'on puisse se permettre d'avoir des gens qui vont venir travailler dans l'agglomération.

En ce qui a trait à la délivrance des permis, on parle d'un ratio, ici, par rapport à la population. Lors de la réunion qu'on a eue à Québec, il y a quelqu'un qui avait fait une suggestion au ministre, à savoir: Est-ce que le moratoire devrait être maintenu dans les agglomérations où le ratio, un permis-1 000 de population, n'est pas atteint? Nous, on croit qu'on devrait maintenir ce ratio-là dans les agglomérations où il n'est pas atteint et maintenir le moratoire.

C'est sûr aussi qu'on est préoccupé par l'émission de nouveaux permis. M. le ministre, on a vu les amendements que vous avez apportés. Je ne le sais pas si c'est suffisamment étanche. Est-ce que ça devrait faire l'objet d'un avis favorable à la fois du Forum et de l'Association professionnelle avant l'émission de ces permis-là? Je pense que c'est une question qu'il faut se poser. Lors de la commission parlementaire du mois de novembre, autant la formation du gouvernement que de l'opposition et vous, M. le ministre, vous avez mentionné que vous vouliez donner des moyens à l'industrie de façon à ce qu'on puisse gagner notre vie de façon décente et honorable. Et je ne pense pas que l'émission des permis vise justement à venir appauvrir l'industrie. Mais je crois que ce serait important qu'on puisse avoir des balises très claires qui vont pouvoir rassurer tout le monde à ce niveau-là.

Au niveau de la révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt, on dit que la Commission doit révoquer les permis. Je crois qu'on en a discuté à plusieurs reprises. On est conscients que c'est souvent la peine capitale, dans certains cas. Et je crois qu'il faut justement qu'on puisse moduler ou du moins avoir une certaine gradation dans les sanctions, entre autres, en ce qui a trait à: «La Commission doit [...] révoquer les permis de propriétaire de taxi d'un titulaire lorsque ce dernier n'a pas payé.» Ça, c'est plus des mesures qu'on peut qualifier de mesures administratives et ça ne devrait pas, pour aucune considération, entraîner la révocation d'un permis de taxi.

Et là j'ai noté que, dans l'ancienne loi, on parlait de «payer à échéance les droits», «a contrevenu au premier alinéa de l'article 21», «a exploité une automobile attachée à un permis lorsqu'il était suspendu». Et on a connu déjà des cas où quelqu'un avait oublié de sceller son taximètre. Même ça peut être une journée. Ça ne veut pas dire qu'il vole la clientèle, ça ne veut pas dire que le taximètre n'est pas en bonne

fonction. Parce que, moi-même, j'en fais des scellages, et plus souvent qu'autrement à chaque six mois, on n'a pas à retoucher le taximètre, il est toujours correct.

L'Association professionnelle. On est favorables à la création d'une association professionnelle, puis on dit qu'afin d'assurer le bon fonctionnement de cette Association et lui permettre de remplir effectivement les mandats qu'elle se donnera le gouvernement devrait fixer la cotisation de départ, c'est-à-dire la cotisation en vigueur au moment de la formation de l'Association. Nous proposons que cette cotisation soit établie à partir d'une moyenne des cotisations actuelles des ligues de Québec et de Montréal et que par la suite, lors de l'assemblée annuelle qui suivra la première année de fonctionnement, elle soit fixée par les membres, tel que le stipule le projet de loi. Nous croyons cependant que la loi devrait inclure une disposition comme celle qui existait dans l'ancienne au sujet des cotisations des ligues de taxi.

Dans le cas où la cotisation votée par l'assemblée générale ne permettrait pas à l'Association de remplir son mandat, à la demande du conseil d'administration de l'Association — avant, c'était à la demande du conseil, mais ça demandait un certain pourcentage des membres — demander à la Commission des transports de faire enquête et de voir si effectivement la cotisation qui a été votée est suffisante et va permettre à l'Association professionnelle d'assumer ses responsabilités.

Au niveau de la formation, on croit que l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi devrait chapeauter les programmes de formation et d'évaluation des chauffeurs de taxi. Si l'on veut que l'industrie s'autodiscipline et offre des services de meilleure qualité, il serait normal de lui confier la gestion de ces programmes. On ne peut à la fois souhaiter une prise en charge et en même temps ne pas donner les moyens d'établir les normes de qualité à observer. À cet effet, nous croyons que les dispositions de l'article 27 ainsi que l'élaboration des programmes de formation devraient être sous la responsabilité de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, qui aura donc la responsabilité de s'assurer que les postulants à l'obtention d'un permis possèdent les connaissances et les habiletés requises pour l'exercice du métier.

Le code de déontologie. On pense que le code de déontologie devrait être élaboré en collaboration avec les gens du Forum ainsi que l'Association professionnelle. Et l'application du code, elle, devrait relever d'un tribunal indépendant.

● (16 h 30) ●

En ce qui a trait à l'obligation des propriétaires, des chauffeurs et des intermédiaires, il nous apparaît exagéré et très fastidieux d'exiger que chaque chauffeur ait à conserver un rapport de vérification de l'automobile qu'il conduit. Nous proposons que cet article soit modifié en en conservant que la dernière phrase qui concerne l'obligation de rapporter une défectuosité. Lorsque le chauffeur n'est pas titulaire du permis de propriétaire de taxi, il doit sans délai informer ce dernier de toute défectuosité notée et lui transmettre copie du rapport de vérification de l'automobile.

Pour ce qui est des réparations, il y avait une petite phrase qui indisposait plusieurs, et moi le premier, parce que j'ai été à maintes reprises amené à changer

mes freins sur mes véhicules et je pense que, quand on dit que les réparations doivent être faites selon les règles de l'art, je crois qu'on est tout à fait d'accord avec ça, il n'y a pas de problème. Mais il y a beaucoup de gens dans l'industrie qui font de petites réparations qui sont faites les règles de l'art et qui ne demandent pas nécessairement une certification, là, de mécanicien première classe. Et je pense qu'on devrait limiter le libellé de la loi à ce niveau-là.

La tarification, on en a juste parlé un petit peu. On dit que les taux et tarifs devraient faire l'objet d'évaluation sur une base régulière en fonction de paramètres qui seraient définis, à titre d'exemple: les coûts d'entretien, de réparation, les coûts de carburant, l'achat de remplacement de véhicules, les taux de financement, les cotisations à payer aux intermédiaires de services. On dit: Les paramètres devront être définis en collaboration avec la Commission des transports, l'Association professionnelle et le Forum. Parce qu'on a vu dans le passé qu'il s'est écoulé parfois six, sept ans avant qu'on ait une augmentation, et la documentation qui est requise lorsqu'on prépare une demande de taux et tarif, c'est complexe, et ça demande énormément d'investissement en temps et en argent. Je crois qu'on est capable pour cette industrie-là de définir un certain nombre de paramètres, et, à partir de ces paramètres-là, on aurait à compléter annuellement et à prendre la décision à savoir: Est-ce que ça nécessite une augmentation, oui ou non, et quels seraient les impacts de cette augmentation-là?

Maintenant, les deux pages qui suivent, M. le ministre, M. le Président, ce n'est pas à l'intérieur du projet de loi, mais on en a discuté longuement, et je peux vous dire, moi, que ça fait quatre ans que je rote sur ces sujets-là. Parce qu'on a toujours dit qu'on voulait mettre l'industrie sur les rails, mais, pour la mettre sur les rails, ça prend un support économique, puis ce support économique là, c'est de dire: O.K., dans certains secteurs de transport, on veut absolument une clause de premier refus, on veut être consulté avant qu'on donne le travail soit à des transporteurs indépendants avec berline ou autres. On veut aller chercher notre part de marché là-dedans.

Puis en contre-partie l'industrie du taxi devrait avoir l'obligation de rendre les services lorsque les besoins existent, et ce, aux taux et tarifs qui sont établis par la Commission des transports, parce que dans le passé on a appauvri considérablement nos gens. Souvent, les transports adaptés faisaient battre les petites organisations de taxi entre elles et allant jusqu'à donner des rabais de 23 ou de 28 %. Enlevez les frais d'administration, ça n'a plus de bon sens. Parce que, en procédant de cette façon-là, c'est sûr qu'à un moment donné on ne donne pas un service qui est adéquat. C'est sûr qu'on se fait taxer de surcharger, de ne pas donner le service en période de pointe, parce que, s'il y a beaucoup d'ouvrage ce matin-là, on va aller travailler à 100 % plutôt qu'avec un moins 20 ou moins 30. Moi, je pense que c'est important qu'on puisse faire quelque chose là-dessus, et c'est une condition gagnante dans la réforme d'amélioration des conditions économiques.

Maintenant, on dit que l'octroi des contrats devrait se faire davantage sur des clauses d'excellence: nombre de véhicules disponibles, les catégories, la

capacité de répartition, la formation des chauffeurs, le système de facturation, etc. Je pense que ça, c'est un point majeur.

Et on avait parlé aussi, M. le Président, M. le ministre, des mesures financières qui devraient supporter l'industrie, et là on parle d'un crédit qu'on a depuis 15 ans au niveau d'impôts, qui est de 500 \$. Il y a lieu aujourd'hui de réviser cette subvention-là ou ce montant-là. Et on irait par cylindre, de façon à encourager nos gens à acheter de plus gros véhicules. C'est ce qu'on souhaite d'ailleurs, et je pense que ça pourrait nous aider de ce côté-là.

Et on veut aussi en même temps, pour la modification des véhicules de transport... vous en avez parlé mais rapidement, je crois que ça devrait se régler, on devrait normalement permettre ou supporter dans ça. Et le droit d'immatriculation, c'est la même chose, ça ne devrait se limiter qu'à la responsabilité universelle au niveau des assurances. Et ça, ça pourrait nous aider.

Les deux autres points, rapidement. C'est deux points qui nous ont été soulignés à la fois par un notaire de mon coin, le notaire Alain Fecteau, et la caisse populaire de Saint-Jean-de-Matha. Et je vais juste vous lire deux petits paragraphes que m'adressait le notaire par rapport au financement des permis. Il dit: «Ouvrant depuis plus de 15 années dans le domaine commercial et plus particulièrement celui du taxi, je peux vous assurer que la plupart des créanciers qui acceptent aujourd'hui de consentir un prêt sur un taxi se retireront.» Et ça, c'est important qu'on ait des mesures à l'intérieur de la loi qui protègent les créanciers.

«Ne pas reconduire ces articles aurait également comme conséquence de diminuer la valeur de l'entreprise taxi que détient le titulaire de permis, puisque l'absence de créancier entraînera inévitablement une forte diminution, voire la disparition d'acquéreurs éventuels.» Et je ne pense pas que c'est ce que le projet vise actuellement. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Dumais. M. le ministre des Transports.

M. Chevette: Merci, M. le Président. Tout d'abord, je voudrais remercier les gens des ligues de Beauport, Longueuil et Québec. C'est un mémoire qui est bien présenté. On en connaissait les grandes lignes parce que vous avez une cohérence avec votre premier mémoire sur le livre vert.

Je voudrais discuter de deux ou trois points. Je pense qu'il y a des choses effectivement qui sont intéressantes. En tout cas, nous allons faire gratter en particulier la déduction d'impôt basée sur le cylindrage, là. Ça peut être intéressant, effectivement; ça peut être un incitatif fiscal drôlement intéressant pour la qualité de la flotte, effectivement.

Je voulais vous entendre sur deux points, sur deux petites questions — je vous parlerai de l'appauvrissement après. Sur «l'application du code de déontologie devrait être par un tribunal indépendant», quel type de tribunal quand vous parlez d'un tribunal indépendant?

M. Dumais (François): Dans le fond, c'est qu'on ne voudrait pas être juge et partie dans ce

dossier-là, parce que vous savez que ce n'est pas une corporation professionnelle. Dans une corporation professionnelle, c'est la corporation qui s'autodiscipline, mais par contre, au dessus de la corporation, vous avez toujours le Tribunal des professions qui a un droit de regard important sur les décisions qui sont prises. Ce qui n'est pas le cas ici. Et il n'y a pas de relations de travail non plus.

Ce qu'on voudrait davantage, c'est d'être capable de représenter nos membres lorsqu'ils ont à se défendre face à un manquement quelconque et d'être capable aussi de juger si on va le faire ou on ne le fera pas, parce que, étant donné que ce n'est pas un syndicat, on n'a pas cette obligation que confère le Code du travail de représenter obligatoirement un membre, sous peine même de sanction. Et on ne voudrait pas justement être pris à partie dans ces décisions. On veut quand même représenter nos membres, mais on ne veut pas être juge et partie dans une association comme celle-là.

M. Chevette: Et, quand vous dites: il y a une petite phrase trop contraignante, là — je pense que c'est à la page 8 de votre mémoire — c'est de faire le rapport de vérification qui est trop contraignant?

M. Dumais (François): Bien, c'est sûr que, si on nous demande de tenir un registre à bord du véhicule, je crois que c'est une clause en fait qui a été transportée là à la fois du scolaire, du transport routier, puis d'autobus interurbains, il faut comprendre qu'un véhicule automobile, ce n'est peut-être pas le même gabarit. Moi, je crois qu'on devrait plutôt le mentionner comme un souhait — je ne sais pas comment ça pourrait s'écrire — que le type qui loue son véhicule ou qui démarre le matin devrait normalement, s'il est responsable, faire une petite tournée de vérification, mais sans nécessairement que tout ça, ça soit consigné à l'intérieur d'un rapport.

• (16 h 40) •

M. Chevette: Maintenant, à la page 4, vous parlez de maintenir le ratio 1-1 000. Moi, j'ai écouté beaucoup de personnes depuis 15 jours, trois semaines, puis elles me disent que le ratio n'est pas nécessairement juste. Je vous donne un exemple. On parlait, par exemple, que, dans un endroit comme La Plaine ou bien comme Mascouche, c'est du jeune couple, souvent il y a deux autos dans l'entrée de cour, et que ce n'est pas parce qu'ils sont passés de 7 000, 8 000 à 18 000 qu'il y a beaucoup plus de travail pour les chauffeurs de taxi parce que précisément même le jeune qui va au cégep a son auto et qu'il faudrait peut-être regarder ça à partir de besoins d'enquête, besoin un peu plus... la notion d'enquête qu'on a essayé d'avancer dans les amendements de ce matin, au lieu de dire un ratio pur. Je crois plus au ratio quand vous dites: Dans un village en bas de 2 000, là, vous êtes mieux d'en avoir deux parce que, s'il y en a un qui tombe malade, il n'y a plus de taxi. Ça je comprends ça. Mais, sur le ratio pur dans les autres cas, est-ce que vous ne pensez pas que c'est mieux à partir d'une enquête de besoins?

M. Dumais (François): Vous avez peut-être raison, mais il va falloir que les critères qui vont emmener justement à l'émission de nouveaux permis,

que ces critères-là soient clairs. Et, moi, je vous dis que ça prendrait même un avis, je ne sais pas si c'est possible, favorable de la part du Forum et de l'Association professionnelle. Parce que dans le passé on n'était pas tellement consulté sur ce genre de situation là. Mais j'en conviens avec vous, que le ratio, ce n'est pas quelque chose de très précis. Dans une ville comme Québec où on a peut-être un permis par 400 et quelques habitants, il ne faut pas non plus dire que... Il y a une population flottante qui est importante...

M. Chevette: Ça se modifie, oui.

M. Dumais (François): ...à l'occasion aussi.

M. Chevette: C'est parce que ça se modifie en cours de route. Prenez un exemple, dans un village, une population jeune par rapport à un village de retraités. Plus tu vieillis, plus il y a un alourdissement des clientèles, plus on a besoin ou de taxis adaptés ou de transport adapté, en tout cas, entre guillemets. Et le ratio peut être très différent. Il pourrait être d'un besoin si c'est... il pourrait être d'un besoin de 1-500 dans certains endroits, alors que dans l'autre ça pourrait être 1-1 200, 1-1 300.

C'est pour ça que je pense que la formule du permis de cinq ans ne viendra pas affecter ce que je disais, la valeur du permis, parce que, si les besoins disparaissent, les premiers à sauter, c'est ceux des permis temporaires de cinq ans ni louables, ni transférables, ni négociables. Alors que les autres, c'est un droit acquis à perpétuité. Bien, c'est pour ça qu'on a introduit cette façon de faire, qui n'est peut-être pas la plus parfaite, là, mais au moins il y a un objectif dans ça, là. On ne peut ridiculiser cela quand on vise l'objectif fondamental qu'on vise.

C'est pour ça que je ne sais pas quelle formule on prendra. Mais, si on prend la formule de l'enquête besoins, puis aller sur décret avec avis à chaque conducteur, peut-être même à l'Association, vous avez peut-être raison, peut-être même le Forum, parce que le Forum, ça peut être un endroit de concertation comme... Si on est capable de le faire dans le camionnage, on doit être capable de le faire dans l'industrie du taxi, bien sûr. Donc, on va le regarder, mais je trouve ça le fun de... Pour la modulation, c'est déjà acquis, pas de problème là-dessus.

M. Lévesque (Michel): Il pourrait peut-être être possible...

M. Chevette: Oui.

M. Lévesque (Michel): ...de référer peut-être à un genre d'étude soit au niveau du Forum, concernant ça. C'est évident que dans certaines situations il faille regarder le potentiel. Comme un exemple, soit à Montréal, ils n'ont pas le même potentiel que, un exemple, Longueuil. À ce moment-là, c'est sûr qu'il faut tenir compte du potentiel, soit du nombre d'hôtels ou du nombre de clientèles... là.

M. Chevette: Il y a une chose que je trouve... qui est unique, là, c'est la première fois puis c'est... j'en

avais entendu parler l'autre jour à votre congrès — celui qu'on a réussi à être capable de parler: fixer temporairement la cotisation pour permettre le départ. Moi, j'avais pensé que c'était... Mais, comme on remet l'argent des cotisants, si on veut donner une chance de départ, en tout cas peut-être penser à quelque chose de minimal pour permettre de partir, effectivement. On le regardera dans ce sens-là. Moi, je voudrais vous remercier. Mon collègue veut prendre quelques minutes. Je vous remercie de votre collaboration, et on va sûrement continuer à se reparler pour trouver les ajustements nécessaires pour la bonification encore du projet de loi.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Messieurs, bienvenue à cette commission. M. Dumais, j'ai eu l'occasion de vous rencontrer à plusieurs occasions au cours de ces dernières années, et vous avez été un des porte-parole des ligues à dire et à répéter à de nombreuses occasions: Les ligues de taxi ont existé, ont fait un certain travail, mais en ce début du XXI^e siècle, je pense que l'industrie du taxi doit être réorganisée, restructurée, pour avoir une représentation plus solide, plus nationale qui regroupe l'ensemble des chauffeurs, locataires et propriétaires artisans. Vous l'avez fait, vous, d'autres collègues l'ont fait, et je peux vous poser une question, parce que le temps nous est limité, j'en aurais plusieurs.

J'aimerais ça vous entendre, profiter de votre passage à cette commission-ci pour nous dire, détailler un petit peu vos commentaires sur ce qui est dans le projet de loi nos deux structures de représentation, l'Association professionnelle, le Forum. On peut penser que l'Association va avoir à gérer les choses intrinsèques à l'industrie du taxi, et ça reste à définir, à voir le pourtour de ça, et de regarder le Forum, d'étudier le Forum, de dire, bon: Le Forum va s'occuper de l'ensemble des questions périphériques, de l'environnement qui touche l'industrie du taxi.

Moi, j'aimerais ça vous entendre quelques instants, ainsi que vos collègues, M. Daigle, M. Lévesque, concernant les deux structures de représentation qui sont proposées, et qui viennent de vos rangs, qui ont été à la demande, au cours de plusieurs mois, plusieurs années, que les travaux sont commencés... dire: Nous, là, nos ligues, c'est terminé; ce que nous souhaitons, c'est un forum national et c'est une association professionnelle. Je sais que vous l'avez fait courageusement, plusieurs de vos collègues l'ont fait. J'aimerais ça vous entendre, de façon succincte bien sûr, parce que le temps nous est compté.

M. Lévesque (Michel): Écoutez, je pense que c'est facile à comprendre. Les ligues existent depuis déjà plusieurs années. Quand on regarde qu'est-ce c'est qui a été accompli, c'est très, très minime, dans le sens qu'on n'a pas vraiment les moyens et on n'a pas non plus une masse critique. Quand on parle que Longueuil est la troisième plus grosse ligue au Québec et Québec est la deuxième plus grosse et qu'on n'est pas capable de rejoindre les deux coins, c'est facile à comprendre.

Si on prend comme exemple Longueuil, où on reçoit des cotisations de 342 membres à 145 \$ et qu'on a un fonds d'indemnité à l'intérieur de ça, il ne reste plus grand-chose pour essayer d'administrer puis essayer d'aller chercher quelque chose de valable et de palpable au niveau des gens. C'est ça, notre problème, c'est que le fonctionnement, en plus, au niveau provincial, on n'a aucune représentativité. Est-ce qu'on va se déplacer, au niveau de 57 ligues, pour aller vous voir où c'est qu'on ne sera pas capable de s'entendre à quelque part? Je pense que la marge est trop grande à quelque part puis c'est vraiment important d'avoir une association provinciale. C'est primordial. Si on n'a pas une association provinciale, on ne sera pas capable de représenter vraiment les demandes, puis les vraies demandes du taxi, nos besoins.

M. Deslières: Qui viennent de partout à travers le territoire québécois.

M. Lévesque (Michel): Exact.

M. Dumais (François): Oui. Puis il y a un problème aussi, c'est que dans le passé... Moi, je crois que tous ceux qui gagnent leur vie dans l'industrie doivent mettre l'épaule à la roue. Puis le fait d'avoir les chauffeurs... Quand je dis chauffeurs, là: sans distinction. On est tous des chauffeurs de taxi à la base, puis il faut développer cette profession-là, il faut développer notre industrie, puis il faut avoir les moyens. Si on a un groupe ou une masse critique importante, c'est sûr qu'on va être capable d'intervenir à la fois dans la formation, ce qui n'est pas le cas présentement, où souvent on se fait boudier par ceux qui la donnent. On veut avoir notre mot à dire.

En ce qui a trait aussi à la défense de nos gens, parfois on se sent abusé par certains groupes et on n'est pas capable de monter des dossiers précis pour dire: Regardez, là, ça fait 10, 15, 20 de nos membres qui reçoivent des contraventions de tels types puis là on veut que ça change. Moi, je pense que l'association va nous amener du respect, va nous amener une certaine notoriété, puis une honorabilité aussi qu'on n'a pas présentement.

M. Deslières: Peut-être aussi l'instance pour le développement de l'industrie.

M. Dumais (François): Exact. Moi, je pense que là-dessus il faut vraiment ne pas avoir peur, parce que le métier ou l'espèce d'association professionnelle, c'est un parapluie au-dessus de la profession qui va empêcher les intrus de venir patauger dans notre marché, ce qui a été le cas dans le passé puis on n'était pas équipé pour se défendre.

M. Deslières: Parce que l'industrie du taxi s'est fait traverser, au cours des décennies, à travers tous groupes. N'importe qui fait du taxi ou fait du transport de véhicule.

M. Dumais (François): On était pris d'assaut par tout le monde, mais on n'avait jamais les moyens de se défendre.

M. Deslières: M. Daigle, peut-être un mot?

M. Daigle (Germain): Moi, je suis d'accord avec M. Dumais dans le sens où, nous autres, on est une petite ligue, à Beauport, on est 51 propriétaires, et puis on ne peut rien faire, on n'a aucun pouvoir économique. Les membres paient 20 \$ par année, ça nous fait un 2 000 \$. Comment est-ce que vous voulez qu'on s'administre? On n'est pas capable d'avoir de représentation provinciale, on ne peut pas rencontrer personne, on ne peut faire absolument rien. On est dépassé.

• (16 h 50) •

M. Chevette: Vous allez pouvoir vous ajouter des services où vous voulez, la quantité que vous voudrez puis aux endroits où vous voudrez bien, indépendamment qu'il y en ait 40, 50 qui vous en offrent, vous aurez le choix. Vous avez compris ça?

M. Daigle (Germain): On regarde rien que le dossier de la tarification, quand on arrive dans le dossier de la tarification, Beauport, on n'a jamais participé à nulle part dans les dossiers de tarification, on n'est pas capable.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Chevette: Bonne chance.

M. Daigle (Germain): Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Je voulais commencer ma première question sur le ratio, mais le ministre a évoqué la situation où ce n'est pas nécessairement dans le cas d'une augmentation de population qu'il y a une augmentation de la demande. On en a discuté.

Je veux revenir brièvement, brièvement, vous avez parlé abondamment du Forum, et ma compréhension du projet de loi, c'est que le Forum n'a pas pour but de dispenser des services, hein, ça a pour but en fin de compte de se concerter, apporter des recommandations au ministre. Donc, je pense que ma compréhension du Forum, il ne faudrait pas mélanger l'Association professionnelle et le Forum; ce sont des choses, là, qui sont très, très différentes. Là, c'est à vous, selon les amendements qui sont déposés, là, de procéder à la nomination de ces gens-là au Forum, qui permettront de conseiller le ministre, pour ainsi dire le gouvernement, à prendre des décisions qui devraient être éclairées. C'est autre chose.

M. Dumais, particulièrement, on a eu l'occasion de discuter à plusieurs reprises et on a parlé abondamment d'associations professionnelles. Vous m'aviez dit aussi, vous avez souligné — si vous me le permettez là — à l'émission du communiqué de presse, vendredi dernier, par le ministre des Transports, à ce moment-là qui évoquait peut-être l'idée d'y aller d'une association à deux chapitres, vous voudrez bien... vous m'aviez signifié que vous étiez... c'était questionnable. Pour quelles raisons qu'un seul chapitre serait préférable

que deux chapitres à cette fameuse association professionnelle, là.

M. Dumais (François): D'abord, je pense que c'est comme un bébé à deux têtes ça, un bon matin il faut en couper une, là, si on veut que l'autre survive. Moi, je crois qu'on a une profession, c'est chauffeur de taxi. Puis ce n'est pas écrit dans mon front que j'ai deux, ou quatre, ou cinq permis. Ça, c'est la base, c'est notre profession qu'on veut protéger. Parce que je peux vous dire, moi, par expérience, qu'on a été pris d'assaut par tout le monde, et on n'a jamais eu les moyens de se défendre. Puis il faut que nos chauffeurs, qui font la même job que nous... Que tu sois chauffeur puis que tu travailles dans la même ville, tu traites la même clientèle, tu vis les mêmes contraintes, tu vis les mêmes problèmes de circulation, etc. Je pense que, là-dessus, c'est davantage un encadrement de notre profession.

Si les propriétaires décident de se regrouper en association, c'est leur droit. C'est un droit qui est fondamental au Québec, le droit d'association existe, il existera aussi pour les propriétaires de taxi. Mais, comme on nous qualifie toujours d'entrepreneurs puis on est supposés d'être en business, nous autres, bien, si on est en business puis on décide de se regrouper, les propriétaires, on le fera. Mais la profession, c'est une chose, puis notre business, c'est une autre chose. Et d'aucune façon l'Association professionnelle doit intervenir dans la gestion de notre entreprise. C'est à moi, la business.

M. Brodeur: C'était ma deuxième question, vous y répondez immédiatement.

On a vu... J'ai vu, j'ai regardé rapidement les amendements, tantôt qui nous étaient apportés, et on s'aperçoit que — le ministre pourra me corriger, parce que j'ai regardé ça très rapidement — la réglementation ou la loi fera en sorte de modifier les taximètres, de les rendre en tout cas beaucoup plus modernes. Est-ce que...

M. Chevette: Ce ne sera une législation de nous. On vous donne une assise, mais c'est le ministère du Revenu, ça. Vous avez remarqué qu'on a... Suite aux audiences du printemps, dans le livre vert on y faisait allusion. On pensait être capable de s'arrimer avec le ministère du Revenu, mais ils passeront leur législation, et les associations feront valoir leur point de vue vis-à-vis le ministre du Revenu, parce que ça relève du ministère du Revenu et non pas du ministre des Transports.

M. Dumais (François): M. le député, vous savez que sur cet article-là déjà, moi, je suis intervenu avec des représentants de l'époque de la Ligue de Montréal, et on avait quand même réussi non pas à vouloir ne pas se comporter comme tous les autres citoyens au Québec, mais bien se faire traiter de la même façon, par exemple. Et je crois que l'Association professionnelle avec des moyens, je ne suis pas sûr du tout qu'on va nous imposer n'importe quoi.

On est prêt à se battre, on est prêt à faire nos devoirs, par exemple, puis à proposer des solutions, puis à faire en sorte qu'on nous traite comme les autres citoyens, mais qu'on ne vienne pas prendre la clé de

notre cash dans le char, là. Ce n'est pas ça qu'on veut, là. Mais je pense que là-dessus on s'entend tous, qu'on soit de Montréal, ou de Gaspé, ou de Rouyn, je crois qu'on veut un traitement égal, comme citoyen. Puis je crois que c'est possible si on est organisé puis qu'on a les moyens de se défendre.

M. Brodeur: ...que vous seriez aussi d'accord, par exemple, lors de la commission parlementaire qui se tiendra probablement la semaine prochaine, à l'étude article par article, pour que des amendements soient apportés pour faire sûr, être certain que jamais au grand jamais l'Association professionnelle traite de relations de travail entre chauffeurs propriétaires et chauffeurs locataires.

M. Dumais (François): Là-dessus, on va appuyer le gouvernement puis on va appuyer l'opposition aussi parce qu'on y tient à ça. Ça, il faut que ce soit clair. Je pense que le ministre tout à l'heure a dit qu'il était encore prêt à bonifier le projet. Ça demande un encadrement rigide, avec des critères précis, de façon à ce que justement la valeur de nos permis ne soit pas touchée par une opération ou par l'émission d'un permis de cette nature-là.

M. Brodeur: O.K. Autre chose aussi, et puis le ministre l'a soulevé tantôt aussi, quand vous parlez d'application du Code de déontologie, vous avez parlé de tribunal compétent. C'est certain que la multiplication de structures n'est peut-être pas souhaitable tout le temps. On a entendu tantôt le Bureau de taxi, par exemple, qui avait qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour faire appliquer le règlement. Est-ce que vous proposez plutôt de créer une espèce de tribunal assujetti, je ne sais pas, à un règlement spécial, comme on le voit dans les corporations professionnelles, ou bien pourrait-on penser à donner ces pouvoirs-là, avec les ressources nécessaires, au Bureau de taxi pour appliquer le Code de déontologie? Est-ce que vous vous êtes arrêté à penser quelle façon serait la plus intelligente ou la plus favorable au développement du taxi organisé au Québec?

M. Dumais (François): Moi, je vous dis que c'est sûr que c'est une proposition qui mérite à ce qu'on s'y arrête et qu'on y réfléchisse. Le Bureau du taxi comme la Commission des transports, quoique la Commission des transports soit un tribunal quasi judiciaire, je ne crois pas qu'ils pourraient le faire. Mais il faut aussi comprendre qu'une partie du Code pourrait être appliquée, il l'est déjà d'ailleurs à l'intérieur des associations de services. Mais il y a moyen à quelque part de développer un *modus operandi* qui va permettre l'application d'un code qui va avoir une portée universelle, ce qui n'est pas le cas présentement.

M. Chevette: C'est l'article 37. Pour faire suite à la question et à la réponse que vous donnez, je vous réfère à l'article 37. C'est précisément une mécanique où il y a un arbitrage, où chacun choisit son arbitre puis que les deux s'entendent pour choisir un arbitre. C'est déjà assez moderne comme formule. Ça relève du Code civil, ça?

Une voix: C'est le plus souple, c'est le plus simple, ça coûte moins cher.

M. Chevette: On n'a pas changé les notions de propriété de Code civil quand on a rédigé cette loi-là.

M. Brodeur: Ils sont sur le même principe à peu près qu'on pourrait imaginer comme dans les syndicats, comme dans les corporations professionnelles.

M. Chevette: Sauf qu'on le met expressément comme formule d'arbitrage dans la loi.

M. Dumais (François): Dans la mesure du possible, on voudrait que ce soit le moins judiciaire possible.

M. Chevette: C'est le cas.

M. Dumais (François): C'est le cas.

M. Brodeur: Autre question.

M. Chevette: ...rapide aussi.

M. Brodeur: Vous avez évoqué aussi la valeur des permis, puis je pense que pour vous et tous vos membres, la valeur des permis, c'est quelque chose qui est primordial. De quelle façon pensez-vous... Parce que vous avez émis aussi l'opinion qu'il devrait y avoir peut-être d'autres permis d'émis pour d'autres considérations suivant les endroits. Est-ce que vous voyez un danger à ce que les permis soient émis de la façon proposée par le ministre, sur la valeur directement de vos permis? Et comment pensez-vous que l'impact sera, par exemple, si les institutions financières commencent à douter de la valeur des permis soit par l'émission d'autres permis ou soit par des pénalités qui vont jusqu'à la révocation du permis?

M. Dumais (François): Mais je pense que, si on introduit d'abord à nouveau les deux articles qu'on avait dans l'ancienne loi de façon à assurer une certaine protection pour le prêteur hypothécaire, ça peut régler une partie du problème. Il y a lieu aussi au niveau pas des manquements mais des pénalités de revoir l'ensemble du dossier. Il est certain qu'au niveau des points, en ce qui a trait au Code criminel, bien là c'est plus délicat. Est-ce qu'un délit est moins important qu'un autre? Je crois que M. le ministre, vous aurez peut-être...
● (17 heures) ●

M. Chevette: ...beaucoup de représentations. On en a discuté même entre nous, la modulation ou la pondération. C'est sûr que, si tu as été agressé physiquement puis si tu n'as pas présenté l'autre joue, ce n'est pas comme si tu es victime d'un viol, ou tu as commis un viol, tu as commis un geste avec arme, si tu penses qu'on va mettre la pondération à partir de la gravité de l'acte.

M. Dumais (François): O.K. Puis pour répondre à votre question, l'autre question aussi, l'émission des permis, vous savez que, dans le passé, la Commission des transports pouvait émettre toutes sortes

de permis. Parfois, c'étaient des permis d'autobus, et j'ai un confrère ici qui pourrait le confirmer, je crois que c'était à Laval à l'époque, on avait émis un permis d'autobus sur une Auto Beaucoup. Et vous savez que, lorsqu'on a un permis d'autobus, on peut, après, en mettre cinq, six, sept, huit, neuf, 10. Je crois que le permis restreint va peut-être nous donner un certain contrôle, justement, sur ce genre de situation là, sur lequel on n'en avait pas. Et, quand on émettait un permis d'autobus comme celui-là, souvent ce n'était pas pour une durée limitée, c'était pour une durée illimitée. Peut-être... ça dépend comment on va gérer ce système-là. S'il y a un bon encadrement, si on est consulté ou même si on doit faire des avis favorables lorsqu'on doit émettre ces permis-là, je crois que ça n'aura pas d'impact comme tel.

M. Brodeur: Oui, mais, M. le Président, le mot «consultation», j'ai retenu le mot «consultation» — sans comprendre le mot «forum», M. le ministre, j'ai bien compris «consultation»... Avant de faire des amendements, est-ce qu'il serait possible par exemple — puis je pense que ma question s'adresse plus au ministre qu'aux intervenants, tout en prenant les intervenants, ici, à témoin — avant d'y aller possiblement... avant une adoption finale d'un projet de loi sur une entente qui pourrait intervenir de consensus, entre tous les intervenants — puis là je pense à tout le monde qui est ici — de réentendre — je ne dis pas un exercice de trois jours, mais un exercice de quelques heures — ces gens-là sur le projet de loi qui pourrait être adopté en bout de piste? Parce que ce n'est pas simple, là, comme amendements. C'est certain qu'on a un projet sur la table, mais, de toute évidence, puis même de l'aveu de la partie ministérielle, par le dépôt d'autant d'amendements, je pense qu'il serait important de se rassembler tout le monde puis de voir si ça convient à l'industrie du taxi.

M. Chevette: Les amendements sont d'ordre public, ils sont même déposés ici, donc c'est accessible à tout groupe et...

M. Brodeur: On comprend qu'il y aura d'autres amendements encore.

M. Chevette: Oui, il y en aura d'autres, mais c'est dans le sens où des gens se sont exprimés. Donc, s'il y avait d'autres remarques, qu'ils nous les acheminent, comme vous avez fait depuis le début, ceux qui ont collaboré correctement. Donc, non, je ne crois pas qu'il y ait d'autres convocations. On a quand même... il faut à un moment donné faire son lit correctement.

Je pense que la session d'aujourd'hui va être déterminante et l'opposition va recevoir les mêmes argumentaires qu'on reçoit. Écoutez, j'ai déjà été dans l'opposition, je sais qu'à un moment donné on achemine des papiers sur les deux bords. Il y en a même qui les achemine seulement chez vous. Mais ça, ce n'est pas grave. Je veux dire, on va en entendre parler quand on va discuter article par article...

Une voix: Et vice versa.

M. Chevette: ...et on ne sera pas fermé. Vous le savez qu'on a passé d'autres législations ensemble depuis quelques semaines, puis, au contraire, on est là pour bonifier un projet de loi. Je ne suis pas fermé, moi, quand ça a de l'allure puis quand ça se fait dans le respect l'un de l'autre.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine, en vous indiquant qu'il reste à peine deux minutes.

M. Gobé: Oui, merci, M. le Président. M. Dumais, au chapitre de la formation, vous revendez la gestion des programmes de formation et l'évaluation des chauffeurs. Qu'est-ce qui vous amène à penser que ce serait mieux servi par votre association professionnelle? Qu'est-ce qui vous amène à penser ça? Pourquoi vous pensez ça?

M. Dumais (François): C'est davantage en fonction d'une expérience personnelle parce que j'ai été à même de constater que les programmes actuels ne répondent pas aux besoins des chauffeurs de taxi. Et, lorsque arrive le temps de discuter avec les autorités dans les commissions scolaires, on n'a pas toujours la collaboration qu'on voudrait avoir. Et je crois qu'à quelque part on perd complètement le contrôle de ce dossier-là qui, d'après moi, est un dossier fondamental. On leur a demandé déjà, à savoir s'ils pouvaient faire un petit peu de sélection lorsque arrive le temps de préparer un cours. On nous a dit: Non, nous, on fait de l'inscription. Et ce n'était pas rare de voir les avis de cours affichés dans les maisons de transition. Et je pense qu'à quelque part ce qu'on veut, c'est d'avoir un contrôle sur ce dossier-là, c'est la base, puis de dire: O.K., dans telle agglomération par exemple, ça prend plus qu'une formation qui fait le tour de la réglementation puis de l'environnement taxi, mais ça prend aussi de la toponymie, ce qui existe à Montréal, mais ce qui n'existe pas chez nous. Il devrait probablement y avoir aussi une formation universelle qui s'applique à la grandeur du Québec. Lorsqu'on veut être un chauffeur de taxi, il faut connaître l'environnement dans lequel on travaille. Il faut connaître notre environnement, autant réglementaire que législatif. Il faut savoir un certain nombre de choses. Et présentement, ce dossier-là de formation, il s'applique principalement dans la région de Québec et dans la région de Montréal. Je pense que ce n'est pas normal.

Le Président (M. Lachance): Je vous remercie, messieurs de la Ligue de taxi de Québec. C'est tout le temps dont nous disposons. Merci pour votre présence ici cet après-midi.

Comme je l'avais indiqué tantôt, nous avons maintenant M. Serge Cloutier, qui est le directeur général de la caisse populaire Saint-Jean-de-Matha de Montréal, avec l'accord, le consensus des deux formations politiques, pour une durée d'une quinzaine de minutes.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Bienvenue, M. Cloutier.

M. Cloutier (Serge): Bonjour.

Le Président (M. Lachance): Vous avez la parole pour une durée de cinq minutes.

**Caisse populaire Saint-Jean-de-Matha
de Montréal**

M. Cloutier (Serge): Merci. Écoutez, on n'avait rien de formel nécessairement de préparé concernant cette présentation. Donc, s'il y a quelques accrocs, j'espère que vous m'en excuserez. Par contre, certaines personnes aujourd'hui, autant de Montréal que de Québec que des régions, m'ayant vu rôder dans le coin, sont intéressées à ce qu'on intervienne, et d'ailleurs je peux vous dire que, en tant que créancier, c'est une des seules fois que je me suis senti aussi populaire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cloutier (Serge): Donc, j'ai contacté mes aviseurs légaux à Montréal, de Desjardins, pour vous préparer un petit document que, je pense, vous avez entre les mains. Et, si vous me permettez, je pense qu'on pourrait prendre cinq minutes pour le lire et ensuite on pourrait discuter.

Donc, nous saluons les efforts du ministre des Transports dans le but d'améliorer le transport par taxi, tant pour les propriétaires de permis, les chauffeurs, de même que pour les usagers du taxi. Le ministre a par ailleurs déclaré qu'il voulait maintenir la valeur des permis de taxi à la valeur actuelle, puisque, pour bien des propriétaires de taxi, cette valeur accumulée, après les années de labeur, est pratiquement leur seul fonds de pension. Le ministre a déclaré qu'il n'y aurait pas d'émission de nouveaux permis de taxi à moins que la région en question ait été l'objet d'une forte augmentation démographique. Voilà une première donnée afin de conserver la valeur actuelle des permis.

Un autre aspect majeur des valeurs de permis de taxi est le financement. Le financement permet au chauffeur de taxi d'acquiescer son propre permis de taxi et au propriétaire de permis d'obtenir les montants pour financer son entreprise ou ses besoins personnels. Donc, sans financement, la plupart des ventes de permis de taxi deviendraient impossibles à réaliser, tout comme les ventes d'immeubles seraient grandement perturbées sans l'obtention de financement.

Or, dans le projet de loi n° 163, il n'y a aucun article qui traite des garanties des créanciers hypothécaires contrairement à la loi actuelle qui, aux articles 35, paragraphe 2 et 39, paragraphe 2, permet au créancier hypothécaire d'obtenir une garantie valable contre le permis de taxi. L'article 35, paragraphe 2, permet au créancier qui saisit le permis de taxi lors d'un défaut de paiement de continuer l'exploitation du permis et de demander éventuellement le transfert du permis au nom du créancier. L'article 39 indique que, si un permis de taxi fait l'objet d'un contrat d'hypothèque, dont copie a été transmise à la Commission de transport, le titulaire du permis ne peut, sans le consentement du créancier hypothécaire, changer de véhicule ni vendre son permis de taxi.

• (17 h 10) •

Ces deux articles sont d'une importance capitale pour les créanciers hypothécaires. Les supprimer enlèverait toute la protection nécessaire à ce genre de financement. Or, advenant un arrêt de financement, la valeur des permis de taxi baisserait alors rapidement, ce qui n'est pas la volonté du ministre des Transports.

Sans ces deux articles, aucun créancier ne voudra prêter en prenant les permis de taxi en garantie. Certains pourraient dire que l'hypothèque mobilière étant publiée au Registre des droits personnels et réels mobiliers assure une garantie suffisante au créancier. Cela est faux, car, si le titulaire du permis peut changer son véhicule ou vendre son permis de taxi sans le consentement du créancier, le créancier se retrouvera sans aucune garantie, puisque, lors d'une vente de permis de taxi, la Commission des transports attribue un nouveau numéro au permis de l'acheteur, donc le numéro du permis de taxi du vendeur disparaît et est annulé. En conséquence, dans ce cas, le créancier se retrouve sans aucune garantie et il n'est même pas avisé auparavant. Avec une telle situation, il faut oublier le financement futur des permis de taxi. De plus, actuellement, les créanciers hypothécaires détiennent des prêts totalisant plusieurs millions de dollars, dont 30 millions approximativement par le Mouvement Desjardins qui sont garantis par des hypothèques mobilières sur des permis de taxi.

Advenant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi telle que soumise actuellement dans le projet de loi n° 163, les créanciers se trouveraient dans une situation très inconfortable et très insécurisante quant à la valeur de leurs garanties.

Il faut souligner aussi que les créanciers ne sont pas seulement des institutions financières mais aussi, dans de nombreux cas, des anciens titulaires de permis de taxi qui ont vendu et financé eux-mêmes la vente du permis de taxi. Il leur reste donc une somme importante encore à percevoir de l'acquéreur. Imaginez la panique de ceux-ci advenant que leur acheteur puisse transférer le permis de taxi sans leur consentement et sans que les prêts n'aient été remboursés en totalité. Donc, il faut absolument que les deux articles de loi actuellement se retrouvent dans la nouvelle loi. Il en va de la stabilité complète de l'industrie du taxi.

Le paragraphe qui suit, nous l'enlevons, parce que nous avons compris, en fin de compte, que la période de cinq ans, ce n'était que pour les nouveaux taxis.

Finalement, le projet de loi fait mention à plusieurs reprises que la Commission doit révoquer le permis de taxi advenant une infraction criminelle ou si, tout bonnement, le titulaire n'a pas payé les droits annuels exigibles pour le renouvellement ou le maintien du permis de taxi. Il nous semble que le mot «doit» devrait être remplacé par le mot «peut», ce qui laisserait une marge de manoeuvre à la Commission de transport. Imaginez la situation où, pour une raison de maladie, un titulaire qui voudrait payer ses frais annuels une journée en retard verrait son permis de taxi révoqué. Ce que je comprends par contre, il y a eu quand même des amendements sur le mot «peut».

Je termine. Il faut donc absolument redonner à la Commission de transport la latitude pour juger si un permis doit être suspendu ou révoqué et ne pas lui

imposer la décision d'avance, ce qui créerait des situations totalement injustes.

Le paragraphe qui suit n'est pas long, mais il est fort important pour nous. Il faudrait aussi permettre à la Commission de transport, advenant un cas de révocation de permis de taxi, de pouvoir transférer le permis au nom du créancier au lieu de l'annuler. Cet aspect est important pour sécuriser les garanties des créanciers hypothécaires.

Voilà, de façon succincte, l'essentiel de nos commentaires sur ce projet de loi. Nous espérons que nous avons communiqué la gravité de la situation à propos des garanties des créanciers dans le domaine du transport par taxi. Nous souhaitons donc vivement que, suite aux changements que vous pourriez apporter à ce projet de loi, nous pourrions envisager de continuer de subvenir aux besoins de financement de cette industrie.

En résumé, en fin de compte, si vous permettez...

Le Président (M. Lachance): En conclusion. Brièvement, s'il vous plaît.

M. Cloutier (Serge): Oui. Je vous l'ai dit tantôt, nous, Desjardins, ça fait au-delà de 20 ans qu'on finance des permis de taxi. Je pense qu'on a été, possiblement, la première institution financière à faire du financement de taxi. On a créé un produit qui est satisfaisant pour les propriétaires de permis de taxi, sachant très bien que les autres institutions financières, nécessairement, ne sont pas intéressées à financer les permis de taxi.

Par contre, la révocation d'un permis de taxi, même si, déjà, elle existait dans l'ancienne loi, nous indispose grandement pour le futur, ne connaissant pas du tout comment on va appliquer la prochaine loi dans le futur. Or, nous demandons donc... nous voulons continuer à faire du financement de taxi. Ce midi, j'ai rencontré, justement, quelqu'un du bureau du président du Mouvement Desjardins, M. D'Amours. On est prêt à s'asseoir, à regarder avec vous comment on peut trouver des modalités. Nous avons l'intention de le faire, mais, sous sa forme actuelle, nous trouvons très contraignante la loi actuellement pour le futur.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Cloutier. M. le ministre.

M. Chevette: Oui, comme vous l'avez dit, il y a des amendements qui sont déjà arrivés, là. La nuance entre le «doit» et le «peut» a été clarifiée à l'article 18, je crois. Il y a des délais qui sont différents, effectivement. Mais je n'entreprendrai pas avec vous une discussion technique parce que nous sommes disposés à simplifier cela. On peut créer tout simplement, par exemple, une obligation à la Commission de transport de transmettre le nouveau numéro tenant lieu et place du numéro antérieur, puis ce serait très simple, très direct, puis la même base juridique. On va le regarder en tout cas.

Je vous conseille de vous asseoir avec Me...

Une voix: Savard.

M. Chevette: ...Savard, et puis, je n'ai pas d'objection à ça. J'aime sacrément mieux voir quelque

chose de très légal que quelque chose qui ressemble à ce qu'on appelle communément du shylock. Correct?

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Très brièvement. Merci pour votre intervention, je pense que ça aura été une intervention remarquée, puisque, dans l'obtention des permis, pour un chauffeur de taxi, c'est une première importance dans la très grande majorité des cas, d'avoir un financement, et puis je pense qu'il est de première importance d'avoir un projet de loi qui va répondre à ce besoin-là des chauffeurs de taxi, et qui répond en même temps au Mouvement Desjardins et à toutes les institutions financières. Et aussi, quand vous avez souligné le fait que le vendeur peut vendre avec un solde de prix de vente, naturellement nous ne voudrions pas non plus qu'un créancier comme ça, un ancien propriétaire de permis voie, pour ainsi dire, presque sa rente ou les biens qu'il aura ramassés durant sa vie perdus à cause d'un mauvais processus dans la loi.

Donc, soyez certain, du côté de l'opposition du moins, que nous allons tenir en compte votre lettre, que vous avez déposée aujourd'hui, et qu'on va faire en sorte, de notre côté, que les amendements que vous proposez apparaissent au projet de loi.

Je vous invite tout simplement, comme le suggérerait le ministre, à rencontrer le conseiller du gouvernement à cet égard-là, et soyez certain que nous veillerons à ce que vos recommandations soient suivies. Merci.

M. Cloutier (Serge): Merci beaucoup. Ça nous encourage pour le futur. Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci. Je suspends les travaux jusqu'à ce soir, 20 heures, alors que nous recevrons les représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec.

(Suspension de la séance à 17 h 17)

(Reprise à 20 h 2)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. S'il vous plaît!

Je vous rappelle que le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi. Et à chaque fois, lorsqu'on débute les travaux de la commission, je demande aux membres de la commission ainsi qu'aux autres personnes présentes dans la salle de bien vouloir fermer leurs cellulaires, s'il vous plaît.

Alors, nous allons d'abord entendre les représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec. Bienvenue, messieurs. Je demande au porte-parole, qu'on connaît bien, quand même, pour les besoins de la cause, de bien vouloir s'identifier, ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

M. Rodrigue (Norbert): Merci, M. le Président. M. le ministre, messieurs... j'allais dire mesdames de la commission, mais elles ne sont pas arrivées. Je voudrais d'abord, M. le Président, vous présenter mes compagnons: Guy Gilbert, à ma gauche, qui est du service de recherche, et Denis Boulanger, qui est adjoint à la direction. Je voudrais vous remercier aussi de nous recevoir pour discuter de cette question de la loi du taxi, on l'appelle comme ça communément. Et avant de débiter, je voudrais souligner que c'est la deuxième fois qu'on se voit, ça fait qu'on va essayer d'être bref, ne pas vous ennuyer avec des répétitions trop nombreuses.

Alors, on est content d'être ici, de pouvoir discuter de cette importante question pour nous. Je suis bien conscient que ce projet de loi implique un très grand nombre de partenaires et touche des enjeux et des intérêts qu'on peut au moins dire diversifiés. Par contre, le fait que vous nous entendiez ce soir, on a pris ça comme un signe d'encouragement et un signe de volonté d'essayer de régler les problèmes, surtout en ce qui concerne les personnes avec lesquelles on travaille, qui sont des personnes handicapées. Je n'ai pas besoin de vous répéter les difficultés actuelles que vivent les personnes handicapées, tout comme il ne m'est pas nécessaire de répéter que, si des solutions concrètes ne sont pas mises en place, je pense que ces difficultés-là vont continuer d'augmenter. On connaît certains facteurs; je signale seulement le facteur, par exemple, du vieillissement de la population puis des pertes d'autonomie. Alors, c'est pourquoi l'Office s'intéresse de façon assidue à tous les travaux que mène le ministère des Transports avec d'autres partenaires au Québec.

Pour nous, le projet de loi tout comme la révision du Programme d'aide du transport adapté, on voudrait vous signaler que ce sont des outils essentiels à l'amélioration de la situation actuelle. Je me permettrais de dire que, pour l'Office cependant, il y a des objectifs fondamentaux: que soient assurés, par exemple, pour les personnes handicapées sur l'ensemble du territoire québécois un accès plus large, le plus large possible, au service régulier et au service adapté de transport, sans discrimination, dans un contexte le plus normalisant possible, et une disponibilité suffisante des services de transport régulier et adapté en réponse aux besoins réels de déplacement, que ceux-ci soient sollicités sur une base occasionnelle ou régulière, jour, fin de semaine, etc., sur l'ensemble du territoire québécois.

L'atteinte de ces objectifs passe nécessairement par l'amélioration de l'accessibilité et de la disponibilité des services de transport par taxi. C'est pourquoi l'Office a exprimé dans son mémoire, il y a quelques mois, de grandes attentes. En fait, nous nous attendions à ce que le projet de loi propose des changements réels et des obligations spécifiques aux transporteurs. Nous croyons que le projet de loi est un pas dans la bonne direction.

Le transport par taxi régulier et par taxi adapté constitue un moyen de déplacement privilégié qu'utilisent les personnes handicapées. Ces déplacements, à notre avis, selon nos observations, constituent environ 40 % des déplacements subventionnés par le ministère et

certaines améliorations doivent être apportées. Il n'y aurait actuellement — on l'a répété puis on le répète encore — qu'une cinquantaine de véhicules adaptés en mesure de transporter des personnes handicapées qui circulent en fauteuil roulant. Ces véhicules sont principalement disponibles en milieu urbain desservi par une société de transport. Pour l'ensemble des territoires dits ruraux et semi-urbains desservis par des corporations de transport adapté, il n'y aurait à peine qu'une trentaine de véhicules. Les milieux ruraux souffrent aussi de l'absence ou de la non-disponibilité de services. Pour nous autres, ce qu'on constate, c'est que ça a un impact majeur sur les services offerts aux personnes handicapées, puisque le transport adapté par minibus ou autobus adapté se fait à des heures fixes pendant la journée et très rarement en soirée et surtout rarement en fin de semaine. Alors, le taxi régulier constitue donc le type de véhicule principalement utilisé pour l'ensemble des déplacements, bien qu'il ne réponde qu'aux besoins d'une partie de la clientèle des personnes handicapées.

Ayant situé ces enjeux, M. le Président, je voudrais commenter certaines dispositions de la loi. On veut exprimer d'abord notre accord sur un certain nombre de questions. Limiter à cinq ans la durée du permis afin de créer un incitatif pour que les compagnies de taxi assument leurs responsabilités pour le transport des personnes handicapées, on est d'accord avec cela. Ne pas maintenir l'obligation de transférer l'automobile lorsqu'il y a transfert du permis afin de favoriser l'acquisition de véhicules plus récents et de véhicules adaptés, on est d'accord avec ça. Éviter toute spéculation et ne permettant pas qu'un permis de propriétaire de taxi puisse être cédé ni transféré — on a cru comprendre que c'était ça que la loi disait — on est d'accord avec ça. Mettre en place les différentes dispositions qui permettent de détecter les infractions des détenteurs de permis ainsi qu'avec le pouvoir de révoquer certains permis, on est d'accord avec ça.

On voudrait souligner, par contre, qu'il y a certains éléments qui méritent probablement quelques précisions. Il faudra, à notre avis, que le projet de loi ou la réglementation, je veux dire, l'ensemble du processus, identifie des incitatifs qui favoriseraient l'achat et l'entretien de véhicules adaptés. On avait déjà parlé de ça l'an dernier. Il y a sûrement des choses à faire de ce côté-là. Il faudra aussi que la législation établisse clairement l'impossibilité d'imposer une surtarification aux personnes handicapées. M. le ministre, on comprend que c'est prévu dans la loi, on est d'accord avec ça, mais on voudrait le moins d'ambiguïtés possible, vous comprendrez, en ce qui nous concerne. Nous comprenons aussi que le droit au premier refus, à l'article 10, est prévu; en tout cas, on le comprend comme ça. Nous pensons que la réglementation — puis on n'a pas besoin de vous expliquer ça longtemps — devrait prévoir les balises les plus claires à cet égard-là.

● (20 h 10) ●

L'autre question qui nous préoccupe fondamentalement, c'est la formation des chauffeurs de taxi, et la formation de tous les chauffeurs inclut nécessairement un contenu théorique et pratique sur l'accueil et le soutien adapté aux personnes handicapées utilisatrices. C'est pourquoi nous encourageons l'initiative du ministère des

Transports en ce sens, et nous renouvelons notre appui aux démarches en cours pour l'élaboration et la mise sur pied d'une telle formation. Nous avons constaté que, dans la loi, il y a une référence aux agglomérations, aux aspects territoriaux en quelque sorte. Les autorités territoriales pourraient adapter, disons-nous, selon probablement des circonstances de besoins, la formation. Mais ce sur quoi on voudrait insister, c'est qu'il soit prévu comme des normes minimales nationales de base qu'on ne pourrait pas éviter, puis, après, les adaptations pourraient venir selon les besoins des territoires. Si on pense aux grands, grands centres urbains, il est fort possible que la formation de base ou des normes nationales puissent être dépassées pour des besoins très particuliers.

Ces dispositions, nous semble-t-il, quand on regarde l'ensemble de la loi ou du projet, l'ensemble des dispositions, pour nous, ça devrait, et on le comprend comme ça, avoir l'effet d'augmenter, je dirais, le nombre d'accessibilités ou l'accessibilité, notamment au taxi qui accepte ou qui devrait accepter les personnes qui font l'objet de nos préoccupations, qui sont aux prises avec des incapacités, etc. Et c'est pourquoi, pour nous, ça ne peut pas attendre encore très longtemps. Il faut procéder pour qu'on puisse commencer dès maintenant à améliorer cette situation-là d'autant plus qu'on sait tout le monde qu'il y a d'autres problèmes auxquels il nous faut s'adresser aussi.

Alors, M. le ministre, on pense, nous, que les partenaires dans l'ensemble, l'ensemble des partenaires, l'ensemble des acteurs doivent s'efforcer de travailler en commun pour arriver à un résultat et on vient de s'exprimer sur un certain nombre de dispositions qui font en sorte que, pour nous, ça apporterait des réponses.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Rodrigue. M. le ministre.

M. Chevette: Merci beaucoup, M. Rodrigue. D'abord, comme vous connaissez le rouage gouvernemental, vous savez pertinemment que ce ne sera pas au ministre des Transports à annoncer les incitatifs fiscaux, mais qu'on y travaille d'arrache-pied, et même, le 14 décembre prochain, on doit rencontrer nommément le ministère des Finances pour arriver à regarder les incitatifs fiscaux qui peuvent apparaître. Parmi ceux-là qui seront discutés, il y a sans doute la transformation des taxis en transport adapté en taxis adaptés, pour faire du transport adapté. Parmi ceux-là, il y a également à réétudier l'incitatif fiscal compte tenu des cylindres. Il pourrait y avoir également, dans la conjoncture actuelle, peut-être à penser à une formule qui pourrait tenir compte des aléas du coût du carburant, mais ça fera partie des discussions qu'on fera avec le ministre des Finances. Mais, règle générale, les discussions vont bon train et, suite à la suggestion que vous nous avez faite d'ailleurs au niveau du livre vert, le cheminement va bien, puis on le sait qu'il y a une participation positive de votre part en ce qui regarde l'amélioration de ce secteur. Parce que vous n'êtes pas sans savoir que, malgré les 8 millions ou même 9 millions en un an et demi qu'on a mis dans le transport adapté, on ne réussit pas à faire face à la demande

accrue, un, à cause du vieillissement de la population, l'alourdissement des clientèles, le coût du transport adapté comme tel par des corporations...

Je disais ce matin — je sais que vous n'étiez pas là, mais je vais le répéter pour vous — que j'ai réussi à aller chercher un mandat du Conseil des ministres, hier. Parce qu'il se fait toutes sortes de transports adaptés: médical, transport adapté pour personnes handicapées, transport adapté scolaire, transport adapté... C'est rendu que ça pullule, les modes de transport adapté. Et j'ai réussi, je crois, correctement, à obtenir du Conseil des ministres un mandat créant le Comité interministériel du transport adapté obligeant tous les ministères à venir s'asseoir et à chercher des formules possiblement à l'intégration des types de transports adaptés puis à d'autres formules. Mais en particulier par rapport au taxi, je pense très sérieusement à obtenir, puis je le souhaite de tout coeur, la possibilité de déduction fiscale pour transformation des taxis en taxis adaptés, parce que ce n'est pas tous les taxis qui... Il y en a beaucoup qui aimeraient faire du transport adapté, mais qui ne peuvent pas pour toutes sortes de raisons. Et c'est très dispendieux, ça peut aller chercher dans les 30 000 \$, 35 000 \$, la transformation pour un taxi adapté. Donc, on travaille là-dessus et on aura sans doute, dans un avenir très rapproché, la capacité d'annoncer des choses très intéressantes.

Au niveau de l'article 10, lever le plus d'ambiguïtés, je pense que oui. Je pense qu'on se comprend. Je pense que nous devons travailler dans ce sens-là. Et je dois vous dire tout de suite que vous ferez partie du comité spécifique pour organiser la formation; l'OPHQ sera membre du comité. Je suis content de cela. Et je pense qu'on va pouvoir bâtir des programmes intéressants là-dessus, tout comme l'a fait, par exemple, le Comité provincial de concertation, comme l'a fait la Ligue de taxi de Québec, comme l'ont fait plusieurs groupes avant vous. Ils ont déjà soumis beaucoup de propositions, et ça, depuis deux semaines, trois semaines, un mois, deux mois. Eux, ils ne nous l'ont pas promis, ils ont livré. Il y en a qui nous l'ont promis sans livrer.

Et, pour revenir au Conseil des ministres d'hier, c'est vraiment... une consultation sera entamée incessamment auprès des principaux partenaires. De plus, deux journées complètes d'audiences seront tenues avec des groupes. Et je pense qu'on va réussir à faire quelque chose d'intéressant et d'intelligent, et nos gens sont mandatés pour travailler avec ceux qui positivement recherchent des solutions.

Je voudrais peut-être vous demander une question. À court terme, on sait qu'on a un problème qui est le suivant: c'est qu'à l'échelon du Québec, c'est que les partenaires ne participent pas au même niveau financier. Je vous donne un exemple concret. Rimouski, je crois, ne verse aucun sou à partir du foncier au transport adapté. Montréal, peut fournir 21 %. Laval peut fournir 12 %. Par contre, le ministère, lui, subventionne à 75 %, je pense, à peu près à 75 %, indépendamment de la participation financière des municipalités. Quelle est votre opinion vis-à-vis ça, si on recherche au moins un effort équivalent, un effort équitable de la part du monde municipal au premier chef au niveau du transport adapté?

M. Rodrigue (Norbert): Bien, nous, notre position... D'abord, je voudrais vous dire, je suis heureux d'entendre ce que j'entends, là. Moi, depuis que je suis à l'Office, je suis un jeune à l'Office, je plaide...

M. Chevette: Vous êtes un jeune tout court, vous êtes de mon âge, voyons!

M. Rodrigue (Norbert): Bien oui, oui, oui. Merci de me le dire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Rodrigue (Norbert): Mais je plaide à l'Office, depuis mon arrivée, sur la question de l'harmonisation des moyens de transport. On met, comme État, 150 millions minimum dans le transport adapté, et les transports ne se parlent pas, et il n'y a aucune concertation, et je l'ai constaté moi-même en attendant à la pluie sur le bord de la rue avec un handicapé un jour, pour faire l'expérience. Quand tu vois passer cinq autobus devant toi: l'éducation, l'hôpital, puis le transport privé... puis ton transport adapté n'arrive pas, tu te poses des questions. Et je comprends les gens. Puis, ça, cette perspective de travailler autour de cette idée-là, moi, je pense que ça pourrait nous apporter des réponses intéressantes.

La question de la formation, on va y participer avec plaisir et avec enthousiasme.

La question de la participation des municipalités. Moi, je ne vois pas comment on pourrait passer à côté de faire en sorte que chacun apporte une part équivalente. Le ministère maintient sa part de 75 % du temps, et je l'ai dit à toutes les municipalités que j'ai rencontrées, il me semble que c'est tout à fait légitime et que ça s'explique très bien que les municipalités, où qu'elles soient, et d'ailleurs dans les amendements à notre loi, M. le ministre, éventuellement, nous, on recherchait à faire couvrir ce qui n'est pas couvert comme territoire au Québec, hein, il reste 500 municipalités non couvertes... On ne demande pas à chaque municipalité, parce que souvent elles sont petites, d'avoir leur transport adapté. On demande, par toutes sortes de moyens — ça peut être des ententes ou l'harmonisation — de prévoir la couverture du territoire et, dans ce cadre-là, même les municipalités qui n'ont pas de transport adapté doivent apporter leur contribution. Et, si on fait ou on demande à une municipalité de contribuer à 20 %, je ne verrais pas pourquoi l'autre à côté contribuerait à 5 %. Il me semble que ça m'apparaît logique.

• (20 h 20) •

M. Chevette: La deuxième question que je voulais vous poser. Vous avez entendu parler de toute la question du premier refus, puis, d'autre part, également de la conservation de la valeur du permis. Vous savez qu'on a annoncé que les nouveaux permis ne seraient ni négociables, ni transférables, puis ni louables, mais qu'ils soient vraiment... Il faut... de façon ponctuelle parce que, au niveau des populations, on ne peut pas être 15 ans, 16 ans avec des moratoires puis donner l'impression qu'on dessert le monde. Il y a des endroits où on demeure avec trop de permis, il y a des endroits où on a à peu près le nombre de permis requis, puis il y

a des endroits où il en manque. Là où on ouvrirait ou on supporterait le moratoire, l'ouverture d'un moratoire, on le ferait sur une base temporaire; ce seraient les premiers qui seraient soustraits en plus. Comment vous réagissez vis-à-vis une telle procédure?

M. Rodrigue (Norbert): Nous, on est d'accord avec ça. On l'avait soulevé lors du livre vert, on avait eu un peu de difficultés à se faire comprendre, certains trouvaient qu'on ne se mêlait pas de nos affaires trop, trop. Ce n'est pas notre objet principal de préoccupation, mais, au nom de l'ensemble de l'organisation, on pense que c'est des dispositions qui méritent non seulement d'être là mais qui méritent évidemment une certaine souplesse de départ aussi pour pouvoir ajuster l'instrument en question et les moyens en question. Alors, dans ce sens-là, on partage ça, et on l'avait souligné lors du livre vert mais un peu malhabilement.

M. Chevette: Quelle est la proportion, selon vous, des gens qui prendraient un taxi adapté s'il y en avait véritablement un nombre respectable? Je ne sais pas, supposons que M. Landry, ministre des Finances, dit: Je propose, moi, qu'au Québec on ait... il y a, supposons, 8 000 autos-taxis, on propose d'en modifier, je ne sais pas, moi, 2 % par année, sur un plan quinquennal ou décennal, je ne sais pas, pour arriver à un nombre intéressant de 15 %, 16 % si c'était décennal, par exemple, avez-vous l'impression que le monde, dans une proportion raisonnable, utiliserait le transport adapté de taxi plutôt que de continuer à revendiquer le transport adapté comme tel, qui est un gouffre sans fin? Tu ne finis plus, ils ne sont plus capables de le livrer, malgré que tu donnes de l'argent, tu donnes de l'argent, puis tu donnes de l'argent, ce n'est pas identique. On a une grosse réforme à faire d'abord pour avoir une position équitable. Et deuxièmement, est-ce que c'est responsable que de continuer à créer exclusivement du transport adapté puis de ne pas fournir à la population un service de transport adapté mais qui colle plus à une réalité de... par un taxi au lieu d'un minibus équipé de n'importe quoi?

M. Rodrigue (Norbert): Je pense que, sans vous donner une réponse scientifique, je n'ai pas fait le sondage à matin...

M. Chevette: Non, mais donnez-moi une idée.

M. Rodrigue (Norbert): ...mais je pense que, oui, les personnes seraient intéressées, premièrement. Et il ne faut jamais oublier que les personnes qui vivent avec des incapacités, ce qu'elles souhaitent fondamentalement, c'est d'avoir accès à des services réguliers comme tout le monde. On a des stratégies comme, par exemple, les véhicules à plancher bas qui commencent à se répandre au Québec, avec lesquels on doit apprendre à travailler, me semble-t-il, et il y a là une perspective, hein. On a souvent parlé d'améliorer le réseau régulier pour permettre une accessibilité; ça, c'est une stratégie qu'il faut, à mon avis, maintenir. Le taxi est un autre élément de la stratégie ou de l'ensemble de la situation. Le transport adapté comme tel, il y aura toujours des gens qui en auront besoin à cause de la lourdeur du handicap

et à cause, comment dire, des situations particulières dans le transport adapté. Mais ultimement, les personnes handicapées, si elles pouvaient prendre l'autobus en même temps que moi puis vous, ou un autre transport, c'est ce qu'elles désirent en général. Alors, moi, je pense qu'il y aurait un pourcentage intéressant de gens qui prendraient le taxi effectivement. Et Denis voudrait ajouter sur cette question, il est plus jeune que moi à l'Office.

M. Boulanger (Denis): Juste pour peut-être vous donner les orientations qu'on a prises en 1985 comme Office des personnes handicapées, mais c'est une politique gouvernementale qui a été adoptée, elle émettait certains principes de base. Puis je vais me permettre d'en lire quelques-uns parce que je pense que ça vient un petit peu préciser le contexte. Cette politique d'ensemble là a été travaillée et continue d'être travaillée avec les associations de personnes handicapées. Le premier principe, c'est l'accès pour toute personne handicapée au moyen de transport lui permettant un degré de mobilité, d'autonomie équivalant à celui dont dispose la population en général; l'accès en toute égalité pour les personnes handicapées au transport en commun public régulier, à moins que les limitations fonctionnelles l'en empêchent; l'accès pour une personne au transport le moins spécialisé possible approprié à ses besoins. Donc, on voit déjà dans ces principes fondamentaux là que ce que les gens disent, c'est: Nous, dans la mesure où on peut utiliser du transport, on veut prendre le moins spécialisé possible; il va être plus disponible bien évidemment. Et ça, c'est quelque chose qui est adopté, connu et utilisé, là, dans notre milieu, avec les personnes handicapées.

M. Chevette: J'aimerais que vous transmettiez à toutes les associations qui ont travaillé positivement et de façon constructive mes meilleurs remerciements, et je vous remercie, vous-même, comme leader, d'avoir participé de façon constructive à l'élaboration de cette nouvelle politique. Merci beaucoup.

M. Rodrigue (Norbert): Ça me fait plaisir.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Bienvenue à la commission. Vous avez parlé tantôt des besoins. Ça m'a frappé lorsque vous avez parlé d'une trentaine de voitures seulement, ou une quarantaine de voitures qui étaient adaptées au transport des personnes handicapées. Est-ce que vous avez un peu un portrait de ce que le Québec aurait besoin? Si on prend, par exemple, non seulement la région de Montréal, la région de Québec, mais partout au Québec, quelle serait la somme de travail à effectuer de la part du gouvernement du Québec pour satisfaire aux besoins des personnes handicapées puis principalement dans le domaine du taxi?

M. Rodrigue (Norbert): Dans le domaine du taxi, comme je le disais en réponse au ministre, on n'a

pas fait d'étude ce matin, là. Mais, quand on prend pour acquis qu'il y a à peu près une cinquantaine de véhicules au Québec, dont une trentaine à Montréal, le reste en province, on se rend compte qu'il n'y en a pas beaucoup en province. Il y a aussi d'autres situations, il y a des endroits où le taxi est rarissime en province, hein. Puis, comme vous disiez tout à l'heure, M. le ministre, c'est inégal selon les territoires. Alors, dans ce sens-là, on pense, nous, que c'est une multitude de stratégies qu'il nous faut adopter.

Et quand je parlais tout à l'heure du territoire qui n'est pas couvert par du transport adapté, ça répond un peu à votre question dans le sens suivant: c'est que, si une municipalité est trop petite pour avoir son service de transport adapté, nous, on pense que là, avec le taxi, il y aurait moyen d'avoir des ententes avec le taxi ou avec d'autres transporteurs pour véhiculer les personnes handicapées, et, dans ce sens-là, il suffirait qu'il y ait un taxi adapté dans une région, je pense à Rimouski, par exemple, et puis ses environs, pour qu'il soit utilisé et pas mal plus qu'on pense. Alors, ce n'est pas une stratégie qui va répondre à la question, c'est quelques stratégies qui s'harmonisent entre elles. Bon.

La perspective, la question que le ministre me posait sur une augmentation de 2 %. On en a 50. Si on en avait 55 demain matin, ça changerait déjà notre réalité. Puis, si on en avait 60 l'année prochaine, déjà ce serait mieux. Alors, on est, nous autres, pressés, on est pressés, mais on n'est pas pressés au point de faire n'importe quoi. On pense que l'important là-dedans, c'est d'améliorer la situation et d'y aller pas par pas et que ce soit significatif, là, en termes d'accès pour les personnes.

M. Brodeur: Donc, la stratégie est différente, tout dépendant de la municipalité.

M. Rodrigue (Norbert): Elle peut être différente.

M. Brodeur: Donc, ce qu'un gouvernement doit envisager, c'est une stratégie différente d'un bout à l'autre du Québec, selon les besoins de la région, et adaptée à chacune des villes: Sherbrooke, Granby, Saint-Georges de Beauce, etc.

M. Rodrigue (Norbert): Écoutez, regardez, 90 % de la province est couverte, en termes de territoire. Il y a 500 municipalités à peu près de non couvertes. La réponse n'est pas la même selon les municipalités. Je vous donne un exemple, là. Je pense à Sainte-Julie. Selon mes observations, à Sainte-Julie, ils n'ont pas de transport adapté. Alors, est-ce qu'il y a lieu, avec la communauté, avec la ville, d'avoir une entente qui n'est pas la même qu'à Montréal? Ça se pourrait. Mais ça se pourrait aussi qu'on ait besoin d'un transport organisé, en termes d'adaptation.

Alors, dans ce sens-là, on n'a jamais donné de leçon à personne sur le modèle, mais on pense que, si on agit sur le taxi, si on agit sur les ententes de réciprocité entre les territoires et si on agit dans les grands centres urbains sur le transport régulier... Je donne un exemple: les transports interurbains — hein! Guy — les transports interurbains, les transporteurs. Nous avons une entente

avec les transporteurs. Bien sûr, les personnes handicapées ont accès. Non seulement les personnes handicapées ont accès, mais leurs accompagnateurs, accompagnatrices ont accès, avec.... Pardon?

Une voix: Gratuitement.

• (20 h 30) •

M. Rodrigue (Norbert): Avec une gratuité. Alors, les gens peuvent se faire accompagner, on a négocié ça avec eux autres. On s'est entendu là-dessus. Ça fait partie de la stratégie. Alors, dans ce sens-là, Guy, peut-être, peut ajouter, Denis aussi, là.

M. Gilbert (Guy): J'aimerais juste rappeler qu'au niveau du Québec, au cours des cinq dernières années, il y a eu une moyenne de 1,4 million de déplacements par taxi régulier. C'est énorme. On peut évaluer à peu près un chiffre de 9 millions, 9 à 10 millions. C'est beaucoup, et je pense que le taxi adapté aurait intérêt à se développer aussi beaucoup parce que non seulement ça peut répondre aux services organisés dans le cadre d'un programme d'aide au transport adapté, mais aussi ça peut répondre aux besoins hors du réseau subventionné par le gouvernement, dans le sens de privé. Une personne peut décider, le soir, la nuit, la fin de semaine, en dehors des heures de services offerts officiellement par la municipalité, peut profiter aussi de ce service-là, et ça rejoint à ce moment-là l'objectif de l'Office de rendre des services les plus normalisant possible.

M. Brodeur: Juste une seconde. Oui, une intervention encore avant de passer la parole à mes collègues. Vous avez parlé, dans votre présentation, de formation des chauffeurs. Ce n'est pas probablement, pour les chauffeurs, un domaine qu'ils connaissent beaucoup. Quelles sont les lacunes présentement que l'on retrouve sur le marché du taxi? Et vers quel genre d'orientation, de formation on devrait donner à ces chauffeurs de taxi là?

M. Boulanger (Denis): Ça va. Premièrement, il y a une question de sensibilisation, c'est-à-dire que, quand on parle de personnes handicapées, on parle de tout type de déficiences. Souvent, les personnes handicapées qui prennent le taxi régulier, ce ne sont pas nécessairement des personnes handicapées à déficiences motrices, il peut y avoir des personnes avec déficiences intellectuelles. Juste d'avoir un petit peu de conseils, de surveiller, de faire un petit peu de supervision, ça peut répondre à une partie des besoins. Deuxièmement, ça peut être dans l'approche aussi, ça va permettre de démystifier.

Les principales lacunes aussi, ça va être que les gens ont des préjugés à l'effet qu'embarquer une personne handicapée, c'est beaucoup plus compliqué, ça coûte beaucoup plus cher, ce qui fait qu'eux autres, lorsqu'ils sont dans leur chiffre de travail, c'est quelque chose de très important.

Donc, pour nous, la formation, c'est une question aussi de sensibilisation aux besoins puis à la clientèle pour que les gens puissent établir un contact avec la clientèle régulière, mais c'est vraiment dans un contexte où tous les types de déficiences, tous les types de handicaps doivent être connus dans ce contexte-là.

M. Brodeur: O.K.

M. Gilbert (Guy): Mais, dans l'ensemble, ça ne peut pas faire autrement que de rendre la relation au client, à l'utilisateur, beaucoup plus intéressante lorsque le chauffeur de taxi se sent plus habile à répondre valablement aux besoins de la personne.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui, une courte question à M. Rodrigue, mais je pense qu'on vient d'y répondre, finalement. La question, c'est: Est-ce qu'une personne handicapée qui appelle pour un taxi adapté, est-ce qu'elle demande à avoir un taxi en particulier parce qu'elle est habituée avec ce chauffeur-là, il connaît ses us et coutumes, etc., ou si, quand ils appellent, je ne sais pas, chez Diamond, ils disent: Envoyez-moi une voiture adaptée? Est-ce qu'il y a une relation assez étroite finalement entre le chauffeur de taxi et le client qui se bâtit à travers les temps?

M. Rodrigue (Norbert): Il arrive que ça existe, mais ce n'est pas généralisé. Elles n'ont pas le temps. Il n'y a pas d'accès suffisant pour se permettre d'entretenir ou d'établir une relation de ce type-là. Alors, dans ce sens-là, ce n'est pas impossible. Ça existe, il y a des gens qui vont nous dire ça. Un peu comme moi, je veux dire, si je prends, je ne sais pas, un avion privé puis je connais le pilote, tu sais, je vais préférer ça. Alors, dans ce sens-là, je dirais que... ce qu'on m'a dit, moi, puis que ce qu'on nous rapporte généralement, c'est que l'accueil est très important. La compréhension, comme disait Denis, de la problématique est très importante. Et une fois que ça, c'est fait, ça démystifie un paquet de choses. Et, dans ce sens-là, ça aide à la relation entre le client et le producteur de services.

M. Benoit: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, merci, M. le Président. M. Rodrigue, bonjour, messieurs, ça nous fait plaisir de vous accueillir ici. M. Rodrigue, ce matin, lorsque j'ai eu l'occasion de questionner d'autres intervenants, d'abord, j'ai mentionné des chiffres. On parle de 275 000 transports par année, à peu près, dans la grande région de Montréal, la Communauté urbaine de Montréal, en tout cas, pour le transport adapté, et on sait que 350 taxis oeuvrent le matin et le soir pour le transport adapté dans cette région.

J'avais soumis l'idée à l'effet que peut-être il serait intéressant que le gouvernement ou que la STCUM en tout cas puisse, à l'intérieur du parc de taxis existant actuellement, lancer un avis de concours ou d'appel d'offres ou d'intérêts pour faire en sorte qu'un certain nombre de taxis soient affectés uniquement au transport adapté, d'accord? Donc, on dirait que ces gens-là, qui sont des chauffeurs de taxi, s'occuperaient uniquement des demandes ou des commandes apportées à la STCUM par le dispatching. Puis là je ne parle pas

des autres régions, avec les correspondances, on pourra peut-être revenir après, plus tard.

J'avais aussi mentionné le fait qu'on pourrait — ces chauffeurs de taxi là, ceux qui auraient des contrats non pas individuels mais collectifs, parce qu'ils agiraient individuellement, mais à la fin ils feraient partie d'une entente collective — recevoir un certain nombre d'avantages pour pouvoir modifier leurs voitures-taxis pour les rendre compatibles au transport de certaines catégories d'handicapés. Qu'est-ce que vous pensez de cette idée-là?

M. Rodrigue (Norbert): Bien, c'est pour ça que tout à l'heure on proposait, nous aussi, de voir, par la loi ou la réglementation, à créer des incitatifs, et M. Chevette nous répondait qu'il y avait des démarches et des discussions d'entreprises sur cette question-là pour l'adaptation des moyens de transport, des véhicules notamment. Et quant à ce genre d'approche...

M. Gobé: À ce bassin-là.

M. Rodrigue (Norbert): ...à ce bassin-là, nous, vous savez, toute stratégie qui mènera à donner plus d'accessibilité aux personnes qui ont des besoins, je pense qu'on est prêts à la regarder. Et dans ce sens-là, à ma connaissance, aujourd'hui même, au moment où on se parle, à la STCUM, ça fonctionne un peu sur ce principe-là, quand même. La STCUM a des relations avec un certain nombre de propriétaires de véhicules ou de taxis qui sont disponibles, qui font du transport pour les personnes handicapées. Alors, raffermir ça, ça ne me pose aucun problème.

M. Gobé: Ma proposition va plus loin que ça, ce n'est pas simplement raffermir. On sait que ces chauffeurs de taxi qui transportent des handicapés ou des personnes pour le service du transport adapté font aussi d'autres genres de transports.

M. Rodrigue (Norbert): Oui.

M. Gobé: À l'occasion, ils peuvent être pris dans certains autres transports et ça ne correspond pas toujours aux disponibilités que les handicapés ou que les personnes qui ont besoin d'un transport adapté auraient besoin. Alors, ce que nous mentionnions ce matin, ça serait à l'effet que les gens qui accepteraient, qui répondraient à cet appel de candidature ou cet appel d'offres, entreraient dans un cadre particulier qui ferait qu'ils feraient uniquement du transport adapté.

La chose qui m'amène à penser ça, c'est que je me suis rendu compte, en prenant des taxis, moi, assez souvent — vous savez, comme député, on ne conduit pas toujours notre voiture — pour l'aéroport, enfin, pour la gare, pour différents rendez-vous, que plusieurs, un nombre maintenant assez important de chauffeurs de taxi sont des retraités, des premiers retraités, des gens qui ont 55 ans, qui étaient dans la fonction publique ou ailleurs, qui ont pris leur retraite et qui ont acheté un permis de taxi. Et ces gens-là n'ont pas forcément envie d'aller faire le taxi sur la rue Sainte-Catherine à 1 heure du matin ou à 2 heures, mais peut-être quand même avoir une activité de taxi, et ils se retrouveraient peut-être plus à l'aise avec ce genre de clientèle là.

Donc, on pourrait cibler... pas cibler mais faire en sorte que peut-être un certain nombre de taxis feraient à l'année longue du transport d'handicapés. On verrait là une solution aux problèmes que les handicapés connaissent: le manque de ressources disponibles à certaines heures, le manque de ressources disponibles certains jours de problèmes de température ou de climat ou certains jours de la semaine, parce que, à ce moment-là, la STCUM ou l'organisme qui générerait ça verrait, dans ces appels d'offres ou dans ces contrats avec ces gens-là, à répartir les horaires selon ces besoins et les disponibilités aussi des personnes. Et puis on ne parle pas seulement des handicapés, on parle des hôpitaux, on parle des gens qui vont subir des examens de dialyse, qui vont subir des transfusions sanguines, avec le virage ambulatoire, enfin, plein de choses comme celles-là.

Est-ce que vous ne voyez pas là une voie d'avenir? Et ce n'est pas dans le projet de loi. Est-ce que vous seriez prêt à faire des recommandations dans ce sens-là à M. le ministre pour faire évoluer le projet de loi?

M. Rodrigue (Norbert): Mes collègues veulent s'exprimer, et j'y reviendrai. Oui...

• (20 h 40) •

M. Gilbert (Guy): J'aimerais d'abord dire que tout déplacement en taxi inadapté est aussi un déplacement payant pour les chauffeurs de taxi. À partir du moment où le bon véhicule adapté répond au bon besoin, il n'y aurait pas, en principe, de difficulté pour le chauffeur de taxi à assurer le déplacement de la personne. S'il y a un mauvais choix du mode de déplacement, c'est évident que, si le taxi ne convient pas au déplacement de la personne à cause des équipements peut-être trop lourds pour le taxi, ça cause un problème, c'est évident.

Donc, les personnes, en principe, doivent avoir accès, comme toute autre personne, au taxi dans un temps le plus court possible. Si vous pensez centraliser, par exemple, faire un mégastand de taxis à une place précise à Montréal pour répondre à l'ensemble des besoins des gens de Montréal, c'est évident que le temps de desserte va être très long. Et, encore là, on sort d'une situation normalisante. Il n'y a pas de raison qu'un taxi bien adapté, qu'un chauffeur bien sensibilisé et même bien formé à l'accueil des personnes handicapées soit dans une situation problématique pour répondre à leurs besoins. Alors, à ce moment-là, dans tout stand de taxis, c'est possible d'avoir les taxis adaptés qu'il faut et les chauffeurs ayant une formation adéquate.

Le Président (M. Lachance): Alors, voilà, c'est tout le temps dont nous disposons, et je tiens à vous remercier au nom des membres de la commission pour votre participation aux travaux de cette commission. Merci.

(Changement d'organisme)

Et j'invite le prochain groupe, Regroupement québécois du taxi. Alors, s'il vous plaît, messieurs, nous allons poursuivre nos travaux. J'invite le porte-parole du groupe à bien vouloir s'identifier et identifier les personnes qui l'accompagnent.

Regroupement québécois du taxi inc.

M. Malhab (Farès Bou): Bien, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. membres de la commission, je suis Farès Bou Malhab, président de La Ligue de taxis de Montréal et porte-parole du Regroupement québécois du taxi. Je vais présenter les gens avec moi, on a quand même beaucoup de gens avec nous: à ma gauche, à l'extrême gauche, j'ai Me Éric Dugal, qui est l'avocat du Regroupement; M. Daniel Morin, président de la Ligue de Saint-Hyacinthe; M. Jean Kheir, président de la Ligue de l'Ouest de Montréal; M. Vasken Kavafian, président de la Ligue de l'Est de Montréal; M. Jean-Pierre Lalancette, président de la Ligue de Laval.

Et puis, permettez-moi de vous présenter les autres — ce privilège m'avait été malheureusement refusé alors que le ministre donnait son entrevue avec M. Lapierre sur les ondes de CKAC — membres du groupe: M. Marc Bernier, président de la Ligue de taxis de Saint-Eustache; M. Rémi Lemelin, président de la Ligue de taxis de Terrebonne; M. Moïse Faubert, président de la Ligue de taxis de Beauharnois; M. Rolland Tardif, président de la Ligue de taxis de Châteauguay; M. Claude Nugent, président de la Ligue de taxis de Repentigny; M. Denis Fillion, président de la Ligue de Drummondville; M. Marc Thibault, représentant de la Ligue de Sainte-Foy—Sillery; M. Christian Beaudin, président de la Ligue de taxis de Sainte-Thérèse; M. Marc Gauthier, président de la Ligue de taxis de Gatineau; M. Denis Lafortune, Taxi régional de Chambly et un des directeurs de la Ligue de taxis de Saint-Hyacinthe; M. Dieudonné Champagne, président de la Ligue de taxis de Rouyn-Noranda, puis M. Pierre Boivin, président de la Ligue de taxis de Saint-Jérôme sont absents. Voilà. Ça, c'est les membres du groupe.

Le Président (M. Lachance): Veuillez poursuivre, s'il vous plaît.

M. Malhab (Farès Bou): On continue, merci. Ensemble, nous représentons 75 % des propriétaires de taxis au Québec, environ 5 500 permis, et nous avons été démocratiquement élus à la présidence de nos ligues respectives. Nous ne sommes pas un petit groupuscule comme vous vous plaisez à le dire à droite et à gauche, M. le ministre.

Mes collègues et moi avons révisé les divers documents, mémoires et présentations que nous avons faits tant au ministre des Transports qu'à la présente commission, et c'est avec regret que nous constatons qu'aucune des propositions que nous avons formulées n'a été retenue dans le cadre du projet de loi sous étude. Malgré cela, nous avons en toute bonne foi, encore une fois, analysé le projet de loi n° 163. Nous tenons à déposer des commentaires et les propositions de Regroupement québécois de taxi relativement à ce projet de loi concernant les services du transport par taxi, puis je l'ai remis au secrétaire de la commission.

Ce document fait état des divers commentaires et réactions que nous avons eus à la lecture du projet de loi. Nous avons également inclus dans le corps du texte plusieurs propositions qui pourraient donner lieu à

divers amendements dans le seul but d'apporter des solutions constructives. Nous n'avons pas précipité nos commentaires, car nous étions conscients de la nécessité d'apporter des solutions. Contrairement à d'autres, nous tenions également à consulter les membres de notre Regroupement. Notre exposé se concentrera sur quatre points précis: la représentation de l'industrie de taxi; la levée du moratoire et l'émission de nouveaux permis; les sanctions administratives abusives; l'aide à l'industrie.

Commençons donc par la représentation de l'industrie de taxi. Plusieurs d'entre vous ne seront pas surpris si j'affirme que le Regroupement québécois de taxi est opposé à l'idée d'une association professionnelle qui regrouperait propriétaires chauffeurs et chauffeurs. Ce sont deux groupes qui ont des intérêts divergents et irréconciliables. Même sur le sujet de l'achat de services, nous sommes convaincus que les propriétaires chauffeurs ne veulent pas se faire dicter par les chauffeurs le type de services et l'endroit où ils devront se le procurer.

Nous avons pris bonne note des amendements annoncés par le ministre Chevette. Cependant, c'est le communiqué qu'il a émis, le 1^{er} décembre, qui a amorcé une approche du ministre vers la position du Regroupement. Ce rapprochement, c'est de créer deux chapitres au sein de l'association professionnelle: un chapitre pour les chauffeurs et un chapitre pour les propriétaires. Mais, il semblerait que le ministre a fait marche arrière. Nous ignorons pourquoi, car dernièrement il affirmait qu'il lui arrivait de se tromper mais que, dans ce cas, il ne le couchait pas par écrit. Notre position est claire: les propriétaires et les chauffeurs séparés.

Nous préconisons la conservation des ligues de propriétaires et d'en réduire leur nombre de 57 à neuf, ceci se ferait par la voie de fusions et permettrait d'amasser des cotisations procurant un budget à chacune des ligues, qui soit suffisant pour qu'elles soient autonomes, pour qu'ils aient leur autonomie. Les ligues membres de RQT favorisent cette position, car elle permettra à tous les membres d'avoir un contact étroit avec l'exécutif qu'ils ont élu. De plus, cette vision confédérale régionale fera en sorte que les services dont les propriétaires voudront se doter pourront être rendus en région, ceci favorisera les économies locales et l'accès aux services. Nous voulons éviter que les services soient centralisés à un endroit au Québec et que l'accessibilité en soit dès lors réduite.

À titre d'exemple, plusieurs des ligues en région ont présentement le statut de mandataire accordé par la Commission des transports du Québec pour effectuer la vérification et le scellage du taximètre. Il y a fort à parier que les membres de ces ligues sont désireux de conserver ce service près d'eux en lieu et place que de devoir se déplacer vers les grands centres à tous les six mois pour faire effectuer cette vérification. Cette confédération de notre région élirait un bureau central qui ne serait chargé de s'occuper que des questions qui touchent l'ensemble de l'industrie du taxi.

• (20 h 50) •

Quant aux chauffeurs, syndiquez-les, si c'est ce qu'ils veulent. Si c'est leur choix, vous pouvez les syndiquer. S'ils veulent un autre type de représentation,

ils n'ont qu'à se lever et s'organiser, et ça sera leur choix. Mais laissez les propriétaires chauffeurs tranquilles. Dans le scénario préconisé par le projet de loi sous étude, les propriétaires se retrouvent sans services dès sanction du projet de loi, ce qui est tout à fait inacceptable. Le gouvernement n'a même pas prévu qu'une période de transition, transition équivalant à une année fiscale, soit accordée aux ligues pour permettre le temps nécessaire pour que les propriétaires retrouvent une représentation et des services.

Abandonner les propriétaires à leur sort pour ensuite les forcer dans un mariage non désiré. Notre position est détaillée plus amplement dans notre document écrit, et espérons cette fois-ci que vous en prendrez connaissance, M. le ministre. Nous voulons avant tout éviter que la création trop rapide et bâclée d'une structure inadéquate vienne lier les propriétaires et les propriétaires chauffeurs pour les 25 années à venir. Nous demandons au ministre, s'il est sincère, de reporter l'adoption du projet de loi à la prochaine session. Si le ministre a le courage d'admettre à nouveau que son projet de loi est loin d'être parfait, qu'il le repousse au printemps, parce qu'on pense qu'il y a trop de conséquences insoupçonnées pour passer ce projet de loi à la vapeur.

Passons maintenant au deuxième volet de notre allocation pour traiter de la levée de moratoire et de l'émission de nouveaux permis de taxi. Lors de notre dernière comparution en commission parlementaire, nous vous faisions la remarque que, là où il y a explosion démographique, il n'y a pas nécessairement augmentation des besoins en services de taxi. En effet, lorsque l'on sait qu'il y a étalement urbain et que les banlieusards privilégient l'automobile comme moyen de déplacement pour se rendre à leur travail, où y a-t-il place pour de nouveaux permis de taxi? Les ligues des régions membres du RQT vous diront que dans plusieurs agglomérations il y a eu des rachats de permis. Pour que l'offre s'ajuste à la demande, permettez-leur d'être inquiets lorsque vous parlez de levée de moratoire et d'émission de nouveaux permis.

Vous tentez de les rassurer en disant que les permis seront pour une durée limitée, non transférables et non louables. Où est-il marqué dans les amendements que vous avez présentés ce matin que les permis ne sont pas louables? Il est évident que dès l'émission d'un nouveau permis il y aura baisse de la valeur marchande des permis actuels, baisse des revenus associés à l'exploitation d'un permis de taxi et, par voie de conséquence, une baisse de la qualité de services. Nous proposons donc que le moratoire soit au moins tenu en agglomération, puisque, à notre connaissance, nous n'avons jamais entendu le public réclamer à grands cris de nouveaux taxis sur la route.

Cependant, si vous persistez à vouloir lever ce moratoire de façon partielle, nous croyons que les nouveaux permis devraient être émis en considération du paiement d'un montant équivalant à la valeur marchande du permis dans une agglomération donnée. Le montant payé servirait à titre de compensation pour les détenteurs de permis actuels et serait redistribué aux propriétaires de permis de taxi au prorata de leur détention de permis dans cette agglomération. Cette mesure aurait pour avantage de freiner les demandes

frivoles et protégerait la valeur actuelle des permis de taxi.

Une préoccupation montréalaise doit être soulevée, il s'agit de transport de personnes à mobilité réduite et de transport adapté. Plusieurs groupes ont soulevé, aujourd'hui et lors de la dernière commission parlementaire, qu'il y avait insuffisance de services de taxi en ce domaine. Nous le reconnaissons et avons déposé un document étoffé faisant état des diverses raisons expliquant l'absence de services pour ce type de clientèle. Lorsque l'on demande à un chauffeur de taxi d'effectuer une course à perte, vous risquez de n'avoir aucun service. C'est malheureusement ce qui s'est produit jusqu'à présent. Vous ne pouvez demander aux chauffeurs de taxi de subventionner par leur travail le transport de ces personnes, il s'agit d'une responsabilité sociale qui doit être prise en charge par le gouvernement.

Émettre de nouveaux permis à Montréal. Comme on a vu dans la demande du Bureau du taxi dans un document qu'il a présenté. On sait qu'il y a toujours près de 700 permis de taxi en trop. C'est un non-sens, d'après nous. Quand on sait qu'à Montréal l'industrie du taxi et les artisans eux-mêmes ont mis 22 millions de dollars pour racheter des permis de taxi pour corriger des erreurs de politiciens antérieures qui ont émis un surplus de permis, et on voudrait maintenant en émettre de nouveaux? Y a-t-il un pilote dans l'avion? On ne veut pas que le ministre Chevrette passe à la postérité comme étant celui qui a rouvert le marché. Notre approche est de convertir des permis actuels en permis de taxi spécialisés pour n'exécuter que ce type de transport. Ceci a été réalisé avec succès dans le cas des limousines berlines qui sont en fait des anciens permis de taxi. Pourquoi ne pas tenter à nouveau cette expérience dans le cadre du transport des personnes à mobilité réduite?

Cependant, on doit prévenir des incitatifs pour que les propriétaires soient intéressés à convertir leur permis de taxi en permis spécialisés pour le transport adapté. Et ces incitatifs pourraient inclure des subventions à la conversion des véhicules et une tarification plus moderne tenant compte du temps d'attente et du temps de manipulation des fauteuils roulants. Dans un tel système, tout le monde y trouverait son compte.

Ce qui m'amène au troisième point de mon exposé, soit les sanctions administratives abusives. Les articles 18 et 26 de l'actuel projet de loi sont une porte ouverte à la révocation de permis à gogo. Nous avons lu les amendements proposés aujourd'hui et Me Éric Dugal pourra vous faire les commentaires après. D'autre part, nous sommes allergiques à l'emploi du terme «doit» dans la formulation de ces articles. On vous demande, quand vous laissez à la Commission des transports du Québec la discrétion voulue pour appliquer la sanction appropriée en tenant compte d'une échelle de graduation de sanctions, si vous faites acte de confiance à la Commission des transports lorsqu'il s'agit d'émission de permis, pourquoi ne pas leur donner une discrétion équivalente dans le cas...

Le Président (M. Lachance): Je vous prierais de conclure, s'il vous plaît.

M. Malhab (Farès Bou): ...de discipliner les propriétaires?

Le quatrième point, ça touche l'aide à l'industrie. Après plusieurs demandes dans les documents, on n'a rien vu dans ce projet de loi, concrètement, aucune aide à cette industrie, M. le ministre. Aucune subvention, aucun allègement fiscal, rien. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le ministre des Transports.

M. Chevette: Merci, M. le Président. Je voudrais faire quelques commentaires et laisser la parole à mon collègue de Salaberry-Soulanges qui a travaillé fort sur le dossier. Je voudrais dire d'entrée de jeu, un peu comme l'ont dit la majorité des intervenants aujourd'hui qui sont venus devant nous autres, qu'un chauffeur de taxi, qu'il soit locataire ou qu'il soit propriétaire, c'est un chauffeur de taxi. C'est un humain qui gagne sa vie.

Quand on dit: Syndiquez-les si vous voulez, quand on sait très bien qu'ils ne sont pas syndiqués en vertu de la loi à cause du statut de locataire, c'est tout simplement être méprisant envers 11 000 personnes qui gagnent leur vie dans l'industrie. Personnellement, je ne le prends pas et je ne l'accepte pas. D'autant plus que ces 11 000 personnes-là ne sont pas seules, il y a aussi des propriétaires de taxi qui gagnent leur vie, qui ne sont pas nécessairement dans des grandes ligues de taxis et qui pensent qu'ils peuvent se doter de services. Il ne faut pas être méprisant pour ces gens-là, c'est des gens d'une industrie qui gagnent leur vie dans l'industrie.

• (21 heures) •

Et j'ose espérer que le ton de ce côté-là devrait être compréhensible de la part de quelque groupe que ce soit dans l'industrie. La preuve, c'est que les chauffeurs locataires et les chauffeurs propriétaires se retrouvent dans 350 associations de services, et, comme par hasard, ils se respectent à mort. Je ne peux comprendre qu'on puisse venir prêcher ici la division, alors que, sur le terrain concret du travail quotidien, dans chaque agglomération, dans plusieurs points de services, ces gens-là se côtoient, se saluent, travaillent ensemble, se donnent un service de dispatche et s'amuse ensemble bien souvent. C'est assez difficile à comprendre, l'attitude quasi méprisante de certains porte-parole vis-à-vis ça, et je vous conseille de changer de voix, très honnêtement, dans votre discours. Ce n'est pas à l'honneur de la profession des chauffeurs de taxi, parce que, dans les faits, les chauffeurs propriétaires ou locataires... Cessez de les opposer, ils s'amuse bien ensemble, puis ils travaillent bien ensemble, puis ils recherchent des facilités ensemble. Ça, je n'aime pas ça et j'ose le dire.

Deuxièmement, je pense également que, malheureusement, ils ne peuvent pas être syndiqués, le Code du travail ne le permet pas. Donc, il faut arrêter de colporter... Je suis convaincu que Me Dugal ne vous a jamais dit que c'est un syndicat, contrairement à ce que vous avez écrit. Me Dugal ne peut pas vous avoir dit, comme avocat et membre du Barreau, que c'était du syndicalisme. C'est impossible, parce qu'il le sait, que, pour être syndiqué, il faut être un salarié au sens de la loi, et les chauffeurs locataires ne sont pas des salariés

au sens de la loi, Me Dugal le sait. Je n'oserais même pas lui poser la question, je la poserais au Barreau après. Il pourra...

M. Dugal (Éric): Je peux vous répondre pareil.

M. Chevette: Oui, peut-être. Mais, en tout cas, moi, j'ai dit que je faisais...

M. Dugal (Éric): Parce que vous présumez des tas de choses sur ce que j'ai conseillé à mes clients.

M. Chevette: Non, non, j'ai dit que je faisais un commentaire. D'ailleurs, j'attends toujours, depuis un mois et demi, vos amendements, Me Dugal. Donc, on s'en reparlera, hein.

M. Dugal (Éric): Les amendements ont été déposés ce matin.

M. Chevette: Vous nous les avez promis il y a un mois et demi, Me Dugal. S'il vous plaît, c'est moi qui parle. O.K.? Vous parlerez à votre tour. Donc...

M. Dugal (Éric): ...

M. Chevette: Non, non, vous parlerez à votre tour. Vous nous l'avez promis il y a un mois et demi devant deux, trois témoins, vous le savez, vous ne les avez jamais fournis. Donc, s'il vous plaît, un petit peu de retenue.

Ceci dit, je veux aussi souligner ici que l'Assemblée nationale du Québec a voulu une réforme sur le taxi en fonction de toute la profession du taxi, pas en fonction du corporatisme de certains propriétaires. On va tout faire pour accorder, puis je suis prêt à le faire de bonne foi, avec beaucoup de transparence, comme je l'ai fait chaque fois que j'ai reçu des amendements... Le groupe qui est devant nous nous en a promis il y a un mois et demi. Un mois et demi qu'il nous promet des amendements; on n'en a pas reçu un avant ce soir. Frédéric Dubé les a rencontrés je ne sais pas combien de fois; moi, je les ai même rencontrés une fois, il y a trois semaines. Je devais les avoir dans l'après-midi, les amendements. On est loin de l'après-midi d'il y a trois semaines, on ne les a pas encore reçus.

Sauf qu'on a susurré dans les oreilles d'un peu tout le monde que c'était du syndicalisme, que c'était ci puis que c'était ça, alors que c'est une association professionnelle. On peut ne pas vouloir comprendre ça, mais, M. le Président, je m'excuse, on va l'expliquer aux gens, on va l'expliquer calmement aux gens. Puis, de grâce, j'incite tous les gens à penser que, dans des associations de services qui ne sont pas touchées par cette loi, quotidiennement des gens travaillent ensemble, ils se comprennent, puis ils aimeraient ça avoir d'autres opportunités de développement. J'ai dit depuis le début — puis je l'ai prouvé dès le mois de juin en abolissant les tarifs de la Commission de transport en ce qui concerne le bénévolat — qu'il faut élargir le gâteau ou la portion de travail.

Aujourd'hui, j'ai donné l'exemple, tantôt, par un mémoire que j'ai réussi à faire passer au Conseil des ministres sur la possibilité de mettre un guichet unique

pour l'ensemble des types de transport adapté, précisément pour nous aider à créer une somme de travail plus grande. On travaille avec les Finances pour venir à bout de transformer des autotaxis en transport adapté. M. le Président, pourquoi on fait ça? Pour permettre précisément qu'il y ait une portion de ce marché-là qui se prenne. Si on est capable de prendre une portion du transport médical, une portion du transport scolaire, une portion du transport adapté actuel, on vient de créer des jobs additionnelles pour les gens du taxi. C'est ça qu'on veut.

Mais ce n'est pas par des non tout le temps... Je vous lis un passage ici: «Unis plus que jamais, les quelque 6 000 propriétaires représentés par le Regroupement québécois du taxi disent non à la réforme.» Avant même qu'elle s'écrive en un projet de loi, c'était non. C'est encore non. Je m'excuse, la société ne marche pas toujours avec des non. La société, pour évoluer, elle marche avec des oui de temps en temps, puis elle marche avec des changements de cap, elle marche avec des propositions concrètes, elle marche avec des modifications. Mais ce n'est pas en se regardant le nombril qu'on évolue dans la société, il faut regarder comment on peut calmement, positivement modifier des choses.

Je réitère que ceux qui ont collaboré ont vu des amendements poindre à l'horizon. J'ai même accepté — puis le député de Shefford m'entend — qu'on se rencontre puis qu'on discute des amendements, puis je lui ai dit: Faites-vous le porte-parole de ceux qui s'opposent, on va en apporter, des amendements. Parce qu'on ne les avait pas. Puis, chaque fois qu'on m'a soulevé quelque chose jusqu'à date, puis que ça a de l'allure, puis qu'on croit que ça a de l'allure, on le modifie.

Donc, M. le Président, c'étaient les commentaires que je voulais faire, et je laisserais à mon collègue de Salaberry-Soulanges le soin de questionner.

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît! M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: M. le Président, ma question, commentaire et question, va s'adresser à M. Bou Malhab. M. Bou Malhab, d'entrée de jeu, en 1997, vous avez vous-même, au nom du Regroupement, au nom des gens que vous représentez, dit que l'industrie du taxi était mal en point, en mauvaise posture. Vous avez vous-même dit qu'il ne fallait pas seulement de petits changements dans la Loi sur le transport par taxi, mais une réforme en profondeur, une réforme globale. Vous avez insisté pendant des semaines et des semaines, lors des différentes étapes qui nous conduisent à la présentation, ce soir, des différents mémoires, mais à la présentation de la loi n° 163...

Beaucoup de questions, vous avez touché beaucoup de questions. Vous avez apporté votre point de vue sur différentes questions. Que ce soit au comité consultatif qui a abouti au livre vert, que ce soit lors de votre présentation en commission parlementaire à l'automne 1999, que ce soit au comité-conseil, vous avez été présent à plusieurs rencontres. On a discuté de points très pointus, très techniques. On ne peut pas tous les faire, je vais revenir sur un point, sur la représentation.

Vous nous avez dit: On est mal représenté. Le gouvernement, ce soir, dans la réforme, vous offre deux grandes fenêtres: une association professionnelle nationale puis un forum national, où l'ensemble de l'industrie du taxi va être reçue, va avoir un endroit pour faire l'ensemble de ses réclamations. Tous ceux et celles qu'on a rencontrés, qui sont venus aujourd'hui, se sont dit d'accord. Des modifications, bien sûr, des bonifications d'articles, bien sûr. Vous-même, vous recherchiez une masse critique pour être bien représenté. Vous nous avez dit: Ça n'a plus de bon sens, des 57 ligues. Lors de votre présentation en commission en 1999, vous nous avez dit: On réorganiserait ça en six ligues. Au comité-conseil, vous nous avez dit: Ça va être 13 ligues. Aujourd'hui, page 27, vous nous dites: On serait d'accord pour neuf ligues. Sans vouloir charrier, là, vous êtes un peu difficile à suivre. Mais le principe est là. Vous aussi, dans le fond, vous nous dites: De la façon que c'est organisé, de la façon dont les chauffeurs sont représentés, les chauffeurs toutes catégories, ça n'a plus d'allure en ce début du XXI^e siècle; on veut que l'industrie du taxi connaisse du développement; on veut protéger notre monde.

Le gouvernement, courageusement, a entrepris une réforme majeure importante, ce que vous recherchiez vous-même. Et aujourd'hui, la réforme est déposée, la loi est déposée, des modifications, des possibilités de souplesse... On reçoit encore des groupes. On a reçu encore des modifications. M. le ministre vient de vous dire: Je suis prêt à recevoir encore des amendements à certains articles. Et là vous dites: Non, là, la réforme, c'est bon rien, c'est final, ça ne va plus.

Comment expliquer un tel revirement de votre part? Parce que vous êtes les premiers appelés. C'est le premier gouvernement qui vous dit, à vous, gens du taxi: Nous allons améliorer les conditions de travail, les conditions de vie. Vous nous dites: Fin de non-recevoir. Difficile à suivre, M. Bou Malhab. Merci.

M. Malhab (Farès Bou): Est-ce que ce sera à moi de répondre?

Le Président (M. Lachance): Allez-y.

M. Malhab (Farès Bou): O.K. J'aimerais juste vous dire: M. Deslières, vous étiez à la table avec nous; je vous ai entendu à l'Assemblée nationale citer les gens qui étaient à la table avec nous, puis vous avez oublié un monsieur qui s'appelait Me Morency, qui représentait les syndicats. Je ne sais pas si... Si ma mémoire est bonne, c'était ça. Et puis il était à la table. Puis on vous a dit à un moment donné, puis on vous a expliqué que... On a même demandé: Qu'est-ce qu'il fait à la table, lui? Et c'est écrit, ça, et c'est dans les procès-verbaux. Vous pouvez revenir, juste si vous voulez chercher un petit peu l'information. Vous vous êtes réjoui quand le monsieur, il a proposé qu'on parle, et vous avez dit: Il faut s'entendre avec lui. Si je me souviens bien, là.

• (21 h 10) •

Je comprends bien que, vous, vous avez l'intérêt, comme gouvernement... Vous dites qu'on vous a demandé une réforme et vous dites: Écoutez, on est en train de vous faire une réforme en profondeur, comme vous l'avez demandé. Votre projet de loi, il a 140 articles, vous venez de déposer 28 amendements, puis

on va peut-être en proposer, je ne sais pas, une dizaine d'autres, et vous voulez le passer à la vapeur d'ici la semaine prochaine? C'est ça, une réforme pour vous, M. Deslières? C'est ça que vous considérez une réforme? Qu'est-ce que, dans le projet de loi, il y avait comme aide à cette industrie, comme moyen qu'on vous a demandé dans notre mémoire qu'on a présenté il y a un an? M. le ministre, il venait de dire qu'on n'a pas donné les commentaires. Je me demande s'il a lu les documents qu'on a envoyés, parce qu'on ne se retrouve nulle part dans ce projet de loi, aucune de nos recommandations dans ce projet de loi.

Après ça, M. le ministre, depuis le 15 septembre — on a envoyé même des fax, puis on les a, les fax — on a demandé de le rencontrer. Il nous a rencontrés la journée du 15 novembre, la journée du dépôt du projet de loi. Si c'est ça, la bonne volonté puis la bonne foi de travailler avec les gens, nous, on ne voit pas beaucoup de respect dans ce projet de loi. Par contre, on voit beaucoup de mépris envers l'industrie du taxi. Puis, si c'est ça que le gouvernement veut faire, ça serait mieux, peut-être, de ne pas faire cette réforme, parce qu'on est peut-être mieux de rester comme on est que d'effectuer une réforme qui est croche. C'est ça qu'on pense, M. Deslières.

M. Deslières: M. le Président, ce que je comprends de vos propos, M. Malhab, parce que, dans le fond, vous ne souhaitiez pas de réforme et d'une amélioration pour vos gens, c'est ça que je comprends. Vous faites encore le même genre de raisonnement en associant l'association professionnelle et un syndicat, quand vous savez fort bien toute la différence. Le gouvernement, M. le Président, vous offre deux fenêtres extraordinaires pour représenter...

M. Malhab (Farès Bou): Quelles sont les deux fenêtres?

M. Deslières: L'association professionnelle et le forum. Ce que, d'une façon ou d'une autre, vous avez demandé pendant des années et des années, le gouvernement vous l'accorde, à l'industrie du taxi, faire des représentations systématiques comme les autres représentants ont demandé. Vous refusez ça, vous rejetez ça du revers de la main. C'est difficile à comprendre, M. le Président.

M. Malhab (Farès Bou): Je pense que vous n'essayez pas de comprendre notre point de vue, M. Deslières, ou vous refusez de le comprendre peut-être. Notre position est simple.

M. Deslières: J'ai tout lu vos documents.

M. Malhab (Farès Bou): Vous avez lu les documents?

M. Deslières: ...une fois, puis 10 fois, 20 fois.

M. Malhab (Farès Bou): Est-ce que vous avez regardé l'aide à l'industrie sur la gestion...

M. Deslières: Sauf celui-là, on vient de l'avoir.

M. Malhab (Farès Bou): ...sur le partenariat, sur la formation, sur la tarification, sur les permis, puis c'est ça, la réforme que vous nous donnez? C'est ça que vous avez compris dans les documents?

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député de Salaberry-Soulanges, le temps du côté gouvernemental est expiré. À moins d'un...

M. Brodeur: Consentement.

Le Président (M. Lachance): À moins d'un consentement...

M. Brodeur: M. le Président, de toute évidence, je pense que le Regroupement québécois du taxi a des questions à poser au gouvernement, puis, moi, je suis prêt à laisser continuer quelques minutes au moins les questions de ...

Le Président (M. Lachance): Je comprends que le temps qui est pris est pris...

M. Brodeur: Oui, oui.

Le Président (M. Lachance): ...sur le total de l'enveloppe de trois quarts d'heure.

M. Benoit: Tu es généreux. Félicitations!

M. Brodeur: Je suis très généreux.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre.

M. Chevrette: Merci, M. le Président. Tout d'abord, M. le Président, je trouve l'opposition libérale fantastique de nous laisser le temps. Je voudrais les remercier et...

Une voix: ...

M. Chevrette: ...je voudrais leur dire merci parce qu'ils se sont fait l'écho, les ténors, ils se sont fait même les caisses résonantes du discours qu'on a entendu ce soir.

M. Brodeur: Bien, là, je peux changer d'idée, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Ha, ha, ha! Mais là vous aviez consenti. Vous aviez au moins consenti à ce bout-là. Ha, ha, ha!

Je voulais dire, M. le Président, que tous les programmes financiers... Vous savez comment ça fonctionne? Ça ne fonctionne pas dans une loi, ça, un programme financier. C'est au niveau du budget qu'on va avoir un programme. C'est au niveau des dépôts de crédits. Et ça, je suis convaincu que... je me pourfends depuis le matin pour le dire, et je m'aperçois que les mêmes personnes qui se pourfendent à nous descendre présentement étaient là depuis le matin pour m'entendre

me pourfendre là-dessus. Il y a un degré de compréhension ou une capacité de compréhension qui est assez limitée, merci. Il y a des limites. J'ai répété ça je ne sais pas comment de fois. J'ai répété qu'il y avait un mémoire sur le transport adapté. J'ai répété qu'il y avait, le 14 décembre prochain... qu'on finaliserait les programmes de soutien potentiel ou les déductions fiscales. Je ne peux pas répéter autre chose. Là, il s'agit de se mettre à «on», de commencer par écouter pour comprendre. C'est le minimum, ça.

Donc, M. le président, la réforme du taxi, je m'excuse, elle n'est pas exclusivement pour les propriétaires. Je vais mettre dans la réforme que les propriétaires vont traiter leurs problèmes, tout seuls, comme ils voudront. Mais il y a aussi 11 000 personnes, il n'y a pas seulement les chauffeurs propriétaires dans cette industrie-là. C'est du monde, imaginez-vous. C'est du monde qui a des familles, imaginez-vous donc. C'est du monde qui trime dur, imaginez-vous donc également. Puis c'est du monde qui s'entend localement dans toutes les associations locales de services. J'en ai rencontré une multitude, puis chauffeur propriétaire ou chauffeur locataire, à part de quelques bonzes qui attisent l'opposition...

Le Président (M. Lachance): M. le ministre.

M. Chevette: C'est drôle, localement, comment ces gens-là...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford va reprendre son droit de parole.

M. Chevette: J'achève dans 30 secondes, M. le député de Shefford, et je vous donnerai le 30 secondes. Correct? Consentement.

Ces gens-là, M. le Président, localement...

Des voix: ...

M. Chevette: ...je le sais, je les rencontre, ils me disent: On ne comprend pas pourquoi...

Une voix:...

M. Chevette: Là, si vous voulez être à ma place, vous allez devoir passer par une élection, cher monsieur.

M. Lalancette (Jean-Pierre): ...me posiez des questions, vous n'en posez pas.

M. Chevette: Je n'ai pas l'idée de vous en poser.

M. Lalancette (Jean-Pierre): Ça paraît. Vous voulez juste brûler le temps.

M. Chevette: Bien, j'espère que ça paraît.

M. Lalancette (Jean-Pierre): Ça paraît, certain.

M. Chevette: Parce que ça fait plusieurs temps que je vous demande vos amendements, je vous le répète, depuis un an et...

M. Lalancette (Jean-Pierre): Nous autres aussi, on a demandé bien des fois des rencontres puis on ne les a pas eues.

M. Chevette: Ça fait un mois et demi que j'attends vos amendements.

Le Président (M. Lachance): Écoutez, là...

M. Chevette: Mais, M. Lalancette, quand bien même vous vous fâchiez, ça ne me fera pas dire le contraire de ce que je pense.

M. Lalancette (Jean-Pierre): Ça, on le sait.

M. Chevette: N'alimentez pas la confrontation entre chauffeurs, vous êtes tous du monde qui gagnez votre vie dans une industrie, c'est dommage, l'attitude que vous avez...

Le Président (M. Lachance): M. le ministre.

M. Chevette: C'est dommage, c'est répréhensible même.

Le Président (M. Lachance): Votre temps de parole étant écoulé, je cède la parole au député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, merci, M. le Président. J'avais laissé quelques minutes au ministre, pensant qu'il était pour poser des questions...

Une voix: ...

M. Brodeur: ...poser des questions au Regroupement québécois du taxi. Je vous avoue que je suis déçu, là. Il faut profiter de l'occasion pour demander justement à ces gens-là leur opinion. Puis je pense que vous avez eu très peu de temps au point de départ; vous vous êtes préparés pour un plus long exposé. J'aurais aimé que le ministre justement vous pose des questions. Et j'aimerais savoir en détail... Vous aviez quatre points à prime abord. J'aimerais vous entendre sur les quatre points, parce qu'il ne nous reste que quelques minutes, pour ainsi dire. Premièrement, sur la façon dont vous voyez cette association professionnelle là, proposée dans le projet de loi. J'aimerais aussi connaître votre opinion sur la façon dont on va émettre des nouveaux permis à valeur réduite. J'aimerais aussi... En fin de compte, les quatre points que vous avez proposés, j'aimerais peut-être vous entendre, vous êtes plusieurs à la table, et puis j'aimerais profiter de votre savoir et de votre expertise dans ce domaine-là pour pouvoir apporter des amendements qui pourraient peut-être être acceptables lors de l'étude du projet de loi la semaine prochaine. Donc, j'aimerais vous écouter à ce sujet-là.

M. Malhab (Farès Bou): M. le Président, M. le député de Shefford, merci pour l'occasion, quand même, parce que, au moins, vous montrez un petit peu de respect pour cette industrie, vous montrez un petit peu d'égards pour cette industrie.

J'aimerais expliquer pour vous un petit peu des choses qui viennent des gens qui travaillent sur le terrain, des gens qui savent c'est quoi, l'industrie du taxi, puis des gens qui sont proches de l'industrie du taxi, expliquer à M. le ministre qu'est-ce que ça veut dire, un chauffeur... Moi, j'étais un chauffeur avant que j'achète mon permis, pour trois, quatre ans, même plus; pour payer ce permis... j'étais, au commencement, chauffeur puis, par après, je suis devenu propriétaire. Les chauffeurs, M. le ministre, si vous voulez nous entendre...

Une voix: ...M. le député.

M. Malhab (Farès Bou): Ah! M. le député, mais j'aimerais que vous entendiez aussi, là.

M. Chevette: Oui, mais ça... occupez-vous... moi, je suis capable de mâcher de la gomme puis de marcher en même temps.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Malhab (Farès Bou): Mais il n'y a pas de problème. Il n'y a pas de problème. Ça démontre le respect que vous montrez pour l'industrie.

M. Chevette: Bien oui, mais c'est ça. Bon, bien, occupez-vous... répondez à celui qui vous a questionné.

M. Malhab (Farès Bou): Juste pour vous dire, pour vous expliquer qu'un chauffeur dans l'industrie du taxi, normalement c'est un passager, c'est un passage. C'est un gars qui vient... Des fois, il y a des gens qui sont à la retraite, il y a des gens qui sont pompiers, il y a des gens qui sont policiers, il y a des gens de toutes sortes de la société. Ils font ça à temps partiel. Des fois, des étudiants même, c'est des passagers.

• (21 h 20) •

Le coeur de l'industrie du taxi, c'est quelqu'un qui a acheté un permis parce qu'il voulait rester dans l'industrie du taxi, parce qu'il voulait investir dans l'industrie du taxi, parce qu'il voulait apporter quelque chose à l'industrie du taxi. Comme vous le voyez, des fois, à l'industrie, des gens... vous dites: Écoutez, il y a une image... Vous savez, des fois, il y a des gens qui conduisent d'une façon un petit peu différente des autres, des gens qui sont... je ne sais pas, moi, des fois, ils traitent d'une façon un client, quelque chose... Sans dénigrer les chauffeurs, parce qu'il y en a beaucoup, de chauffeurs, qui sont bons puis qui se transforment en propriétaires, ils investissent parce qu'ils croient à l'industrie, parce qu'ils veulent améliorer, parce qu'ils veulent apporter des changements à cette industrie. C'est pour ça qu'ils deviennent propriétaires. Et c'est pour ça, c'est le coeur de l'industrie, un propriétaire qui est lui-même chauffeur.

Et juste pour l'information de tout le monde, les propriétaires chauffeurs qu'on représente sont à 80 % chauffeurs eux-mêmes. C'est pour rapporter ça, pour que tout le monde comprenne ça. C'est qu'on vit les mêmes conditions que ces gens-là, puis on veut que tout le monde se lève ensemble. Et ce n'est pas vrai quand on dit que, nous, on veut juste le bien de propriétaires

chauffeurs. On veut le bien de tout le monde. Et c'est pour ça qu'on dit qu'on a des intérêts différents malgré qu'on a les mêmes conditions de travail. S'ils veulent se regrouper, qu'ils le fassent. Si le gouvernement, comme dans le projet de loi n° 68 qu'il a présenté il y a un an, qui est mort sur le feuilleton, parce qu'il y avait quand même une certaine demande de la FTQ au gouvernement ou un certain remerciement qu'il voulait leur donner... leur donner les 11 000 chauffeurs que M. le ministre maintenant est en train de défendre avec férocité... on lui dit que, s'ils veulent ça pour eux-mêmes, bien, qu'il leur donne ça; s'ils veulent un organisme qu'il les représente, qu'il leur donne ça, mais pas aux dépens des propriétaires chauffeurs qui ont investi dans cette industrie. Ils ne veulent pas être écrasés.

Puis, quand on dit «syndicat», j'aimerais qu'ils le comprennent une seule fois pour toutes, c'est parce qu'ils vont nous entraîner, par le biais de services, n'importe où; que ce soit la FTQ ou n'importe quelle autre place, c'est à eux, c'est eux qui vont contrôler l'association professionnelle parce qu'ils sont deux tiers à un tiers. Est-ce que c'est clair, ça? C'est ça qu'on dit. On ne dit pas dans le Code du travail... ça ne prend pas un avocat pour savoir que, dans le Code du travail, ils ne sont pas syndiqués. Si le gouvernement a voulu changer le Code du travail pour syndiquer les autonomes, il a pu le faire, mais peut-être que ce n'est pas le temps maintenant. Il attend pour plus tard peut-être, les conditions gagnantes, ou d'autre chose, là. O.K.

C'est qu'on comprend un petit peu la game, O.K. On n'est pas des dupes, on est des gens, on fait vivre des familles, puis on est des gens dignes de respect, puis le respect engendre le respect. Ça se démontre, ça, le respect. Après une manifestation qu'on a faite le 10 mai, le ministre, il a eu un certain malaise, il refuse de nous voir depuis le temps. Après plusieurs reprises, on dit: On a des nouvelles propositions, M. le ministre, et de bonne foi on l'a fait, au nom de tous ces gens-là. Qu'est-ce qu'il a fait? Il nous a invités le 15 novembre. C'est ça, le respect qu'il a démontré à l'industrie du taxi.

Et ça, vous dites, le respect? Le respect engendre le respect, mais c'est mutuel. Qu'est-ce que, moi, je devrais dire ici, si c'est vrai qu'il veut passer son projet de loi à la vapeur puis qu'il se presse à le faire, j'aimerais lui dire que c'est une réforme qu'on va devoir vivre avec pour une vingtaine d'années. C'est que cette réforme, il faut qu'elle soit faite comme du monde. Il faut qu'elle soit faite avec l'industrie du taxi, inais pas contre l'industrie du taxi, pas parce qu'une centrale syndicale, elle a fait une demande au gouvernement puis il fallait qu'il se plie à ça. Ce n'est pas comme ça que ça se fait. Il faut quand même avoir du respect. S'ils veulent vraiment améliorer la qualité du service, sincèrement ça passe par améliorer les conditions de vie de ces gens qui travaillent dans l'industrie. Ça ne passe pas pour retourner l'industrie 30 ans en arrière puis laisser les compagnies de services bosser les gens de l'industrie. Ça ne passe pas en retournant en arrière, ça passe en regardant en avant.

C'est que j'aimerais dire qu'on n'est pas des dupes, on est des gens, on comprend qu'est-ce qui arrive. Puis le ministre, peut-être il a descendu un petit peu son langage ou peut-être sa façon de faire pour le

faire au niveau personnel, parce qu'il a intérêt à s'attaquer au personnel, il n'a pas intérêt à s'attarder au vrai débat, il n'a pas intérêt à s'attarder aux vraies games et puis à la réforme, puis à une bonne réforme.

M. Chevette: Question de règlement, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le ministre.

M. Chevette: Je ne crois pas que l'invité soit convoqué ici pour faire un procès de qui que ce soit autour de cette table. Je lui demanderais, parce que lui-même a compris le message que je lui avais passé l'autre jour en disant que le respect engendrait le respect... Il est en train de faire un procès. M. Farès, plutôt que de donner des leçons aux autres, élevez-vous donc un tantinet pour dire la vérité à ceux que vous représentez.

Le Président (M. Lachance): Ça va, ça va, M. le ministre, ça va, j'ai compris.

M. Chevette: S'il vous plaît!

M. Brodeur: M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député... Sur la question de règlement, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Sur la question de règlement, M. le Président. On a vu, cet après-midi, le ministre s'adresser...

M. Chevette: S'il se pense bon avec ça, là...

M. Brodeur: M. le Président...

Le Président (M. Lachance): De toute façon, le temps achève.

M. Brodeur: ...on a vu le ministre, cet après-midi, s'adresser à un des chauffeurs, M. Lalancette entre autres, là, alors qu'il n'avait nullement sollicité aucun débat. On a vu aussi le ministre, à de nombreuses reprises, au salon bleu, s'attaquer directement à ces gens-là, M. le Président, les traiter de gens qui voulaient garder leur petit royaume, etc., de groupuscules, etc. M. le Président...

Le Président (M. Lachance): On est loin de la question de règlement, là.

M. Brodeur: ...tout simplement pour vous dire qu'on devrait soustraire le temps qu'on prend sur cette question de règlement pour entendre ces gens, premièrement. Et deuxièmement, je rappelle aussi le ministre à l'ordre. Comme il dit, le respect engendre le respect. Ça s'applique à lui aussi, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Ça va, là. Bon. Alors, je vous demanderais, s'il vous plaît...

Des voix: ...

Le Président (M. Lachance): De toute façon, je rappelle qu'il ne doit pas y avoir de manifestation d'aucune sorte, parce que, si j'applique le règlement, à ce moment-là ça pourrait tout simplement se terminer là.

Il reste à peine deux ou trois minutes, le député de LaFontaine m'a demandé d'intervenir, alors M. le député de LaFontaine, en vous demandant d'avoir des propos qui sont corrects pour la fin, pour terminer cette audition de façon correcte.

M. Gobé: Bien, je m'excuse, M. le Président, mais je n'ai pas l'habitude, après 15 ans d'ancienneté en ce Parlement, de ne pas tenir des propos corrects. Alors, je vous demanderais de bien vouloir retirer cette parole, cette mise en garde que vous me faites, et je parlerai après.

Le Président (M. Lachance): Je m'adressais à toutes les personnes qui sont dans la salle, et pas à vous. Si vous vous sentez visé, bien, tant pis pour vous.

M. Gobé: Bien, vous avez dit: M. le député de LaFontaine, de bien vouloir adresser des propos corrects. Je m'excuse, mais j'étais ici avant que vous y soyez, et votre collègue le ministre pourrait vous dire que je n'ai jamais tenu des propos incorrects en cette salle et en cette Chambre. Ce n'est pas mon habitude, ce n'est pas mon intention.

M. Chevette: Vas-y, vas-y.

M. Gobé: Alors, M. le Président, vu qu'on termine — malheureusement, il reste deux minutes... M. Farès Bou Malhab, je comprends votre cri du cœur. J'aurais voulu vous poser des questions, malheureusement le temps ne nous le permet pas. Je vais peut-être faire une petite remarque avant la fin. Votre cri du cœur, c'est: Nous sommes prêts à réorganiser le taxi, nous sommes prêts à collaborer avec vous, nous sommes des partenaires ouverts, nous voulons faire des choses progressives, des choses qui vont préparer le taxi pour les 20 prochaines années, et pas comme vous voulez les faire; nous sommes pour vous non pas des partenaires, mais nous sommes des gens que vous semblez manipuler un peu de gauche et de droite. C'est ça que vous nous dites. Et je crois que c'est peut-être le vif de ce projet de loi là.

Le vif de ce projet de loi là, c'est que M. le ministre — qui ne nous écoute pas maintenant, et je le déplore, parce que son conseiller lui donne peut-être des conseils sur ce que je dis, je ne le sais pas — mais peut-être qu'il aurait intérêt, aujourd'hui, à prendre un «time-out», comme on dit, arrêter un peu et dire: Cette réforme qu'on fait pour 10, 15, 20 ans, est-ce qu'on ne devrait pas la faire avec le plus grand consensus possible, dans le meilleur intérêt de tout le monde?

Parce que, lorsqu'on fait une réforme qui n'est pas dans l'intérêt de tout le monde, ça ne marche pas. L'expérience nous prouve, nous démontre que, lorsqu'on fait une réforme à l'encontre d'un groupe en particulier, tôt ou tard il faut la changer, il faut la refaire, et les effets sont contreproductifs. Et, moi, je suis certain que

le ministre des Transports, qui est là depuis 20 et quelques années en cette Chambre, n'est pas un homme qui peut faire des mesures ou des lois qui sont contre-productives. Il peut se tromper, il peut ne pas toujours avoir les bons conseils, il ne peut pas toujours avoir la bonne vision, il peut l'avoir aussi, mais force est de constater aujourd'hui qu'il n'y a pas de consensus dans un domaine, une industrie qui est très sensible. Et vous en faites l'écho, vous représentez presque 6 000 personnes, des propriétaires, vous représentez un grand nombre de ligues de taxis à travers la province de Québec.

Eh bien, moi, je crois, M. Bou Malhab, que vous représentez, ici, le bon sens, vous envoyez un cri en disant: M. le ministre, s'il vous plaît, on peut-u se parler? On peut-u travailler dans l'intérêt de tout le monde, pas seulement d'un groupe ou de l'autre? On peut-u faire quelque chose qui va être productif pour les usagers, pour le transport adapté, pour les chauffeurs? Est-ce que c'est ça qu'on peut faire? Est-ce que c'est ça, le cri du coeur que vous envoyez? Est-ce que c'est ça, le message qu'on peut décoder de votre témoignage ce soir?

Le Président (M. Lachance): Alors, vous avez une minute pour répliquer, et ce sera terminé.

M. Bou Malhab (Farès): C'est exact, M. le député, M. Gobé, M. le Président, c'est exactement ça qu'on essaie de dire, avec un petit peu d'émotion, parce que ça sort du coeur.

M. Gobé: Bien, c'est normal.

• (21 h 30) •

M. Malhab (Farès Bou): Et le ministre, apparemment, bien là, on ne va pas rentrer dans ça, mais, apparemment, les choses sont décidées d'avance, c'est ça qu'on voit. On veut coopérer, mais, apparemment, il faut qu'on soit avec la façon de voir du ministre, sinon on ne sera pas dans le bon camp.

Mais, nous, on dit au ministre, qu'il fait une erreur. On dit au ministre: S'il s'empresse à passer son projet de loi dans une semaine parce qu'il pense qu'il y a urgence, parce qu'il veut vraiment respecter ou améliorer la sécurité du monde et le service à la clientèle, il est en train de faire le contraire, et ça ne passe pas par ces moyens qu'il a utilisés.

Le Président (M. Lachance): Alors, voilà messieurs. Merci, pour votre présentation, et le prochain groupe sera le Barreau du Québec.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Nous allons reprendre les travaux de la commission. J'invite le porte-parole ou la porte-parole du Barreau du Québec.

S'il vous plaît, les gens dans la salle!

Alors, j'invite le porte-parole ou la porte-parole du Barreau du Québec à bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne.

Barreau du Québec

Mme Brosseau (Carole): Bonsoir. Au nom du Barreau du Québec, j'aimerais remercier la commission

de nous avoir invités à participer à ses travaux, ce soir. Je suis Carole Brosseau. Je suis avocate au service de recherche et législation du Barreau du Québec et je suis accompagnée de Me Benoît Turcotte qui est un avocat qui exerce en pratique privée et qui, notamment, a une spécialisation en droit du transport. Me Turcotte est également un chroniqueur juridique depuis 1996 et il a participé à différentes chroniques dans trois revues...

Le Président (M. Lachance): Mme Brosseau, est-ce que vous pourriez élever le ton un peu plus? Alors, tantôt les décibels étaient assez forts, maintenant ça fait un écart assez important.

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Ça fait un écart assez important, pour le bénéfice des gens dans la salle, s'il vous plaît.

Mme Brosseau (Carole): D'accord.

M. Chevette: Remarquez, ça peut être un cas de CSST, nous autres.

Une voix: On ne va provoquer personne.

M. Chevette: Ha, ha, ha! Non, non.

Mme Brosseau (Carole): Alors, cela dit, Me Turcotte est un chroniqueur quand même connu dans différentes revues dont... est-ce que c'est trop fort?

M. Chevette: Vous avez le juste ton, madame.

Mme Brosseau (Carole): *Le camionneur magazine, L'écho du transport, et tout récemment, Des milles et des heures.*

D'entrée de jeu, j'aimerais tout de suite préciser que, comme vous l'avez vu dans notre intervention législative, en aucun cas on est intervenu sur l'institution de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Il n'est pas de notre intention non plus et nous n'avons pas le mandat d'intervenir sur cette question-là. Alors, en réponse à ça, notre intervention se limitera principalement sur les points qui seront discutés tant par moi-même que par Me Turcotte.

Alors, d'entrée de jeu les dispositions... et il faut qu'elles se lisent, ces dispositions, de façon parallèle — il s'agit de l'article 18 du projet de loi, de l'article 26 ainsi que de l'article 29, qui respectivement donnent des obligations à la Commission des transports du Québec aux chauffeurs de taxi concernés ainsi qu'au juge qui devra décider d'une infraction criminelle. Le problème qui se pose à l'égard de ces trois articles là est à l'effet que les infractions qui sont couvertes sont très, très, très larges. Et, si on l'applique, la disposition de l'article 18.2 de la Charte québécoise des droits et libertés de la personne notamment, et si on fait un parallèle avec le Code des professions, il faudrait que... ces infractions criminelles, pour être logiques, doivent peut-être avoir un lien avec la profession de chauffeur de taxi.

Alors, je pense que les dispositions telles qu'elles sont énoncées à l'article 18 sont très, très, très

larges. Pour vous donner un exemple, on a justement vérifié celles qui étaient couvertes, et il y a les infractions contre les animaux qui sont couvertes par ça, alors nous nous interrogeons sur la pertinence de maintenir d'aussi larges infractions pour révoquer le permis d'un chauffeur de taxi qui est aussi son droit du travail. Et, comme je vous le disais, au surplus, à notre avis ça contrevient aux dispositions de la Charte.

M. Chevette: Est-ce que vous préférez qu'on échange ou si vous préférez exposer?

Mme Brosseau (Carole): On pourrait échanger tout simplement. De toute façon, tout le monde en a pris connaissance.

M. Chevette: Peut-être article par article. Vous avez trois, quatre articles sur lesquels...

Mme Brosseau (Carole): Sur lesquels on insiste.

M. Chevette: Et plutôt que de laisser faire l'exposé, si on a une interrogation...

Mme Brosseau (Carole): Alors, je pense que ça va être beaucoup plus facile pour nous de le faire de cette façon-là.

M. Chevette: Vous savez d'abord que j'ai annoncé une modulation ou une pondération.

Mme Brosseau (Carole): Malheureusement, bien qu'on ait tenté ce matin de voir par Internet s'il y avait eu des modifications législatives, on n'a pas pu...

M. Chevette: Ils n'ont pas envoyé l'article de la pondération. C'était au 18. En tout cas, on va vous donner le numéro de l'article, là, mais...

Mme Brosseau (Carole): O.K., parce que nous, c'était au niveau des infractions, la gradation aussi.

M. Chevette: Je voudrais vous rappeler que la clause dont vous parlez, que ça vous paraît dur et sévère, c'est exactement la même clause que vous retrouvez dans la loi de la petite enfance sur le statut des travailleurs. Donc, ce n'est pas unique, là, on n'a rien pondu, quelque chose d'original, là. On a pris l'article qui était dévolu à la petite enfance et on l'a transposé dans la loi sur les chauffeurs de taxi.

Mme Brosseau (Carole): Oui, je sais, mais... Écoutez, je sais ce que vous voulez dire, là, c'est au niveau, par exemple, pour les pédophiles ou pour vérifier le statut, les antécédents?

M. Chevette: Oui, exact, les antécédents.

Mme Brosseau (Carole): O.K., au niveau même de vérifier pour le casier judiciaire, etc. Sauf que la petite enfance est un contexte de personne vulnérable. Dans le cas du chauffeur de taxi lui-même, c'est qu'à ce moment-là il y a des infractions qui doivent être reliées. Par

exemple, si on regarde dans la nomenclature des articles, là, que vous faites à 18, là, il y a notamment des infractions d'ordre sexuel, etc., ou il y a des relations avec la personne. Ça, on est d'accord avec cette position-là.

Le problème qu'il y a, c'est que ce lien-là doit être fait — comment je pourrais vous expliquer?... C'est qu'à ratisser trop large... Ce n'est pas tout à fait la même situation. Dans le cas de la petite enfance, c'est qu'on veut connaître les antécédents pour éviter qu'il y ait des pédophiles, c'était ça, l'intention derrière ça. Dans ce cas-ci, c'est que dans le fond vous révoquez un permis qui donne un caractère particulier au chauffeur de taxi, qui est aussi son gagne-pain. C'est quand même un privilège, la Cour suprême a dit que c'était un privilège, la détention d'un permis. On ne peut pas moduler là-dessus. Cependant...

M. Chevette: Prenez un cas d'un violeur, un violeur.

● (21 h 40) ●

Mme Brosseau (Carole): Mais ce qu'on vous dit, c'est: Ce n'est pas ça qui pose problème, c'est l'étendue des infractions qui sont aux articles contenus. Je vous donne un exemple. Dans le cas d'un violeur, O.K., c'est une agression contre la personne. Il faut délimiter les agressions. C'est sûr qu'il y a une situation de danger. Vous êtes avec une autre personne... On parlait des personnes handicapées, donc il y a différentes clientèles qui sont desservies par des taxis.

M. Chevette: En un mot, vous êtes d'accord avec une gradation qui pourrait aller, par exemple, de la suspension jusqu'à complètement la révocation, dépendant de la gravité de l'acte.

Mme Brosseau (Carole): Oui, puis il faudrait qu'il y ait une analyse aussi du lien et de la gravité. Mais là c'est extrême.

M. Chevette: O.K.

Mme Brosseau (Carole): Tandis que, comme vous disiez, la petite enfance, c'est un autre contexte, c'est des gens vulnérables, il faut que... c'était différent, puis on ne serait pas opposé à ça.

M. Chevette: Je vous avoue que... Vous savez qu'on est de plus en plus mal pris, comme politiciens, autour de cette table, là. Si on est trop sévère, on a tous les défenseurs des droits et libertés qui faudrait... rien marquer, puis ces mêmes personnes, quand il arrive quelque chose, il faudrait qu'on rebarte tout. Je comprends que c'est le juste milieu qu'il faut chercher, je le reconnais, puis je ne sens pas dans vos propos une prise de position en faveur d'une extrême ou d'une autre, là. C'est pour ça que, dès ce matin et même hier — c'est hier qu'on a eu la discussion — on a dit: On va s'en aller vers une pondération. Mais il n'en demeure pas moins... pour tous les chauffeurs professionnels, ce qu'on appelle les chauffeurs professionnels, c'est clair, clair qu'il y a une prudence minimale à l'octroi des permis, vous le savez.

M. Turcotte (Benoît): M. le ministre, si vous me permettez...

M. Chevette: Oui.

M. Turcotte (Benoît): ...je pourrais, à titre d'exemple... Parce qu'il y a une nomenclature qui pourrait prendre un certain temps, mais je vois mal de quelle façon on pourrait servir l'intérêt du public en retirant le permis à quelqu'un qui serait trouvé coupable d'avoir participé à un combat de coqs dans une arène. C'est ça qu'on veut vous dire, c'est qu'il y a certaines infractions au Code criminel qui n'ont aucun lien logique, aucun lien rationnel avec l'activité de conduite de taxi.

Alors, autrement dit, si on donnait suite à cette proposition législative, ça reviendrait quasiment à dire: Quiconque commet une infraction au Code criminel à quelque part perd son droit d'exercer son métier. En quoi peut-on dire que quelqu'un qui fait une entrave à une opération de sauvetage sur un lac, par exemple — et c'est relativement des infractions qui sont quasi inexistantes, mais quand même — pourrait perdre son droit de travailler? Et il y a une série d'exemples comme ça qui se retrouvent dans l'article 18.2.

Une voix: ...

M. Turcotte (Benoît): Exactement, parce que 26 s'y retrouve, hein, il y a un parallèle à faire également là-dessus. Et peut-être un commentaire, j'en discutais avec ma collègue, la façon dont c'est libellé peut porter également à confusion. Je vais vous dire, on a l'habitude de lire les articles de loi, M. le ministre, mais ce n'est pas nécessairement simple de s'y retrouver, et en plus, si on pouvait comme focuser davantage, ça simplifierait les choses pour les juges qui auront à appliquer cette loi-là. Parce que, vous le savez, le juge qui déclare un justiciable coupable doit prononcer la révocation du permis, et je peux vous dire qu'il va avoir beaucoup de travail à faire pour pouvoir s'y retrouver, parce que, 18.2, c'est vraiment quelque chose qui n'est pas simple à comprendre.

Donc, essentiellement on est d'accord avec le fait qu'il faut qu'il y ait comme une gradation au niveau de la sanction qui suit la condamnation à une infraction, à un acte criminel, mais aussi il faut focuser. Est-ce qu'une déclaration de culpabilité sur une infraction prévue au Code criminel touche l'intérêt du public dans le cadre d'une activité de transport de taxi? C'est ça, la vraie question qu'on doit se poser, et, avec tout le respect que j'ai pour le législateur, je pense qu'on passe à côté, là. C'est la mise en garde qu'on a à vous faire sur cette question-là.

M. Chevette: On la prend. Je pense que, dans nos discussions, c'est un peu ce qu'on vise d'ailleurs. Parce que effectivement il peut y avoir un geste criminel qui n'est pas relié à la sécurité du public, ni relié, d'aucune façon, à la qualité d'un service donné, ou qui met en aucun temps la sécurité du public en danger, sauf que dans plusieurs législations je vous avoue que c'est très sévère quand tu tombes dans le domaine du public, vous le savez comme moi.

M. Turcotte (Benoît): Oui, mais je pense que le Barreau n'a aucun problème à entériner toutes les infractions qui sont énumérées qui touchent, notamment,

au vol qualifié, la débauche, les infractions à caractère sexuel, les crimes contre la personne. C'est évident, le public va se retrouver seul à seul avec un transporteur, un chauffeur de taxi. Dieu sait qu'est-ce qui peut se passer si le chauffeur de taxi embarque quelqu'un puis qu'il est le moins délinquant du côté sexuel puis qu'il l'embarque sur l'autoroute. Je comprends que le public a besoin d'être protégé à ce niveau-là, mais, pour ce qui concerne des activités de jeu et pari, infractions, je vois difficilement en quoi ça peut toucher l'intérêt du public lorsqu'on parle du transport par taxi.

Mme Brosseau (Carole): Si je peux me permettre, je vais vous dire l'adage suivant: À trop vouloir bien faire, on fait mal, alors à trop vouloir axer large dans le fond vous allez avoir des ratés, c'est plus cette mise en garde là qu'on veut vous faire.

M. Chevette: Mais un membre du Barreau — je donne un exemple, puis ça n'a aucune arrière pensée — qui comment un acte criminel, il est rayé du Barreau?

Mme Brosseau (Carole): Il est rayé du Barreau dans la mesure où l'article 55.1 du Code des professions dit qu'il faut que l'acte criminel commis doit avoir un lien avec l'emploi ou la profession. C'est le Code des professions qui régit ça pour l'ensemble des ordres professionnels, et il y a toujours la notion de lien, O.K., c'est 55.1, c'est très, très clair là-dessus.

M. Chevette: Donc, si je comprends la... D'ailleurs...

Mme Brosseau (Carole): Et la discrétion, c'est un petit peu pour ça qu'on disait que la Commission des transports pourrait peut-être à ce moment-là avoir une discrétion pour réagir sur le lien, c'est le comité de discipline de chaque ordre professionnel qui voit à déterminer s'il y a un lien et à ce moment-là révoquer le permis de travail.

M. Chevette: Vous pouvez aller à l'autre sujet, dans ce cas-là.

Mme Brosseau (Carole): Parfait.

M. Turcotte (Benoît): Si vous me permettez, juste...

M. Chevette: Parce que, cela, on a annoncé qu'on le rédigerait en fonction de votre...

Mme Brosseau (Carole): O.K. Mais, c'est ça, je voudrais aussi vous dire: Pour être conforme aussi à la Charte québécoise, 18.2, aussi. Ça serait plus conforme dans le respect de la Charte.

M. Chevette: Mais je dois vous avouer, par exemple, que le ministère de la Justice, dans le cas de la petite enfance, a dit que ça faisait le test des chartes.

Mme Brosseau (Carole): Peut-être, oui, mais c'est dans un...

M. Chevette: Bien, du moins, l'information qu'on nous a transmise, là, moi, je ne suis pas avocat, je me fie à...

Mme Brosseau (Carole): Écoutez, des fois c'est «borderline». Alors, on vous dit: Oui... On va vous dire oui quand même, là, mais...

M. Chevette: Ça prend une discussion si on veut avoir des avocats de chaque bord.

M. Turcotte (Benoît): M. le ministre, je ne veux pas m'étendre trop longtemps sur cette question-là, mais pour vous donner peut-être une illustration du...

M. Chevette: Mais prenons un exemple. Il y a quand même des réserves qu'il faudra mettre. Prenez la déficience intellectuelle qui est conduite par des chauffeurs de taxi. C'est tout aussi important que le chauffeur de taxi en déficience ou en petite enfance que la loi à la petite enfance. On se comprend bien? Dans le domaine du transport scolaire, par exemple, là où le taxi peut intervenir.

Mme Brosseau (Carole): Mais c'est pour ça que la réserve...

M. Chevette: Je ne suis pas certain qu'il ne faudra pas faire des distinctions... non seulement de la pondération, mais peut-être même de la distinction dépendant des transports.

Mme Brosseau (Carole): Vous savez, il y a eu une modification à la Loi sur le casier judiciaire qui autorise une certaine vérification des antécédents judiciaires, même au-delà du pardon, entre autres. Alors, il y a eu des modifications législatives apportées à cette loi-là fédérale qui permettraient à ce moment-là aux personnes qui seraient en contact, aux personnes vulnérables... Alors, cette modification législative pourrait éventuellement, de cette loi fédérale là, être étendue dans le cas particulier que vous dites, mais c'est plus au niveau de la quête d'information.

M. Chevette: Merci, madame.

M. Turcotte (Benoît): M. le ministre, je pense que c'est clair que, aux dispositions... L'article 18, l'article 26, l'intérêt recherché, c'est quoi? C'est la protection du public, hein, c'est clair, c'est indiscutable. Mais, par le jeu de la rétroactivité — pour lequel le Barreau ne va pas s'étendre très longtemps là-dessus — et l'effet combiné du lien rationnel entre l'infraction et le transport par taxi, on pourrait se retrouver à une situation aussi aberrante, je dirais, le mot est peut-être un peu fort, mais aberrante lorsqu'un individu aurait été, par exemple, condamné de cruauté envers un animal, un chien, un chat, en 1996; du jour au lendemain, suite à l'adoption de cette loi-là, serait obligé de remettre son permis de chauffeur de taxi, là.

M. Chevette: On l'a réglé dans un amendement de ce matin, la rétroactivité est réglée. On vous a devancé là-dessus.

M. Turcotte (Benoît): D'accord. C'est ce qu'on n'a pas eu...

M. Chevette: Non, c'est parce qu'on avait eu des remarques, effectivement.

M. Turcotte (Benoît): D'accord.

Mme Brosseau (Carole): Il y avait aussi certains points qui avaient été soulevés dans notre intervention, notamment sur l'article 37, au niveau du comité de discipline. Vous prévoyez un délai de trois jours pour la contestation tant par le chauffeur de taxi que par l'Association. Je pense que trois jours pour en appeler ou pour réviser une décision, c'est relativement très peu long.

● (21 h 50) ●

M. Chevette: Qu'est-ce que vous proposez?

Mme Brosseau (Carole): Écoutez, je ne sais pas si vous voulez arrimer ça...

M. Chevette: Tout le monde nous demande de faire ça ultrarapide, pour ne pas que ça traîne. Parce qu'un gars qui ne gagne déjà pas cher, puis si ça prend une éternité à se faire entendre... Il n'y a pas d'arrière-pensée, nous, c'était que ça se fasse très, très, vite pour qu'on puisse pas avoir un laps...

Mme Brosseau (Carole): C'est ça qu'on a cru comprendre dans votre trois jours, mais on doit... Écoutez, dans le cas de 79, vous prévoyez un délai de 30 jours, mais là c'est... qui est beaucoup trop long. Je ne sais pas, je vais laisser le spécialiste parler.

M. Chevette: Si on disait maximum une semaine, je ne le sais pas. C'est juste pour dire qu'il n'est pas d'accord. Ce n'est pas nécessairement... Vous comprenez, là.

Mme Brosseau (Carole): Non, non, mais on comprend l'esprit de trois jours, mais c'est un petit peu...

M. Turcotte (Benoît): Imaginez la sanction. Le comité décide de discipliner peu importe la gravité, et le principal intéressé questionne la justesse de la décision, veut consulter, par exemple, un avocat. Il a besoin d'être ultrarapide, de un, pour réussir à avoir un rendez-vous à l'intérieur du délai requis, avoir une réponse du procureur.

M. Chevette: S'il y a une association professionnelle qui le représente, ça va peut-être aller plus vite, puis ça va peut-être coûter un petit peu moins cher?

M. Turcotte (Benoît): Ha, ha, ha! Écoutez, on se pose la question. Ça nous apparaît... Moi, pour ma part, c'est la première fois où je vois une situation où il faut se revirer de bord en dedans de...

M. Chevette: On va le regarder.

M. Gobé: ...déontologie...

Des voix: ...

M. Gobé: S'ils ne respectent pas ça, ils ne vont pas le défendre?

M. Brodeur: Je pense qu'il faut y aller avec un délai raisonnable...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: ...je pense peut-être qu'une dizaine de jours serait un délai raisonnable.

M. Chevette: De sept à 10 jours.

Mme Brosseau (Carole): Parce que, trois jours, je vous avoue que ça va être un peu court.

M. Brodeur: Oui, tout... parce que enfin de compte, ce qu'on veut faire ici, c'est réviser chacune de vos suggestions, parce que, lors de la lecture du projet de loi, l'article 67 m'avait frappé. D'ailleurs, les chauffeurs de taxi souvent ont mentionné le fait que la loi telle que libellée présentement permettait une entrée, par exemple, d'un inspecteur dans les lieux utilisés par les chauffeurs de taxi, qui est souvent le cas de sa résidence privée, donc la loi donnait en fin de compte un pouvoir plus fort que la police pour entrer là. Je ne sais pas si les amendements qui nous ont été déposés tantôt corrigeaient cet état de fait, là. Parce que l'inspecteur a un pouvoir plus fort dans la résidence personnelle d'une personne que la police. Je ne sais pas si ça a été modifié.

M. Chevette: Non, on ne l'a pas modifié parce que ça existe depuis 1983 dans la Loi sur le taxi, puis c'est à peu près les mêmes périodes dans toutes les lois du transport.

Mme Brosseau (Carole): ...les intermédiaires maintenant, puis eux ont des résidences... Alors, les intermédiaires vont être plus visés et véritablement, ça va changer les règles du jeu, ça.

M. Chevette: Mais les associations de service qui faisaient du dispatche, c'était inclus, madame. Donc, j'ai l'impression là-dessus que vous devriez réviser votre...

Mme Brosseau (Carole): Mais ils n'étaient pas inclus dans l'ancienne loi, c'est ça, le problème, c'est pour ces gens-là.

M. Chevette: Vous regarderez la loi de 1983, la Loi des transports, et toute la notion de pouvoir faire appliquer les lois permettait cela. On vient de faire un peu le similaire avec la loi de la faune. Parce que vous savez qu'ils ne peuvent... Vous connaissez les arrêts des juges de ce temps-ci, si tu ne prévoies toutes les issues, ton enquête peut s'arrêter. Tu n'es même pas capable de déloger un réseau à ce moment-là structuré et organisé. En tout cas, vous regarderez à nouveau. Je ne dis pas qu'on ne le regardera pas nous autres non plus, mais je ne suis pas certain là-dessus.

Mme Brosseau (Carole): Oui, mais, écoutez, c'est une mise en garde qu'on vous fait, parce que, pour

ces intermédiaires-là, il y a quand même des dispositions aussi de la Charte québécoise qui pourraient à ce moment-là contrecarrer cette disposition-là. C'est toujours des mises en garde que, nous, on fait et qui risque... il y a des risques potentiels à ce moment-là de contestation. Alors, c'est des mises en garde, des ajustements qui peuvent être faits avant l'adoption et la sanction du projet de loi.

M. Chevette: Si vous prenez un commerce qui est dans la maison...

Mme Brosseau (Carole): Pardon?

M. Chevette: Si vous prenez un commerce qui est dans une maison, tu ne rentres pas nécessairement dans la partie de la chambre à coucher, mais tu vas dans le commerce. Donc, tu pénètres à l'intérieur de.

M. Turcotte (Benoît): M. le ministre, je pense que...

M. Chevette: Parce que, là, savez-vous qu'est-ce qu'ils feraient à ce moment-là? Ce serait facile de contourner la loi à ce moment-là, si on suivait une logique... En tout cas, on va le regarder dans le sens... Je comprends que c'est plus une mise en garde que vous faites, mais il faut s'arranger pour que la loi soit effective aussi.

M. Turcotte (Benoît): C'est une mise en garde importante je pense.

M. Chevette: Parce que ce ne donne rien de faire une loi...

Mme Brosseau (Carole): C'est que, c'est ça dans le fond, l'objectif ou si on comparait ici, c'est pour améliorer ou bonifier la teneur du projet de loi. C'est ça, l'objectif. Alors, on vous dit: Écoutez, vous risquez d'avoir un problème avec ça. Alors, vous pouvez y donner suite ou pas.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, merci, M. le Président. Je comprends bien le message. Pour ma part, moi, je trouve intolérable que l'on puisse entrer non pas dans un commerce, mais on sait que la plupart des chauffeurs de taxi, leur commerce, c'est leur voiture et, lorsqu'ils sont dans la maison, ils sont dans leur résidence privée. Donc, je pense que c'est un droit fondamental. Le droit fondamental au respect de la vie privée qu'on doit avoir fait en sorte qu'on se doit d'apporter des modifications à cet article-là, dans le but justement de respecter cette vie privée là et la résidence des gens.

Donc, en tout cas, moi, il m'apparaît que votre proposition... Elle me sourit d'ailleurs. Les chauffeurs de taxi, je pense, sont inquiets de ça, qu'on arrive à toute heure du jour ou de la nuit puis qu'on puisse entrer comme ça. Même je pense que, les policiers, pour rentrer comme ça dans une maison, ça leur prend un mandat. Donc, l'inspecteur en question...

Mme Brosseau (Carole): Puis depuis ...un mandat d'entrer, même dans des circonstances bien particulières.

M. Turcotte (Benoît): D'ailleurs, s'il y a infraction à la loi, je pense que ça doit être relativement difficile pour la personne visée de corriger instantanément et se rendre conforme. S'il a exercé illégalement, bien, je veux dire, ça laisse des traces quasi indélébiles. En tout cas, je pense que, si on faisait comme un mécanisme tampon de protection de la vie privée en disant que dans ces circonstances-là, si un inspecteur ou un agent de la paix veut aller investiguer chez un individu qui est assujéti à cette loi-là, il pourrait lui servir un préavis de, je ne sais pas, un 24 heures ou un 48 heures, question de... ou prendre rendez-vous. Mais débarquer à toute heure raisonnable, à brûle-pourpoint, je pense que c'est ça, ça crée un malaise chez beaucoup, beaucoup, de personnes.

M. Brodeur: Est-ce qu'on pourrait même dire que tel que libellé présentement l'article 67 pourrait être attaqué devant les tribunaux par une personne qui pourrait dire que cet article-là n'est pas conforme à la Charte des droits et libertés et à ce moment-là pourrait contrecarrer justement une inspection qui se trouverait à bon droit, contrecarrée à cause d'un article de ce genre-là?

M. Turcotte (Benoît): À mon sens, c'est sûr que ça donnerait lieu à un débat fort intéressant. Et la question finale serait évidemment l'étude de cette violation-là sous l'article 1 de la Charte, à savoir est-ce que vraiment... si le but recherché justifierait, je veux dire, la violation et tout le test de proportionnalité, etc. Alors, c'est sûr qu'il y aurait nécessairement un débat. Et est-ce qu'on ne pourrait pas malgré tout arriver à nos objectifs de vérification contre les comportements délinquants à la loi en simplement donnant un délai raisonnable pour intervenir et investiguer?

M. Chevette: À 59.2 — Bernard, me permets-tu 30 secondes?

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: L'article 59.2 tel que rédigé présentement, il dit: «Toute personne...»

M. Turcotte (Benoît): L'article 59.2, vous dites?

M. Chevette: Oui, de la loi actuelle du transport par taxi.

Une voix: Depuis 1983, elle n'a jamais été contestée.

M. Chevette: Elle n'a jamais été contestée. Il n'y a jamais eu d'abus puis c'était dans la loi, presque textuel. Vous regarderez l'article 59.2 de la loi du taxi actuelle.

M. Turcotte (Benoît): La société est en constante évolution, M. le ministre, hein? Je veux dire, la Charte

n'existait pas dans les années cinquante. Je pense qu'il y a des inquiétudes qui se manifestent.

M. Chevette: Elle est venue après la Charte.

M. Turcotte (Benoît): Ah! je suis d'accord.

M. Brodeur: Si je peux reprendre les paroles du député de Verchères et vice-premier ministre, ce n'est pas parce qu'une injustice dure depuis longtemps qu'elle est plus juste aujourd'hui. Donc, ce n'est pas parce qu'une loi il y a erreur, qu'on a fait erreur dedans, puis surtout qu'elle n'est pas conforme à la Charte des droits et libertés de la personne, on doit perpétuer cette erreur-là. Donc, on peut en profiter justement dans le cadre de l'étude du projet de loi n° 163 pour corriger les irrégularités qui auraient pu se produire. En tout cas, moi, je recueille bien votre proposition.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Si le M. le ministre, au lieu de, bon, je ne sais pas si je vais employer le vrai mot, mais au lieu de chicaner ou d'engueuler les représentants de la commission...

Le Président (M. Lachance): Ça allait bien, là, M. le député de LaFontaine.

M. Chevette: Je n'ai pas engueulé personne, moi, on discute.

M. Gobé: ...du Regroupement québécois du taxi, avait pris la peine de regarder leur mémoire puis de discuter avec eux...

M. Chevette: ...vous comportiez toujours comme un ange, faites-le donc.

● (22 heures) ●

M. Gobé: Alors donc, je disais que, si le M. le ministre avait pris la peine, au lieu de polémiquer avec les représentants du Regroupement québécois pour le taxi, avait regardé un peu ce qu'ils avaient mis dans leur mémoire, qui est fort intéressant d'ailleurs, il aurait pu voir qu'il y a un certain nombre de mises en garde qui touchent ces articles-là, qui ont été faites par eux. En particulier, M. le Président, ceux — et je vous pose la question à vous, bien sûr — qui amènent la révocation du permis de taxi pour des infractions commises en dehors du service du chauffeur de taxi. Alors, ça peut être... Eux prennent des exemples peut-être un peu particuliers parce que peut-être ils veulent frapper l'imagination. Mais ils parlent de l'article 445 du Code criminel, en particulier sur la violence envers... la cruauté animale ou la violence conjugale. Mais il est vrai qu'un chauffeur de taxi qui serait reconnu coupable de ce genre d'accusation, qui n'a rien à voir avec son travail de chauffeur de taxi, qui n'a rien à voir avec son métier, avec son activité professionnelle, serait automatiquement... verrait son permis suspendu, perdrait son travail et la valeur de son permis de taxi même serait compromise.

M. Turcotte (Benoît): Ça rejoint ce qu'on disait à la commission en début d'intervention. Oui.

M. Gobé: Et est-ce que vous trouvez ça normal?

M. Turcotte (Benoît): C'est ça. C'est justement les propos qu'on a avancés en début d'intervention, et je pense qu'il y a une nécessité de focusser pour faire un lien logique entre l'infraction et l'activité.

M. Gobé: Donc, si je comprends bien, vous seriez plutôt favorable à ce que l'on mette des sanctions pour manquement à l'éthique ou à la déontologie du chauffeur de taxi dans son activité professionnelle et non pas dans sa vie privée. Parce que, que je sache, aucun... ou je connais peu... J'étais dans le temps porte-parole pour le ministère du Travail, pour l'opposition, je n'ai jamais vu qu'on allait pénaliser des travailleurs dans leur activité professionnelle pour leur comportement privé — d'accord? — mais simplement pour leur comportement professionnel. Et là on se retrouve à faire une exception très importante, et moi, je crois que... Je ne sais pas si la Charte des libertés le prévoit ou ne le prévoit pas, mais il me semble que la simple logique, le simple bon sens — et M. le ministre aurait dû voir ça déjà dans ce mémoire-là...

M. Chevette: Bien, on l'a vu, ils nous ont même expliqué la notion de «lien». C'est plutôt le député de LaFontaine qui aurait dû écouter la réponse des avocats.

M. Gobé: Mais, j'ai écouté, M. le ministre, mais il n'en reste pas moins que c'est encore dans votre projet de loi, ce n'est pas amendé.

M. Chevette: Ils l'ont expliqué, le lien.

M. Gobé: Oui, ils l'ont expliqué, mais, vous, vous ne l'avez pas changé.

M. Chevette: Bien, je l'ai compris, imaginez-vous, je n'ai pas besoin de le répéter.

M. Gobé: Bon. Entendez-vous le changer?

M. Chevette: J'ai dit qu'on se rendrait à ça. C'est parce que vous n'écoutez pas.

M. Gobé: Donc, vous allez le changer?

M. Chevette: Bien oui.

M. Gobé: Bon! Ça va. Merci.

M. Chevette: On l'a dit à la madame, tantôt.

M. Gobé: Bien, à la madame... Moi, je veux le dire à la commission, là.

M. Chevette: Bien, la madame a compris, elle.

Le Président (M. Lachance): Alors, très bien. Est-ce qu'il y a d'autres remarques? Ça va?

M. Turcotte (Benoît): Rapidement, parce que je sais qu'on est en fin de journée, vous avez siégé...

probablement de la fatigue, alors je vais être concis. Un des commentaires qu'on voudrait également apporter à l'attention de la commission se rapporterait au sujet de l'article 74, les pouvoirs de la Commission des transports du Québec. M. le ministre, je pense que je ne serai pas le seul à être surpris du dernier libellé de cet article-là; si vous me permettez, je vais le lire: «Lorsqu'elle rend un décision, la Commission peut tenir compte de l'intérêt public.»

Vous comprenez bien que le mandat du Barreau, lorsqu'il intervient en commission parlementaire, c'est justement de veiller à ce que l'intérêt du public soit bel et bien protégé. Et j'ai de la difficulté, avec tout le respect que je dois au législateur qui veut présenter ce projet de loi, à comprendre dans quelle circonstance la Commission interviendrait sans tenir compte de l'intérêt du public. On n'a qu'à penser à la loi n° 430, dont le mandat est de protéger le patrimoine routier évidemment et de protéger aussi les usagers de la route. La Commission est habituée à considérer l'intérêt de la collectivité. Vraiment, je m'interroge sur, de un, l'utilité de cette phrase-là parce que c'est de son devoir, il me semble, à la Commission de toujours, en toutes circonstances, prendre l'intérêt du public lorsqu'elle rend sa décision.

M. Chevette: Bien, voici ce que mes juristes me disaient. Ils disaient qu'obliger la Commission des transports du Québec, comme le suggère votre lettre ou votre position, à tenir compte en tout temps de l'intérêt public, eh bien, pourrait, dans certains cas, lui interdire dans la pratique de prendre toutes mesures additionnelles à celles visées aux paragraphes 1 à 9 de l'article 74 lorsqu'elle l'estime approprié et raisonnable, ses décisions pouvant relever d'une nature administrative ajustée à la situation particulière du requérant. Ça m'apparaît assez clair, ça aussi, comme réponse. En disant qu'en tout temps... Ensuite, déjà le paragraphe 10° de la loi n° 74 oblige la Commission des transports du Québec à considérer l'intérêt public lorsqu'elle nomme un administrateur qui pourra exercer seul les pouvoirs du conseil d'administration d'un intermédiaire en service qu'elle désigne.

M. Turcotte (Benoît): Oui.

M. Chevette: Par contre, si l'on considère le pouvoir de créer, délimiter ou fusionner des agglomérations, tel que visé au paragraphe 4° du même article, dans la plupart des cas, la Commission des transports tiendra sans doute compte de l'intérêt public, mais, dans d'autres cas, pourra privilégier la viabilité économique des titulaires de permis de taxi. C'est un peu le discours que je tiens depuis le début de cette commission. Donc, il va falloir que... je ne sais pas comment concilier. Je reconnais qu'il y a une conciliation à faire.

M. Turcotte (Benoît): Bien, c'est plus au niveau de 74.1°, lorsqu'on parle de révocation ou de suspension de permis de propriétaire de taxi. Est-ce que, dans ces circonstances-là, la Commission pourrait agir sans tenir compte de l'intérêt du public? Ça crée une certaine ambiguïté et puis je pense que ça peut créer des craintes justifiées, je pense, des principaux intéressés.

M. Chevette: Mais reliez ça à l'article 26, quand vous parlez du 74.1°, puis il y a le 18, le 26. Il y a une série de lois, même amendées, là. Puis aussi je comprends que vous n'avez pas nécessairement eu les amendements, je n'en disconviens pas. Mais reliez 74 à 26 et à 18 amendés, vous allez voir que c'est encadré. Ça serait le fun que vous nous appeliez, d'ailleurs, lorsque vous aurez vu les amendements proposés...

Mme Brosseau (Carole): On retient l'invitation.

M. Chevette: ...puis vous pourriez entrer en contact avec Me Savard.

M. Turcotte (Benoît): Vous nous donnez un mois et demi? Ha, ha, ha!

M. Chevette: Oh non! Oh non! Oh que non! Oh que non!

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Je trouve un peu paradoxal que le ministre dise à nos invités: Ça serait le fun, quand vous aurez les amendements, que vous nous appeliez pour nous donner votre opinion, alors qu'on se prépare à adopter le projet de loi la semaine prochaine, à toute vapeur, et probablement dans un bâillon. Je pense qu'il aurait dû envoyer avant, aux gens du Barreau, les amendements qu'il veut leur donner, il aurait dû leur envoyer avant pour leur permettre de les étudier puis de se prononcer là-dessus, ça aurait peut-être été plus...

M. Chevette: C'est ton chum qui a demandé ça.

M. Gobé: ...plus fonctionnel.

M. Chevette: Tâchez de vous accorder! C'est le député de Shefford qui m'a demandé si je voulais bien laisser le Barreau venir. J'ai dit oui. M. LaFontaine, mettez-vous à l'heure. Quand il est 10 h 15, il n'est pas 7 heures du matin. Vous avez l'air en retard en sacrifice.

M. Gobé: Ça n'empêchait pas d'envoyer les amendements, tous les amendements que vous aviez, aux gens.

M. Chevette: Bien oui, mais on les a eus à matin, on les a déposés à matin.

M. Gobé: Vous auriez pu les envoyer ce matin.

M. Chevette: Puis on les a invités avant-hier.

M. Gobé: Donc, ils étaient imprimés hier, au moins, si on les a eus ce matin.

M. Chevette: Je les ai finalisés hier soir, M. LaFontaine.

M. Gobé: Bon! Vous auriez pu les envoyer et dire: Voilà ce qu'on dépose aujourd'hui...

M. Chevette: Ah! Bon, bon, bon.

M. Gobé: ...vous venez nous rencontrer, on vous dépose ça, puis rapidement, des gens brillants comme eux...

M. Chevette: Bon, c'est ça, des gars brillants comme vous, continuez à dire ce que vous dites.

M. Gobé: Ah, voilà!

M. Chevette: Continuez!

M. Gobé: C'est un peu artisanal, votre affaire, M. le ministre.

M. Chevette: Ouais! Vous, vous avez l'air très manuel dans vos propos.

M. Gobé: ...

Le Président (M. Lachance): Là-dessus, Me Brosseau, en réaction.

Mme Brosseau (Carole): On va accepter votre invitation, on va prendre en considération les amendements, puis on vous fera parvenir une intervention écrite; je pense que ça faciliterait les choses.

M. Chevette: Merci, madame. Merci, monsieur.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Me Brosseau et Me Turcotte, pour votre présence ici, à cette commission.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Alors, j'invite les représentants de l'Association des limousines de Montréal à prendre place. S'il vous plaît! Bienvenue, messieurs. Et j'invite immédiatement le porte-parole du groupe à bien vouloir s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

Association des limousines de Montréal inc. (ALM)

M. Lamarre (Stéphane): M. le Président, M. le ministre, membres de la commission, je me présente, Stéphane Lamarre, avocat. Je suis du cabinet Flynn, Rivard et j'ai accepté l'invitation de l'Association des limousines de Montréal, ALM inc., à venir présenter leur position devant la commission. Donc, je vous présente qui est avec moi ici. Donc, on a M. Dany Daubois, M. Steve Lorenzi, M. Normand Boisclair et M. Joe Capitina, de l'Association des limousines de Montréal. Et derrière, j'ai M. Guy Précourt également qui représente l'Association.

• (22 h 10) •

Donc, d'entrée de jeu je vous situerai ce qu'est l'Association, dans un premier temps, parce qu'elle a un membership limité et elle a un titre qui peut être trompeur. Donc, dans un premier temps, l'Association des limousines de Montréal ne représente pas que des

détenteurs de limousines de Montréal. Il faut bien voir que c'est une association qui a été créée il y a cinq ans et, à l'époque, effectivement, c'était le mandat. Cependant, dans la foulée du projet de loi n° 163, le mandat a été élargi pour représenter les titulaires de limousines de grand luxe de l'ensemble de la province de Québec.

Quand on parle de titulaires de limousines de grand luxe, il faut bien contextualiser la chose, on parle ici des titulaires de permis de limousine émis en vertu des articles 94.0.1 et suivants de la Loi sur le transport par taxi. Donc, on parle en tout et partout d'environ 140 détenteurs de permis et l'Association en représente environ une centaine sur les 140. Donc, voilà, ce préambule étant fait, cette présentation de l'Association étant faite, on peut aller de l'avant avec la présentation. Donc, ces gens-là ont consulté mon étude dans le but de connaître quels impacts concrets aurait ce projet de loi sur leur réalité opérationnelle, sur leur quotidien.

Or, se présente ici devant vous pour faire une présentation qui, dans les faits, est relativement pointue. Il n'est pas de notre intention de vous faire des représentations sur l'ensemble du projet de loi, sur l'ensemble des mécanismes. Essentiellement, le point qui nous touche se retrouve à l'article 134 du projet de loi, et les commentaires qu'on entend vous faire sont en regard de l'impact potentiel de cet article 134 là. On m'a glissé tout à l'heure l'amendement qui a été déposé ce matin mais qui ne change en rien le sens de la présentation qui avait été préparée pour vous ce soir.

Donc, quels sont ces impacts potentiels à cet article 134 là? Ces impacts-là sont essentiellement de deux ordres. Dans un premier temps, l'article 134 se trouve à annihiler le droit acquis que ces gens-là ont à opérer une entreprise de limousines de grand luxe. Donc, évidemment, cette perte de ce droit-là ne se fait pas du jour au lendemain, mais la résultante est quand même celle-là: ces gens-là sont condamnés, à court, moyen ou plus long termes, à perdre le droit qu'ils ont dans l'exploitation de leur entreprise de limousines de grand luxe. La deuxième problématique que tout cela pose, c'est que le projet de loi dans son ensemble continue d'assimiler le transport par limousine au transport par taxi, ce qui, quant à la limousine de grand luxe, n'est pas conforme à la réalité. Donc, on va prendre successivement chacun de ces deux points-là, on ira rondement et on vous expliquera de quelle façon les choses se situent.

Donc, l'article 134 du projet de loi nous dit: Regardez, les permis de limousine émis en vertu des articles 94.0.1 et suivants de la Loi sur le taxi seront maintenus en vigueur pour une durée équivalente à la période de vie qu'ils ont eue avant la date d'entrée en vigueur. Donc, si ces permis-là ont été en vigueur deux ans avant la date d'entrée en vigueur de cette loi-là, ils auront une durée de vie proportionnelle donc de deux ans. C'est vrai pour 10 ans, ça va jusqu'à 13 ans, la notion de ces permis-là ayant été introduite en 1987.

Cette façon de faire là, comme je vous le disais, se trouve de façon non équivoque à condamner ces 140 titulaires de permis là à cesser leurs opérations. Évidemment, dans la rédaction du projet de loi, on dépasse le 1er avril 2005, qui était prévu à l'origine, mais la résultante demeure la même: ces permis-là sont condamnés à disparaître. Cette situation-là donc constitue

clairement une perte de droit que ces gens-là considèrent comme acquis. Pourquoi? La raison en est relativement simple, c'est que le permis dans sa forme actuelle est émis sans date de fin. Donc, dans le projet de loi, on prévoit que les permis de taxi seront émis pour une durée de cinq ans. C'est le cas dans le transport par autobus, on a des permis qui existent pour une durée de cinq ans. Dans le cas présent, les permis sont émis sans durée déterminée. Or, ces gens-là, à bon droit, je pense, pouvaient penser que ces droits-là étaient pour la vie, dans la mesure où la condition du paiement du droit annuel était rencontrée.

Alors, la première problématique tient de ça. Je vous soumetts que ces gens-là, non seulement ils font face à cette problématique-là, mais cette problématique-là ne se pose qu'à eux. On voit, dans le projet de loi, que les détenteurs de permis actuels, les détenteurs de permis de taxi actuels, eux, voient leurs droits reportés sans problématique. On voit à l'article 135 que certains titulaires de permis de limousine qui, eux-mêmes, bénéficient de droits acquis du passé sont reportés, sans trop de problème, sans date de fin. Donc, il y a une inéquité ici. On a des gens qui sont titulaires de permis — permis qui n'avaient pas de date de fin — et on leur annonce comme ça, de but en blanc, sans trop de préambule, que dans une durée x leur droit d'exploiter leur entreprise de transport par limousine disparaîtra.

C'est un problème qui est réel et c'est un problème évidemment qui a des conséquences économiques sur ces gens-là. Il faut bien voir, au moment où on se parle, qu'une limousine de grand luxe — et on parle des limousines allongées essentiellement ici — coûte, de façon conservatrice, environ 100 000 \$; il y en a des un petit peu moins chères, il y en a des plus chères, on va fixer ça à 100 000 \$. Il y a parmi ces gens-là des personnes donc qui ont procédé récemment à l'acquisition de telles limousines. Donc, on a des gens qui, il y a six mois, qui, il y a un an, qui, il y a deux ans, ont acquis une limousine de 100 000 \$.

Dans l'état actuel des choses, si on fait simplement reporter ce qu'on y retrouve, une entreprise qui a acquis une limousine de 100 000 \$ l'an passé, qui serait devenue détenteur d'un permis de limousine l'an passé, aura le droit de continuer d'exploiter uniquement pour un an. Donc, on peut constater facilement l'ampleur de la perte économique, ne serait-ce que si on la regarde du côté de la limousine. Donc, il y a une problématique importante en termes économiques.

Bien sûr, le projet de loi... Et je n'ai pas eu le temps de prendre connaissance de l'ensemble des amendements; j'imagine que ce volet-là n'a pas été changé. Bien sûr, le projet de loi prévoit la possibilité d'exploiter une limousine de grand luxe en procédant à la conversion d'un permis de taxi. Cependant, ce n'est pas une solution à la situation que ces gens-là vivent, parce que, évidemment, pour pouvoir continuer à exploiter leur entreprise, il faudra donc qu'ils se portent acquéreur, dans un premier temps, d'un permis de taxi, ce qu'ils ne sont pas nécessairement, permis de taxi dont la valeur... Ça aussi, les estimations varient. Dépendamment de l'interlocuteur, on en a qui nous situent ça également à 80 000 \$, d'autres à 120 000 \$, situons ça aux alentours de 100 000 \$. Donc, pour pouvoir continuer l'exploitation de leur permis, en fait, pas de

leur permis, mais de leur industrie de la limousine de grand luxe, ils devront donc, dans un premier temps, se porter acquéreur d'un permis de taxi, ensuite, en demandant la reconversion, et ce, sans qu'on connaisse, au moment où on se parle, les critères qui seront appliqués par la Commission des transports du Québec pour procéder à la conversion d'un permis de taxi, un permis de limousine de grand luxe.

Alors, vous voyez, dans les faits, on peut voir facilement la problématique économique qui vient avec cette situation-là; on peut également constater l'inéquité qui existe avec les détenteurs d'autres permis qui sont visés par le projet de loi, notamment les détenteurs de permis de taxi et également les détenteurs de permis identifiés à l'article 135 du projet de loi.

● (22 h 20) ●

Or, ce que l'Association vous demande ce soir — et c'est là le sens de la demande qui a déjà été formulée au ministère, au courant de la semaine dernière, et j'ai le texte proposé, si les membres de la commission veulent le consulter — c'est de maintenir dans leurs droits actuels, avec les mêmes droits, privilèges et obligations que ce qui existe, les permis déjà émis en vertu de l'article 94.0.1 de la Loi sur le transport par taxi, de façon à préserver les droits acquis qu'ils ont. Donc, voilà pour le premier élément, le premier irritant qu'amène le projet de loi quant à l'Association des propriétaires de limousines de Montréal, ALM inc.

La deuxième problématique particulière que nous amène le projet de loi, en apparence, ça peut être une problématique qui semble importante. Cependant, le message que l'on passe à la commission et au ministre à ce moment-ci, c'est de dire: Le projet de loi est peut-être une situation rêvée pour corriger une situation qui perdure.

L'industrie de la limousine de grand luxe a une certaine difficulté à comprendre son appartenance au monde du transport par taxi. Et ça, je vous dis ça en termes opérationnels. D'abord, le territoire visé par chacun des permis n'est pas le même: un permis de taxi est rattaché à une agglomération, à une zone particulière, les permis de limousine de grand luxe, eux, sont rattachés à la province de Québec.

Le type d'opération n'est pas le même: l'industrie du taxi vise du porte à porte, le transport par limousine vise plus un transport entre certains grands points. La clientèle évidemment est différente. Le type de véhicule, évidemment on n'en discute même pas, n'est pas le même. Les besoins ne sont pas les mêmes, dû justement aux différences rattachées au type de véhicule. La tarification rattachée à chacun des services n'est pas la même; donc, évidemment le transport par taxi a une tarification qui est rattachée au kilométrage, le transport par limousine de grand luxe a une tarification qui est rattachée à un taux horaire. Le service de répartition n'est pas le même. Quand on appelle pour avoir un taxi, ce qu'on réserve, c'est une voiture, quelle qu'elle soit. Quand on appelle pour obtenir un service de limousine de grand luxe, bien on s'adresse à une personne en particulier; donc, le processus de répartition n'est pas le même. Et évidemment il y a une distinction importante dans le nombre.

Donc, le message qui vous est passé ce matin... ce soir, pardon — parce qu'on commence à être définitivement en soirée, je crois — c'est: Écoutez, l'occasion est merveilleuse, par le biais de ce projet de loi là, de dissocier la limousine de grand luxe du transport par taxi. Évidemment, pour ce faire, il y a un changement à adopter dans le vocabulaire: on ne devrait plus parler de loi sur le taxi mais peut-être plutôt de loi sur le transport rémunéré de personnes par automobile. On ne parlerait plus de chauffeur de taxi mais tout simplement de conducteur. On ne parlerait plus de certificat de chauffeur de taxi mais de certificat de compétence. On ne parlerait plus de taxi ni de limousine mais bien de véhicule servant au transport rémunéré de personnes par taxi. Donc, on pourrait profiter de cette occasion-là pour en faire une loi générale qui pourrait déboucher sur une réglementation distincte qui viserait dans un premier temps une branche qui ne toucherait que le taxi et une deuxième branche qui toucherait le transport par limousine.

Donc, évidemment, l'exercice peut sembler colossal. Je sais qu'il y a des impondérables politiques, des intérêts, des désirs d'aller de l'avant, mais je pense que, si on se prête à l'exercice, ça peut être relativement simple d'arriver à une loi générale qui permettrait d'en arriver à cette situation-là.

Donc, voilà, c'étaient là les deux messages que l'Association du transport par limousine voulait vous apporter ce soir: donc, un, on considère qu'il y a des droits acquis qui sont perdus et que ce n'est pas équitable avec les autres types de permis qui sont également visés par le projet de loi; deux, c'est que l'occasion est rêvée pour dissocier l'industrie de la limousine de l'industrie du taxi.

En conclusion, il faut bien voir que la limousine s'est trouvée associée au taxi suite à une erreur historique, si on veut, qui date essentiellement de 1985, où le gouvernement, pour trouver une solution à un trop grand nombre de permis de taxi, a instauré un programme de conversion de permis de taxi en limousine. Mais n'eût été de cette situation-là, je crois qu'on se retrouverait déjà avec un régime réglementaire distinct, c'est souhaitable, et c'est donc le message que nous vous passons ce soir. Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Merci, Me Lamarre. M. le ministre.

M. Chevette: Je vous avoue très candidement que je ne m'attendais pas à ce type de mémoire parce que je mêlais complètement les deux groupes. Celui de cet après-midi m'était plus familier, en termes de problèmes concrets, que le vôtre là, et je l'avoue candidement. Ça me crée un dilemme, votre présentation, personnellement, en ce sens que l'origine de cela, c'était précisément pour aider le taxi. Puis la prolifération actuelle nuirait au taxi. Est-ce que je me trompe?

M. Lamarre (Stéphane): Bien, en fait...

M. Chevette: Une prolifération, là. Vous savez, si on y allait déréglémenté puis...

M. Lamarre (Stéphane): Mais, au moment où on se parle, l'émission des permis de limousine de grand

luxes ne sont pas soumis à aucun moratoire; n'importe qui peut le demander évidemment en se qualifiant.

M. Chevette: Non, je comprends, mais, tôt ou tard, s'il y avait prolifération... En tout cas, je comprends ça de même. Je peux me tromper, je n'ai pas la science infuse, là, moi, puis, quand je me trompe, ça ne me fait rien d'admettre que je me trompe. Il y a un gars qui m'a déjà montré ça: Il vaut mieux se taire puis passer pour imbécile qu'ouvrir la trappe puis le prouver. Mais, dans mon cas, tout ce que je veux vous dire, c'est que je ne connaissais pas suffisamment bien le dossier pour être capable d'argumenter. Parce que l'interprétation que j'en fais à ce moment-ci, suite à votre mémoire où vous nous présentez deux points précis, la compréhension que j'en ai faite, c'est que vous avez de l'acquis — par exemple un dans le cas d'un an, d'autres quatre ans, d'autres cinq ans — et que, si on dérèglementait du tout au tout demain matin, le maximum pourrait être cinq ans, selon le texte de la loi...

M. Lamarre (Stéphane): Actuellement, oui.

M. Chevette: ...ou l'amendement proposé qui vous donne un an pour un an que vous avez fait. Jusque là, je comprends, là?

M. Lamarre (Stéphane): Oui.

M. Chevette: O.K. Mais je vous pose la question très sincèrement, pour essayer de comprendre: Quel est l'effet d'une dérèglementation assez large du marché de la limousine? Il y en a 140, me dit-on.

M. Lamarre (Stéphane): De limousines de grand luxe émises en vertu de 94.0.1.

M. Chevette: Bon, si vous tombiez à 250, 300?

M. Lamarre (Stéphane): C'est clair, spontanément, qu'il n'y a pas de marché à ce moment-ci pour ça, clairement. Ce que les gens viennent vous dire aussi, c'est clair que, ce qu'on veut, c'est maintenir les acquis du permis sans date de fin qu'ils ont. Mais le deuxième message, c'est que ces gens-là souhaitent la création d'une réglementation qui verrait à fixer des critères d'émission de permis pour l'avenir, une réglementation qui leur serait propre et qui tiendrait compte de leur réalité opérationnelle, de leurs besoins spécifiques. Donc...

M. Chevette: Mais vous m'aviez semblé — je dis toujours sous réserve, avec un point d'interrogation — convaincant — je ne sais pas si c'était votre groupe, là — au mois de mai ou... lorsqu'on avait parlé de dérèglementer les baptêmes, les mariages. Il me semble que vous étiez convaincant.

M. Lamarre (Stéphane): Pour la dérèglementation des baptêmes, des funérailles, je ne sais pas, les gens peuvent peut-être répondre ici. M. Capitina.

M. Capitina (Joe): Oui, c'est moi qui avais...

M. Chevette: Bon, il me semblait que je vous reconnaissais la bête, tantôt.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Capitina (Joe): Oui, exactement. On avait parlé mariages, baptêmes, funérailles, on avait parlé d'une dérèglementation pour mariages, baptêmes, funérailles. La limousine de grand luxe, ça, c'est une autre représentation qu'on vous fait. Peut-être que Me Lamarre...

M. Lamarre (Stéphane): Parce qu'il faut bien voir que, dans l'état actuel des choses, il y a cinq types de permis de limousine, hein, au moment où on se parle: il y a les permis de taxis convertis; il y a les permis qui bénéficient de droits acquis et qui sont identifiés à l'article 135; il y a les permis pour les baptêmes, mariages, funérailles; il y a les limousines de grand luxe; puis il y a également les permis émis pour les véhicules antiques. Et, effectivement — puis c'est ce qu'on vous dit — l'occasion est merveilleuse pour peut-être ramener tout ça ensemble, tout ce qui touche la limousine, puis de voir à élaborer une réglementation réellement propre à cette industrie-là.

Comme je vous l'ai expliqué, la limousine et le taxi se sont retrouvés associés par ce que, moi, j'appelle une erreur historique. Puis c'est une bien petite erreur historique, si on regarde ça sur l'échelle de l'histoire, on s'entend, là, puis c'est mon opinion à moi, mais c'était pour solutionner un problème. C'était une piste de solution. Mais la conviction que j'ai, c'est que, s'il n'y avait pas eu de saturation de l'industrie du taxi — et particulièrement à Montréal parce que c'était le problème criant qu'il y avait au milieu des années quatre-vingt-dix — l'industrie du transport par limousine aurait déjà sa propre réglementation et on ne se retrouverait pas ici, ce soir, à vous expliquer pourquoi on devrait séparer les deux. Donc, c'est une situation qui, par la bande, a amené l'industrie de la limousine dans le règlement et dans la Loi sur le transport par taxi.

M. Chevette: Est-ce que vous avez des études de marché?

M. Lamarre (Stéphane): Au niveau du transport par la limousine de grand luxe? Je ne pense pas que l'Association ait procédé à des études de marché, non.

M. Chevette: Mais vous considérez que ça serait dangereux d'ouvrir davantage, si j'ai bien compris?

• (22 h 30) •

M. Lamarre (Stéphane): Bien, en fait, ça serait un peu... la vision d'une réglementation envisagée serait essentiellement calquée sur ce qui existe en transport par autobus, c'est-à-dire une série de critères visant à assurer à la population une qualité de services qui se fait par, évidemment, une démonstration de connaissances, de compétences, d'assises financières suffisantes, qui a un certain besoin de rentabilité, etc. Donc, ce n'est pas une limite à l'accès, ce n'est pas un frein à l'accès au marché s'il y a un besoin clairement qu'on émette des

permis. Cependant, je ne pense pas qu'on veuille revenir non plus à un marché complètement libre où les permis sont émis sans aucun critère. D'ailleurs, au moment où on se parle, le Règlement sur le transport par taxi prévoit des critères d'émission pour les limousines de grand luxe. Donc, on ne veut pas que ces critères-là disparaissent. Ce qu'on vous dit, par exemple, c'est qu'on ait des critères qui sont réellement adaptés aux besoins de cette industrie-là.

M. Chevette: Mais, d'autre part, est-ce qu'il est exact que le permis de renouvellement est annuel?

M. Lamarre (Stéphane): En fait, le permis est émis sans date de fin. Cependant, pour pouvoir continuer à opérer, il est vrai de dire qu'il faut payer un montant de 5 000 \$ à chaque année, à défaut de quoi le permis tombe. Ça, c'est vrai. Mais le permis est émis sans date de fin.

M. Gobé: Pour les limousines de luxe?

M. Chevette: Bien, c'est ça. C'est luxe?

M. Lamarre (Stéphane): Les limousines de grand luxe, donc, 94.0.1

M. Gobé: Pour les limousines de grand luxe, hein.

M. Lamarre (Stéphane): Oui.

M. Gobé: Pas pour les limousines générales.

M. Lamarre (Stéphane): Non, non, non. Puis la représentation qu'on fait est uniquement pour les détenteurs de permis émis en vertu des articles 94.0.1 et suivants de la Loi sur le transport par taxi. Donc, les permis de 5 000 \$, en bref. On les identifie comme ça dans le jargon, là.

M. Chevette: Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Tout simplement dans le but de cerner la dynamique, la différence entre les taxis puis les limousines de grand luxe, ça semble bien différent. Et, juste concernant votre cas, concernant les limousines de grand luxe, pouvez-vous nous faire une image en quoi consiste le genre de transport que vous faites? J'imagine, je ne sais pas, des noces, des transports de grands personnages, j'imagine, ou quoi? Des fois, c'est des petits. Moi, je me promène à pied encore.

M. Gobé: Le gouvernement leur en fournit une.

M. Brodeur: Oui. Non, je voudrais juste qu'on me fasse un peu une image. Quel est le genre de transport que vous faites, habituellement, et dans quelles circonstances?

M. Lorenzi (Steve): Je vais répondre à cette question. Ça varie énormément. Bien sûr, quand on

parle des permis de grand luxe, les permis à 5 000 \$, ça, on peut partir en faisant les mariages, les baptêmes, les funérailles avec ces plaques-là aussi. Et puis on a le marché corporatif, le marché touristique ainsi que le marché local, où est-ce qu'il y aurait monsieur, madame qui veulent sortir pour une soirée spéciale ou, peu importe, un anniversaire ou tout simplement pour une soirée d'amusement, un vendredi ou un samedi soir. Alors, c'est assez variant pour le type de clientèles.

M. Brodeur: Donc, vous n'êtes pas le genre de transport qu'on appelle à l'aéroport: Viens me chercher puis viens me reconduire au restaurant? Juste pour distinguer avec le reste des taxis.

M. Lorenzi (Steve): C'est un transport sur réservation.

M. Brodeur: Sur réservation. Est-ce que c'est possible, par exemple, que quelqu'un prenne le téléphone, vous appelle puis dise: Venez me chercher au restaurant et venez me mener à l'aéroport? Est-ce que ça peut arriver?

M. Lorenzi (Steve): Pas nécessairement impossible, mais sûrement la minorité des cas, c'est très rare. Et la disponibilité des véhicules et des chauffeurs n'est pas comme les taxis, on n'est pas situés sur des postes d'attente en attendant un appel et on n'est pas situés dans tous les points stratégiques de la ville, comme le sont les taxis, bien sûr.

M. Brodeur: Puis, j'imagine, si quelqu'un voulait utiliser ces services-là, ça coûterait pas mal plus cher qu'un taxi ordinaire, là.

M. Lorenzi (Steve): Effectivement, le tarif minimum pour la première heure de facturation se fait à 95 \$. Alors, pour un déplacement de deux coins de rue, le passager ou les passagers feraient face à un tarif de 95 \$. Même si la limousine peut combler jusqu'à huit passagers ou neuf, si vous divisez les frais des huit ou neuf passagers, il serait carrément avantageux de prendre deux ou trois taxis pour déplacer ces huit ou neuf passagers là de façon plus économique que par limousine grand luxe.

M. Brodeur: Oui, merci, M. le Président. Moi, ça répond à mes interrogations à savoir si le transport par taxi et le transport par limousine de grand luxe pourraient avoir une corrélation. Je suis porté à penser que, oui, possiblement qu'on pourrait avoir une législation différente. Je laisse la parole au député de LaFontaine.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. On a reçu précédemment, avant vous, des compagnies de limousines mais de limousines plus conventionnelles. Vous n'avez pas le même permis qu'eux, je présume.

M. Lorenzi (Steve): Non, c'est un permis de limousine de luxe, berline, ce sont tous des permis qui

sont venus, de naissance, de permis de taxi de la base..., à Montréal, qui ont été convertis en permis de limousine berline.

M. Gobé: Vous avez une tarification particulière.

M. Lorenzi (Steve): Eux, oui, ils ont une tarification moindre que celle de la limousine grand luxe.

M. Gobé: O.K. Là, vous ne nous demandez pas de fondre vos permis avec les permis des limousines conventionnelles.

M. Lorenzi (Steve): Non. Absolument pas, non. On est complètement distincts de ce type de véhicule. La limousine berline a un beaucoup plus petit empattement. C'est un véhicule qui est acheté directement d'un manufacturier, soit d'un concessionnaire Ford ou un concessionnaire General Motor. Ce n'est pas un véhicule qui a subi un tranchement au centre et qui a été allongé par... que ce soit le nombre de centimètres requis pour rencontrer le minimum des empattements pour être reconnu comme un véhicule grand luxe.

M. Gobé: Parce que j'amène ma question pour la raison suivante, c'est que justement les gens qui vous ont précédés, dans les limousines, nous ont dit: Des fois, il y a les limousines longues, de luxe, puis il y a des limousines un peu moins longues.

M. Lorenzi (Steve): C'est ça.

M. Gobé: Et ceux-là, ils nous avaient laissé entendre qu'ils pouvaient être des compétiteurs à eux en ayant un permis différent. C'est ce que j'ai cru comprendre ou décrypter. Alors, c'est là-dessus que j'aimerais ça vous entendre.

M. Lorenzi (Steve): Si on me permet encore, sur la province de Québec, je crois que je compte sur une main le nombre de types de limousines qu'a mentionné, je crois... Ça doit être M. Boulet.

M. Gobé: Oui, c'est ça.

M. Lorenzi (Steve): En effet. Elles sont très peu nombreuses. Ce sont des véhicules qui ont été construits avec un allongement d'environ, si on compare, peut-être un 30, 35 cm de rallongement entre la cabine et l'habitacle qui sépare le chauffeur des passagers, à l'arrière, et rencontrent certains critères. Je peux voir certains points où on peut voir une certaine compétition dans ce type de véhicule là, compte tenu des berlines. Mais, si la loi était amendée pour augmenter le nombre de centimètres d'empattement pour reconnaître un véhicule grand luxe, bien sûr, ceci pourrait définitivement déterminer la différence entre un véhicule qui siège un empattement de six passagers versus une voiture berline. Je crois que l'empattement, possiblement, pour permettre la compétition de ces deux types de véhicules qui se ressemblent un peu, pourrait être changé en augmentant le critère de l'empattement.

M. Gobé: Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, messieurs, pour votre présentation.

M. Brodeur: M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Je m'adresse plutôt au procureur de l'Association. Tel que libellée présentement — on a eu un tas d'amendements ce matin, on les a eus pour ainsi dire 30 secondes avant le début de la commission, donc on n'a pas eu le temps d'en prendre connaissance un article après l'autre — est-ce qu'on peut comprendre que la loi actuelle ferait en sorte non seulement que vous perdiez votre droit ou sinon vous devriez acheter un permis de taxi pour chaque limousine que vous avez? Donc, celui qui a un permis de taxi dans une zone, qui doit avoir un permis de taxi, il y a un moratoire ailleurs, il faudrait qu'il aille se chercher un permis de taxi, par exemple, à Montréal, et ça coûterait 70 000 \$ plus le 100 000 \$ par voiture, donc ça ferait un commerce assez dispendieux.

M. Gobé: ...des mariages.

M. Lamarre (Stéphane): Définitivement. Puis ce qu'il faut voir, c'est que, dans le contexte de la modification ou de la transformation du permis de taxi en permis de limousine, le permis de taxi qui, lui, sera modifié est rattaché à une zone particulière. Là, évidemment, ne connaissant pas les tenants et aboutissants des dispositions réglementaires qui prévoiront la transformation du permis, c'est difficile de dire si la transformation va se faire uniquement pour une zone ou pour la province de Québec. Parce que ces gens-là, ici, ont tous des permis qui touchent l'ensemble de la province de Québec, hein, contrairement au permis de limousine berline qui vise uniquement une zone et probablement contrairement à ce que viseraient les permis de taxi convertis.

M. Brodeur: Ça vous prendrait 22 permis, à peu près, là.

M. Lamarre (Stéphane): Bien, en tout cas, c'est une des problématiques auxquelles ces gens-là font face au moment où on se parle, ce soir.

M. Brodeur: Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, messieurs de l'Association des limousines de Montréal, merci pour votre présentation, et certainement qu'il sera tenu compte de vos propos.

Remarques finales

Le Président (M. Lachance): À l'ordre. Alors, j'invite le porte-parole de l'opposition officielle et député de Shefford pour les remarques finales, s'il en a. M. le député Shefford.

• (22 h 40) •

M. Brodeur: Merci, M. le Président.

Des voix: ...

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît. Les travaux de la commission se poursuivent pour se terminer dans les meilleurs délais. M. le député de Shefford.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Oui, merci, M. le Président. Naturellement, compte tenu de l'heure tardive, je vais vous dire d'avance que je ne prendrai pas le 15 minutes qui m'est accordé.

Le Président (M. Lachance): Je soupçonne le ministre de vous imiter là-dessus.

M. Brodeur: Oui? D'autant plus que ce n'est pas seulement ce soir qu'on termine tard. Au contraire, ce soir, on termine de bonne heure, comparativement aux autres soirs. Tout simplement pour vous dire, M. le Président, que nous avons bien reçu le message des gens que nous avons écoutés aujourd'hui, que nous en prenons bonne note et que j'espère aussi que le ministre en a pris bonne note. Et, de ce côté-ci, M. le Président, du côté de l'opposition, tout ce que nous voulons, c'est d'arriver avec un projet de loi qui sera conforme à la volonté de la majorité ou des deux groupes. On sait, surtout dans le côté du taxi, qu'il y a deux groupes qui ont des questionnements différents, on en a entendu un, ce soir. Mais je pense, M. le Président que c'est possible, ici, possiblement de réaliser, de voter un projet de loi à terme qui pourra satisfaire tout le monde. Donc, M. le Président, il y a une ouverture du côté de l'opposition. Comme le veut la tradition, nous tendons la main au ministre...

M. Gobé: Les deux mains.

M. Brodeur: ...pour réaliser un projet de loi qui pourrait satisfaire toute l'industrie du taxi. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Sur cet élan de fraternité, M. le ministre.

M. Guy Chevette

M. Chevette: M. le Président, je suis bien prêt à recevoir les deux mains du député de Shefford, mais je dois lui dire une chose, c'est: Quand on gouverne, on se doit d'être responsable. Puis être responsable, ce n'est pas nécessairement arriver avec une législation qui plaît à tout le monde, mais une législation qui répond à des besoins. La législation doit répondre premièrement à un service de qualité. Deuxièmement, elle doit répondre à un service sécuritaire. Ça, c'est le citoyen.

Troisièmement, je pense que, dans l'industrie du taxi — je pense qu'il y en a qui se sont exprimés de façon très brillante, à part ça, là-dessus — c'est que les 18 000 derrière le volant sont 18 000 qui gagnent leur vie derrière un volant, tout comme les 140 personnes de

la limousine, tout comme les autres. Ils gagnent leur vie difficilement. Et je me souviens, au mois de mai, quand on a dit dans 83 mémoires, 53 groupes ont défilé devant nous autres pour venir nous dire: Tâchez donc de faire en sorte que tout le monde arrête de gruger dans nos plates-bandes, je les ai crus. Les gens ne se rappelaient même pas que j'avais aboli le décret de la Commission de transport qui avait fixé les tarifs pour le transport bénévole.

Je veux bien respecter les gens, mais il faut se rappeler ce qu'ils demandent ici. Moi, ça ne me fait rien de travailler avec les groupes, qui sont ici, mais il y a des objectifs. Moi, je ne peux pas lever le nez sur 11 000 chauffeurs locataires qui ne sont pas syndiqués, au-delà de ce que peut dire n'importe quel procureur, au-delà de l'attitude méprisante que peuvent avoir certains chauffeurs propriétaires, et je dis bien certains chauffeurs propriétaires. Parce que je rappelle aux députés en cette Chambre, ici, rendez-vous à Sept-Îles, rendez-vous à Joliette, rendez-vous n'importe où dans une municipalité, nos petites villes, ces gens-là sont stationnés ensemble, chauffeurs propriétaires ou chauffeurs locataires, ils travaillent ensemble puis ils sont en furie quand ils voient passer devant eux autres quelqu'un qui fait du taxi au noir. Ils sont en furie quand ils voient, par exemple, du taxi au noir s'exercer. Il y en qui sont en Opération Nez rouge à l'année, dans certains milieux. Vous demanderez, dans certains cas. Ils sont en opération Nez rouge. Ils ont des contrats avec des bars puis ils voyagent du monde après la veillée puis ça... Aïe! c'est du bénévolat. Mon oeil! C'est tant du tarif pour aller reconduire.

C'est avec tout ce monde-là que je veux faire une loi qui les protège puis qui agrandit le gâteau. Et ça, je m'excuse et je vais le répéter, c'est que tu sois propriétaire ou locataire, tu gagnes ta vie dans ça. Et ça, comme politicien, comme législateur, comme personne élue à représenter du monde, on n'est pas là pour laisser de côté une catégorie très importante.

Deuxièmement, je veux réfuter les propos, des paroles qui ont été dites ici ce soir: Qu'on les syndique. Ils ne sont pas syndiqués. Ce n'est pas moi qui a dit ça, là. Ils ne sont pas syndiqués au sens du Code du travail. J'ai enseigné le Code à l'Université du Québec puis, je m'excuse, ils ne sont pas syndiqués. Quand je loue une auto pour gagner ma pitance, je suis pas un salarié au sens de la loi, sinon le propriétaire me dirais: Je te paies tant de l'heure. Là, tu serais un salarié. Mais ça ne l'est pas. Il y en a très peu qui sont des salariés dans l'industrie du taxi. Ça doit être une infime minorité, une infime minorité. La grande majorité, c'est des chauffeurs locataires puis des chauffeurs propriétaires qui gagnent leur vie de façon... parce qu'ils sont propriétaires leurs propres employeurs, et ce n'est pas syndiquable.

Qu'est-ce qu'il peut bien imposer, ce monde-là? Quand j'ai dit qu'il y a un article, puis je l'ai déposé ce matin. Aucun chauffeur propriétaire, ni directement ni indirectement, ne pourra se mêler de la business, ça veut dire de l'automobile, ce n'est pas à lui. Mais ensemble, comme chauffeur de taxi, par exemple, que tu sois locataire ou propriétaire, tu peux avoir besoin de formation, tu peux faire front commun dans des positions ensemble pour réclamer des choses, tu peux te

payer des services. Il n'y en n'a pas un qui a de l'assurance salaire ou très peu. Il n'y en n'a pas un qui a l'assurance collective. Ils peuvent se négocier avec la Croix-Rouge, avec la Croix Bleue s'ils veulent, des primes d'assurance à meilleur prix parce qu'ils sont 18 000. C'est ça, de la solidarité, de la concertation.

Quand quelqu'un arrive ici avec des propos complètement démagogiques vis-à-vis les 11 000, moi, je ne le prends pas. Ce n'est pas ma formation, moi. Mes parents ne m'ont pas transmis ce genre de valeurs, de lever le nez dans une même profession. Je vous rappelle les pharmaciens. Je l'ai donné l'exemple des pharmaciens. Il y en a des pharmaciens qui ont opté dans la vie pour être des salariés dans une pharmacie. Il y en a d'autres qui ont été plus chanceux puis ils avaient l'argent puis qui ont réussi à s'acheter une pharmacie puis ils ont engagé une dizaine de pharmaciens. Mais, quand ils tombent dans leur Ordre, l'Ordre des pharmaciens, ils sont tous égaux. Ils sont tous égaux pour améliorer leur profession. C'est la même chose dans le Barreau. C'est la même chose dans la Chambre des notaires. C'est la même chose dans toutes les corporations professionnelles. On dit: On vous donne une association professionnelle pour vous aider à vous acheter des services si vous en voulez.

Pensez-vous que le chauffeur de taxi, même propriétaire, de Sept-Îles... Je vais vous en donner des exemples. Les gens de Sept-Îles, ils m'ont dit: M. Chevette, on vous appuie. Ils m'ont envoyé un télégramme, là. Ces gars-là qui sont obligés, devant la Commission des transports, à tous les — je ne sais pas — mois, pensez-vous qu'avec la masse critique petite d'une dizaine ou d'une quinzaine de chauffeurs, ils ont la masse critique pour traîner devant la Commission de transport à gros coûts. Quand tu es une association professionnelle tu peux dire: On va protéger nos membres. C'est ça qu'on vise. Il faut cesser de voir une compétition. Il n'y a pas de compétition, dans une association professionnelle, locataire contre propriétaire et vice versa. C'est tous ensemble qu'ils vont essayer de se donner des avantages, parce qu'il n'y a pas de syndicalisation, parce que la FTQ a décidé d'offrir ses services puis de se réjouir qu'il y en ait, bien là ils ont tous parlé de syndicat. Minute! Soyons plus au-delà de ça. Soyons au-delà de ça. S'ils veulent, ils prendront... C'est eux autres qui vont élire leur membres. C'est eux autres qui vont choisir leurs services. C'est eux autres qui vont choisir où ils vont les acheter, leurs services.

• (22 h 50) •

De grâce, de grâce! Je pense bien que ce discours corporatiste, pour ne pas dire ce discours égocentrique, c'est dépassé, c'est dépassé dans notre société. J'ai fait la même chose avec les chauffeurs artisans. Puis qu'est-ce qu'on a fait dans le vrac dans la forêt? Puis qu'est-ce qu'on a fait dans le vrac dans les agrégats? Des gens sont venus dire: Moi, je suis propriétaire, mais j'ai trois camions. L'association dit: On va te prendre, même si tu as trois camions, tu as deux chauffeurs, on te prend pareil parce qu'on fait tous du vrac. Les chauffeurs de truck pensent ça, ils font ça.

Dans le camion lourd, dans le transport en général, on a créé un forum. Puis dans le taxi, les chauffeurs de taxi, ce ne serait pas pareil, ils ne pourraient pas être dans une même association. Ils ne

pourraient pas dire: On vote, on se vote un service. S'ils n'en veulent pas de service, ils ne voteront pas; s'ils en veulent, ils se le voteront.

Moi, je pense que quand on est responsable, on ne légifère pas pour faire plaisir à tout le monde, on légifère en fonction d'améliorer une situation, sinon tu n'en fais pas de législation. C'est bien clair, ça. Puis, je m'excuse, quand ce c'est: Non, non, non, on ne veut rien savoir, on veut mener notre affaire, on veut être tout seul à la mener, puis on ne veut pas que personne... puis syndique-les, si tu veux, ça c'est de l'irresponsabilité. Ça, je peux tu vous décrire ça, moi?

Si, demain matin, les chauffeurs locataires étaient syndiqués, en vertu du Code, si notre Code permettait à 11 000 personnes d'être syndiquées, est-ce que j'aurais senti l'arrogance de ce soir: Avoir un syndicat de 11 000, vis-à-vis des propriétaires indépendants, ça signifierait une accréditation sectorielle, ça signifierait qu'ils sont tous syndiqués vis-à-vis chaque propriétaire qui loue, c'est de l'irresponsabilité, l'industrie, ce serait un fiasco? Voyons, pensez-y 30 secondes, puis réfléchissons ensemble, un petit peu.

J'ose espérer qu'il y a des gens qui vont passer des messages à qui de droit, puis qu'ils vont cesser ce discours corporatiste, puis on va se donner une réforme, une réforme qu'on est encore prêt à modifier, s'il le faut, mais dans le respect des êtres humains. Et, pour moi, les classes dans une société, là, uniquement par l'épaisseur de ton portefeuille, tu ne fais pas des enfants forts avec ça. Ce n'est pas parce que tu as un char que tu es plus fin que celui qui n'a pas de char. Je peux-tu vous dire ça? Parce que, quand tu as un char puis que tu loues ton char puis que tu gagnes ta vie avec l'autre moitié, tu es mieux positionné que l'autre moitié que celui qui fait rien que louer. Parce que, si tu pouvais l'acheter, d'abord, en vertu des moratoires, ce n'est pas certain que tu n'en aurais pas un. Puis, peut-être qu'aussi tu gagnes ta vie en rendant très service à certains propriétaires.

Il faut arrêter de se voir comme des chiens de faïence quand on parle d'une association professionnelle. Moi, je m'excuse, mais j'ai horreur de ceux qui méprisent, qui méprisent une situation. J'ai horreur de ça. Je n'ai pas été élevé de même. Mon père était bûcheron, puis j'ai trimé dur, puis j'ai bûché dans ma vie pour arriver où est-ce que je suis, puis je respecte le plus petit des chauffeurs, qu'il soit salarié, qu'il soit locataire, qu'il soit propriétaire. Bien souvent, ils ont les mêmes problèmes et il faut qu'ils s'en sortent. Puis, nous autres, on n'est pas là pour dire: On appuie tel groupe au lieu de tel groupe. On appuie l'industrie, pour qu'elle s'en sorte, pour permettre aux êtres humains qui sont dedans, de s'en sortir. C'est ça qu'est ma position. Et ne vous demandez vous pas pourquoi j'ai des bouffées de fièvre, des bouffées de fièvre qui sont dues à mes convictions. Je ne sais pas si c'est clair, ça.

Moi, je viens en beau fusil, quand je m'aperçois qu'il y a du monde qui cherche à cracher sur les autres. Moi, c'est le contraire, j'en ai eu assez de complexes. Les ruraux, quand on arrivait dans les séminaires, là. Vous demanderez aux plus vieux, ici. On arrivait dans les séminaires, puis il y avait tous les fils à papa. Puis, nous autres, on venait de la campagne, avec nos petites bottines bien lacées. On se faisait traiter d'habitants. On se faisait traiter de ruraux. C'est tout juste s'ils ne nous

ne demandaient pas d'enlever notre fumier dans les «turnupss». Je peux-tu vous dire qu'on a trimé dur? Puis on a démontré que ce n'est par parce que tu venais de tel niveau et puis que tu faisais telle chose puis que ton père n'était pas un professionnel que tu étais plus cave qu'un autre. Il faut se respecter dans une vie, surtout quand on est au même diapason puis dans une même industrie. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Sur ce, la commission ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 22 h 55)

