



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le vendredi 15 décembre 2000 — Vol. 36 N° 67**

Étude détaillée du projet de loi n° 163 — Loi  
concernant les services de transport par taxi (4)

**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](http://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 vendredi 15 décembre 2000

## Table des matières

Motion proposant d'entendre l'Office des professions du Québec (suite)	1
Mise aux voix	1
Étude détaillée	1
Permis de propriétaire de taxi	
Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt	1
Pouvoirs de la Commission des transports du Québec	2
Dispositions modificatives et transitoires	2
Forum des intervenants de l'industrie du taxi	7
Association professionnelle des chauffeurs de taxi	13

## Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevette

M. Bernard Brodeur

M. Jean-Claude Gobé

M. Yvan Bordeleau

\* M. Gilles Savard, ministère des Transports

\* Témoin interrogé par les membres de la commission



Le vendredi 15 décembre 2000

Étude détaillée du projet de loi n° 163

(Onze heures quarante minutes)

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du 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. J'indique aux membres de la commission de bien vouloir fermer leurs cellulaires pendant la séance.

Motion proposant d'entendre l'Office des professions du Québec (suite)

Alors, nous en sommes à une motion préliminaire qui avait été présentée à la séance de mercredi par le député de l'Acadie. Au moment où nous avons ajourné nos travaux, c'était le ministre des Transports qui avait la parole, et il lui restait 25 minutes dans son intervention. Alors, M. le ministre des Transports.

**M. Chevette:** M. le Président, compte tenu qu'on a eu des échanges avec l'opposition, je mettrais un terme à mon temps de parole, et nous pourrions procéder au vote sur la motion. Ensuite, j'aurais une motion sur la façon d'aborder le projet de loi.

Mise aux voix

**Le Président (M. Lachance):** Très bien, M. le ministre des Transports. C'est bref. Alors, est-ce que la motion du député de l'Acadie est adoptée?

**M. Brodeur:** Le temps de consulter mes collègues ici...

Une voix: Rejeté.

Des voix: Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Lachance):** Elle est rejetée.

**M. Brodeur:** Sur division.

Étude détaillée

**Le Président (M. Lachance):** Alors, elle est rejetée. Nous en sommes maintenant à l'étape de la prise en considération du projet de loi article par article. M. le ministre des Transports.

**M. Chevette:** Oui, M. le Président. Nous aimerions faire la motion suivante pour ne pas procéder

dans l'ordre habituel, à partir de l'article 1, mais qu'on étudie prioritairement les articles 20, 75, 134, 130, 71, 36, 39, 13. Et on en ajoutera au besoin.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Est-ce que cette motion est adoptée? M. le député de Shefford.

**M. Brodeur:** Dans la phraséologie, est-ce qu'on peut dire plutôt que tous les articles sont suspendus, sauf les articles 20, 75, 134, etc.?

**M. Chevette:** Oui, c'est comme ils voudront. Arrangez ça à votre goût.

**M. Brodeur:** Le président jugera de...

**M. Chevette:** Arrangez ça à votre goût, mais, nous autres, on s'entend sur l'ordre.

**Le Président (M. Lachance):** Bon, l'ordre de priorité pour aborder l'étude détaillée des articles tels qu'indiqués par le ministre, ça va, cette motion, M. le député de Shefford?

**M. Brodeur:** Oui, ça va.

Permis de propriétaire de taxi

Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt

**Le Président (M. Lachance):** Alors, cette motion est adoptée, et, M. le ministre, immédiatement nous abordons l'article 20.

**M. Chevette:** Donc, M. le Président, j'annonce tout de suite, à l'article 20, qu'il y aura un amendement, que je présente: Modifier l'article 20:

1° par l'insertion, dans le premier alinéa et après les mots «nouvel acquéreur», des mots «, à un créancier hypothécaire»;

2° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après les mots «le permis», des mots «de propriétaire»;

3° par l'insertion, à la fin du deuxième alinéa, de la phrase suivante: «Dans le cas d'une demande concernant un permis grevé d'une hypothèque dont la Commission a reçu copie, elle doit de plus s'assurer du consentement du créancier à la cession ou au transfert.»;

4° par l'ajout, après le deuxième alinéa, des alinéas suivants:

«La Commission doit accueillir favorablement la demande d'un créancier hypothécaire ayant pour objet que lui soit transféré, après respect des conditions d'exercice de ses droits hypothécaires, le permis de propriétaire de taxi de son débiteur en défaut de respecter ses obligations contractuelles.

«La Commission doit également accueillir favorablement l'intervention d'un créancier hypothécaire suivant laquelle le permis de son débiteur lui soit

automatiquement transféré, comme réalisation de sa garantie, si la Commission révoque ce permis en application d'une disposition de la présente loi. Le cas échéant, la décision de la Commission de révoquer le permis de propriétaire de taxi du débiteur n'a d'effet qu'à son égard. Le créancier hypothécaire qui obtient un permis en vertu du présent alinéa doit s'engager envers la Commission à verser, dans le délai qu'elle lui indique, à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec un montant représentant la différence entre le prix de disposition de ce permis et le montant de sa créance, y compris les frais et les intérêts.

«Un permis visé aux troisième et quatrième alinéas est réputé avoir été délivré pour la première fois avant le[...] — marquer la date, à ce moment-là, de la présente loi.»

Donc, M. le Président, cet amendement-là fait suite à l'audition que l'on a consentie de part et d'autre, soit entendre le représentant du Mouvement Desjardins, et ce texte, me dit-on, a été préparé entre les avocats du ministère et les représentants du Mouvement Desjardins.

**M. Brodeur:** M. le Président.

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

**M. Brodeur:** Oui, tout à fait d'accord. Comme nous tous, j'étais présent lors de ces consultations-là. Le Mouvement Desjardins a invoqué certaines réserves sur le texte initial, plusieurs chauffeurs de taxi avaient émis des réserves aussi, puis on sait que, si l'on veut que les chauffeurs de taxi puissent financer adéquatement leurs permis, donc ça allait de soi de satisfaire aussi le créancier hypothécaire. Donc, M. le Président, à la demande de l'institution financière, soit de la caisse Desjardins — et ça pourra servir aussi pour les autres institutions financières — et à la demande aussi de l'ensemble de l'industrie du taxi, nous allons voter en faveur de cet amendement-là.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Brodeur:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 20, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

#### Pouvoirs de la Commission des transports du Québec

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 75.

**M. Chevrette:** Ce ne sera pas long, M. le Président.

À 75, il y a un amendement, et vous vous appellerez que c'est par concordance aussi avec celui qu'on vient d'adopter à ce moment-ci, parce qu'on vient d'adopter la créance hypothécaire. Donc, l'article 75, on le modifie de la façon suivante:

1° par l'insertion, dans le premier alinéa et après les mots «à la personne concernée», des mots «et, le cas échéant, au créancier hypothécaire, lorsque ce dernier a transmis à la Commission copie de son contrat.»;

2° par l'insertion, à la fin du premier alinéa, de la phrase suivante: «Cependant, ce délai est de 30 jours dans le cas d'une décision visée au paragraphe 4° ou 8° de l'article 74 à l'égard du titulaire de permis de propriétaire de taxi concerné et de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi.»

Ici, c'est vraiment... D'abord, on fait la concordance avec l'article 20 qu'on vient d'adopter, donc on introduit la créance hypothécaire, et, dans le deuxième alinéa, on met un délai de 30 jours suite à l'article 74 qui, lui, est le pouvoir de la Commission de transports de rendre une décision, et ça aussi, ça avait été demandé par les gens qui sont venus dernièrement témoigner.

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

**M. Brodeur:** M. le Président, ces modifications, comme le dit le ministre, ont été demandées par les gens que nous avons entendus, et je pense que, lorsqu'on est devant une modification qui fait l'unanimité dans l'industrie, il faut s'empêcher de l'adopter. Donc...

**Une voix:** Je m'empresse.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, adopté?

**Une voix:** Adopté.

**M. Brodeur:** ...je m'empresse.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 75, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

#### Dispositions modificatives et transitoires

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 134.

**M. Chevrette:** M. le Président, à l'article 134, on a un amendement qui est dû... C'est dans la dernière vague que j'ai déposée hier soir, c'est le tout dernier, et ceci, c'est suite à l'audition que nous avons eue des limousines de grand luxe. Donc, on remplacerait l'article 134 actuel par les suivants. Tout d'abord:

«134. Une personne qui le[...] — donc, indiquer la date de la loi — était titulaire d'un permis de limousine de grand luxe visé aux articles 94.0.1 à 94.0.6 de la Loi sur le transport par taxi peut, sous réserve du deuxième alinéa, continuer de se prévaloir du privilège de transporter, sur l'ensemble du territoire du Québec, contre rémunération des personnes par limousine de grand luxe sans être titulaire d'un permis. Elle est présumée exploiter un permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés et subordonnés aux règles régissant de tels permis. Elle ne peut retenir que

les services d'un titulaire de permis de chauffeur de taxi pour conduire sa limousine de grand luxe.

« Cette personne doit payer à la Commission un droit annuel de 5 000 \$ pour le maintien de son privilège qui ne peut être cédé, ni transféré. Ce droit doit être versé au Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal si la place d'affaires de cette personne — est là, en d'autres mots, là — ou le lieu où est garée pour fins de remisage ou d'entretien sa limousine de grand luxe est situé sur le territoire de l'île de Montréal. »

On ajoute 134.1, qui se lira comme suit:

« 134.1. La Commission délivre un permis de propriétaire de taxi dont l'exploitation est restreinte aux seuls services par limousine de grand luxe à une personne qui, selon le cas:

« 1° lui démontre avoir payé des droits totalisant au moins 50 000 \$, pour l'obtention et le renouvellement du permis visé aux articles 94.0.1 à 94.0.6 de la Loi sur le transport par taxi ou pour le maintien du privilège visé à l'article 134;

« 2° lui verse un montant représentant l'écart entre un montant de 50 000 \$ et celui payé pour l'obtention et le renouvellement du permis visé à ces mêmes articles de la Loi sur le transport par taxi ou pour le maintien du privilège visé à l'article 134.

● (11 h 50) ●

« Pour l'application du présent article, la Commission doit considérer un droit payé au Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal et verser à cette autorité tout écart visé au paragraphe 2° si la place d'affaires de [...] sa limousine de grand luxe était située sur le territoire de l'île de Montréal (indiquer ici la date de présentation du présent projet de loi).

« 134.2. Un permis de propriétaire de taxi délivré en vertu de l'article 134.1 est réputé avoir été délivré pour la première fois avant le [...] — la date.

« Malgré l'article 12, ce permis permet l'exploitation sur l'ensemble du territoire du Québec des services spécialisés qu'il autorise et ne peut faire l'objet d'une demande à l'effet d'obtenir de la Commission l'autorisation de délaissier la spécialisation des services par limousine de grand luxe.

« 134.3. Les articles 94.0.1 à 94.0.6 de la Loi sur le transport par taxi sont abrogés à la date d'entrée en vigueur des articles 134 à 134.2. »

Ça a été vraiment préparé avec le groupe concerné, mais il faut rappeler que j'avais posé beaucoup de questions à ces gens-là: Est-ce que vous voulez l'entendre ou si c'est un droit acquis à conserver? Puis c'est ça qu'on avait discuté, le jour où ils sont venus ici, et nous pensons que le texte, tel que rédigé, conserve un privilège au nombre de... C'était 120? Vous rappelez-vous du nombre? Il me semble que c'était 120 permis ou quelque chose du genre.

M. Brodeur: C'était 140.

M. Chevette: Oui. En tout cas, c'était...

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Il y a un article, le 134.1. J'ai de la misère à suivre ça. C'est quoi,

ça, ces droits-là de 50 000 \$, puis il y a des plus ou moins prenants, là?

M. Chevette: Je vais demander à maître qui a rédigé l'article avec le groupe de vous l'expliquer.

M. Savard (Gilles): Gilles Savard. Ce qui se produit, c'est que, déjà au moment où on se parle, la Loi sur le taxi fixe un droit annuel, un coût de permis de 5 000 \$ par année pour ce type de véhicules là.

M. Brodeur: Pour les limousines de grand luxe.

M. Savard (Gilles): Pour les limousines de grand luxe, ce qu'on appelle communément les V.I.P., les vraies limousines allongées. Donc, 134, 134.1 et suivants, ces articles-là font en sorte qu'on change le système. C'est que, dans un premier temps, on cesse d'émettre des permis en vertu de la loi actuelle, qui va quand même survivre pendant quelque temps parce que toute la nouvelle loi ne prend pas effet immédiatement. Donc, on cesse d'émettre des permis. Les 140 et quelques personnes, qu'on me dit, là, qui ont ce type de permis peuvent continuer d'exploiter leur entreprise sur le même territoire. Elles continuent de payer, à ce moment-là, le 5 000 \$ mais pour maintenir un privilège.

Lorsqu'on en vient à 134.1, ça nous explique comment est-ce qu'on échange, disons, ce privilège-là contre un permis. Les gens qui ont déjà payé dans le passé, à coups de 5 000 \$, plus que 50 000 \$ n'ont qu'à se présenter à la Commission, et la Commission, à ce moment-là, va leur octroyer un nouveau permis, selon la nouvelle loi, qui est un permis de taxi. La seule différence, c'est que ce permis-là est automatiquement spécialisé pour le transport par limousine de grand luxe, c'est-à-dire que, contrairement à d'autres permis dans cette loi-là, les gens qui vont avoir ce permis de grand luxe ne pourront pas revenir en arrière dans deux ou trois ans en disant: Bien, mon permis de taxi spécialisé pour le service de grand luxe, j'aimerais qu'il redeviennne un simple permis de taxi. Eux vont toujours rester permis de taxi spécialisé de grand luxe. En contrepartie, eux vont avoir l'ensemble du territoire du Québec, alors que, si c'était un permis qui répondait à toutes les autres règles, ils n'auraient pas eu l'ensemble du Québec. Donc, d'un côté, ils vont recevoir l'ensemble du territoire du Québec, mais pour exploiter le type d'entreprise qu'ils exploitaient vraiment au moment où ils ont eu le permis.

M. Brodeur: Donc, on donne un droit acquis, si je comprends bien, à ceux qui présentement ont des limousines de grand luxe. Et, supposons, celui qui, au lendemain de la prise d'effet de la loi, s'achète une limousine de grand luxe, pour cette personne-là, quel sera le...

M. Savard (Gilles): La personne devra, à ce moment-là, carrément utiliser la loi actuelle, c'est-à-dire soit acheter un permis de taxi dans un des territoires qui vont être décrétés pour permettre la spécialisation pour des véhicules de grand luxe — et ça, ils l'acceptaient, de ce qu'on me dit — ou encore essayer d'obtenir un nouveau permis qui, lui, par contre, est limité à un terme

de cinq ans maximum, mais en faisant une preuve de nécessité et en autant que le nombre de permis pour cette agglomération-là, selon le décret que prendra le gouvernement, ne soit pas atteint.

**M. Brodeur:** Quel sera l'effet de ce système-là sur la construction des nouvelles limousines de grand luxe? On sait qu'il y a une entreprise à Sherbrooke qui en fabrique. Est-ce que ça a été mesuré aussi, ça? Parce que, moi, le premier coup de téléphone que j'ai eu concernant les limousines de grand luxe, c'est de M. Boutin, propriétaire d'une entreprise à Sherbrooke qui fabrique des limousines de grand luxe, qui avait vu des commandes annulées. J'aimerais bien saisir, si on fait ça, quel sera l'effet sur cette entreprise-là.

**M. Chevette:** Moi, j'y vois un avantage, parce que le fait de confirmer qu'ils peuvent acheter un permis de taxi qui a de la valeur... Parce que ceux qui sont revendables, ce n'est pas ceux de quelques 100 \$, c'est ceux qui valent peut-être 40 000 \$ à une place, 60 000 \$ à l'autre. Donc, c'est tout le contraire. Sauf qu'ils se protègent, les gens, et je les comprends, ils sont 140, puis le marché ne peut pas évoluer à un rythme fou dans ça. Les besoins se développent peut-être de façon graduelle. Il y a de plus en plus, par contre, des fins d'année... Il y a du remplacement de flotte assez régulier parce qu'ils gardent quelque chose d'ultrapropre dans ça, de sorte qu'on ne croit pas qu'il y ait d'impact.

**M. Brodeur:** O.K. Parce que mon souci, en fin de compte, c'est pour cette personne-là, pour cette entreprise-là. Il ne faudrait pas faire en sorte que ça aille bien pour les 140 qu'il y a là et puis, pour tout le reste, que ce soit tout...

**M. Chevette:** Bien, vous pourrez vérifier avec ce groupe. Je pense que ça correspond exactement à ce que...

**M. Brodeur:** Oui, peut-être que, même si on...

**Une voix:** ...

**M. Chevette:** Ah oui! Ils pourraient prendre d'autres possibilités de la loi pour se spécialiser. Quand on parle de la spécialisation des taxis, ce n'est pas directement un moratoire. Eux autres, ils conservent un droit acquis sur la façon de procéder puis ils ont une procédure nouvelle. Pour se spécialiser, bien, ça, c'est tous les autres.

**M. Brodeur:** O.K. Parce que le problème dont les chauffeurs de limousine de grand luxe nous ont fait part ici, c'est que, en plus d'acheter une limousine de 100 000 \$, il fallait qu'ils achètent un permis, etc. Dans la formulation de l'article, est-ce qu'on doit comprendre que, par exemple, quelqu'un qui a une limousine de grand luxe depuis 10 ans, qui a payé 5 000 \$ par année, se trouverait à avoir ses droits payés en totalité?

**M. Savard (Gilles):** Tout à fait.

**M. Chevette:** Exact.

**M. Brodeur:** Celui qui l'achèterait aujourd'hui, lui devrait payer 50 000 \$. Celui qui a acheté il y a cinq ans et qui a payé 25 000 \$, lui, c'est quoi, sa situation exacte?

**Une voix:** Il demande 25 000 \$.

**M. Chevette:** Expliquez-le, maître.

**M. Savard (Gilles):** Il a deux choix. C'est qu'il peut continuer à payer tout simplement 5 000 \$ par année pour maintenir son privilège, ou la deuxième option, c'est de dire à la Commission: J'ai déjà 25 000 \$ de payés; je vous verse 25 000 \$, et tout de suite vous m'octroyez le permis de propriétaire de taxi spécialisé, limousine de grand luxe, en fonction de l'article 134.1.

**M. Brodeur:** O.K., qui a une valeur de revente.

**M. Chevette:** Exact.

**M. Savard (Gilles):** Qui a des valeurs. Il est entièrement transférable.

**M. Brodeur:** Donc, est-ce que c'est un permis de taxi qui permet également l'opération d'un taxi régulier, ça?

**M. Savard (Gilles):** Non.

**M. Brodeur:** Non, parce qu'il ne faudrait pas en rajouter non plus.

**M. Chevette:** Non, non. Non, non. Bien non! Parce que là vous verriez sauter d'autres groupes. Ha, ha, ha!

**M. Brodeur:** Oui, je pense qu'on les verrait sauter.

**M. Savard (Gilles):** Même, ce n'est vraiment pas leur type de marché, ça.

**M. Brodeur:** Peut-être qu'ils se poseraient cette question-là.

**M. Savard (Gilles):** Ce n'est vraiment pas leur type.

**M. Chevette:** Non, ce n'est pas le même du tout, type de marché.

**M. Brodeur:** O.K. On veut juste s'assurer que la volonté de ces gens-là soit remplie.

Vous me disiez que vous avez rédigé l'article avec des conseillers juridiques de l'Association. Non?

**M. Chevette:** Non. C'est avec qui, celui-là? Non, ça, c'était avec Desjardins, ce que je vous ai dit.

**M. Savard (Gilles):** C'est avec Desjardins qu'on a contacté les conseillers juridiques. C'était, entre autres, Me Lapière, notaire au Mouvement Desjardins. J'oublie

le nom de l'autre avocate. Non, celui-ci, je ne l'ai pas rédigé avec les conseillers juridiques de l'Association. Un représentant de mon client, le ministère des Transports — je crois que c'est M. Martin — a discuté avec les gens, il y a eu des échanges et on m'a rapporté les propos. J'étais aussi là lorsque les gens ont fait les représentations, il y a des documents qui ont été déposés. Sur cette base, on a rendu, à ce moment-là, une disposition qui s'harmonise avec l'économie du projet de loi en respectant les demandes des gens eux-mêmes.

**M. Brodeur:** O.K. Alors, je me souviens, il y avait M. Capitina. Ils étaient quatre.

**M. Chevette:** Oui, il y en avait quatre ou cinq.

**M. Brodeur:** Ils étaient quatre. Donc, ces gens-là ont été consultés. Si ça fait leur affaire... Sous réserve de tout ça, M. le Président...

**Une voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** On va procéder dans l'ordre pour être certain que ça fonctionne bien puis qu'il n'y ait pas de problème. Est-ce que l'amendement à l'article 134 est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Brodeur:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 134, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Brodeur:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que 134.1 est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Brodeur:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 134.2?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 134.3?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Alors, nous passons maintenant à l'article suivant, qui est...

**M. Brodeur:** Juste un instant, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le député.

**M. Brodeur:** Mes collègues m'informent...

**M. Chevette:** Ah! la liste.

**M. Brodeur:** La liste, je l'ai, mais y aurait-il une copie des amendements pour le député de l'Acadie?

**Des voix:** La deuxième série ou la première série d'amendements?

**M. Brodeur:** Ceux d'hier.

**M. Chevette:** Mais il y en a eu, des faits, de la deuxième série.

**Une voix:** Ils ont été déposés...

**M. Chevette:** Je les ai déposés hier soir.

**M. Brodeur:** Oui, c'est parce qu'ils étaient partis...

**M. Gobé:** C'est les mêmes que j'ai, là?

**Une voix:** On vient de les avoir...

**M. Brodeur:** Ah! Il y en a une autre...

**M. Gobé:** Celui que j'ai, là, c'est lequel, moi, que vous m'avez donné?

**Une voix:** C'est les amendements qui ont été déposés hier.

**M. Brodeur:** O.K.

• (12 heures) •

**M. Gobé:** C'est ceux d'hier ou d'aujourd'hui?

**Une voix:** Ceux à date.

**M. Gobé:** C'est ceux à date, ça? Donc, ceux d'hier... Bien, je n'étais pas là hier, mais...

**M. Chevette:** Il y a deux batches, là, celle d'hier puis celle de la journée d'aujourd'hui.

**Le Président (M. Lachance):** Celle d'hier commence avec l'article 12, l'amendement à l'article 12.

**M. Brodeur:** Oui, j'en ai une copie.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, je rappelle qu'on a étudié les articles 20, 75 et 134. Nous en sommes maintenant à l'article 130. M. le ministre.

**Une voix:** Amendement.

**Le Président (M. Lachance):** Amendement.

**M. Chevette:** Amendement à 130: Modifier l'article 130:

1° par l'insertion, après le paragraphe 2°, du paragraphe suivant:

«2.1° transmet à l'inspecteur général des institutions financières un avis de dissolution de la personne morale, pour inscription dans le registre des

entreprises individuelles, des sociétés et personnes morales ainsi qu'un avis de sa nomination.»

2° par le remplacement du paragraphe 5° par le suivant:

«5° partage l'actif entre les membres de la personne morale dissoute en parts égales sauf dans le cas de biens provenant des contributions de tiers qu'il doit remettre à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec instituée en vertu de l'article 35;» et

3° par le remplacement, dans le paragraphe 7°, du mot «Inspecteur» par le mot «inspecteur». Il y avait un grand I au lieu d'un petit i.

**M. Brodeur:** On avait tout vu ça.

**M. Chevette:** Oui? Ha, ha, ha! Voici ce que je veux dire, ici. Vous vous rappellerez qu'un des grands reproches du début, c'était de dire: Les cotisations des membres doivent retourner aux cotisants. C'est ce qu'on vise, sauf qu'il peut y avoir de l'argent par des tiers qui servirait à l'ensemble de l'Association — des affaires subventionnées, par exemple. Mais, les cotisations, on crée l'obligation aux personnes de les remettre aux cotisants. Ça, c'était un des grands reproches qu'on faisait au projet de loi. Je pense que ça clarifie la demande qui avait été faite à ce moment-là là-dessus.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Oui. On parle des cotisations, des cotisations qui auraient été accumulées, qui sont remises aux membres. Est-ce qu'il y a d'autres genres d'actif qui existent dans les...

**M. Chevette:** Il y en a, mais pas dans les liges. Dans les associations de services, il y en a qui, pour se payer leur dispatch, ont un petit fonds, mais ils ne sont pas touchés par la loi, on ne les dissout pas. Donc, ça ne change rien. Donc, je ne parle pas d'eux autres.

**M. Bordeleau:** Mais pourquoi, à ce moment-là, vous utilisez le terme «actif» et non pas le terme «cotisation», si c'est juste des cotisations?

**M. Chevette:** Non, ils peuvent avoir fait de l'argent avec leurs cotisations. Ils peuvent avoir de l'informatique qu'ils vont céder et qu'ils vont vendre, puis ça retourne à ceux qui ont contribué à l'acheter. On est mieux avec «actif», ça va leur donner possiblement plus que «cotisation» seulement.

**M. Bordeleau:** On a-tu une idée des montants que ça peut représenter d'une ligue à l'autre? Les extrêmes, c'est quoi?

**M. Chevette:** Ah! il y en a pour qui ce n'est presque rien, mais il y en a peut-être trois, quatre ou cinq qui peuvent avoir... Une qui a assez d'argent, qui a même abandonné la cotisation, si j'ai bien compris, pour l'année qui vient, donc qui a assez d'argent.

**M. Brodeur:** Si je peux vous informer, la Ligue de Montréal, selon l'information que j'ai, c'est 500 000 \$.

**M. Chevette:** 500 000 \$. Mais il ne doit pas y avoir des fortunes dans ça.

**M. Brodeur:** Ça comprend une bâtisse, par exemple.

**M. Chevette:** Mais, quand même, s'il y a liquidation des actifs, ça s'ajouterait... Par exemple, s'il y a un système informatique, un système de téléphonie particulier qu'ils ont achetés ou des appareils de photocopie, d'imprimerie, je ne sais pas, donc on a préféré mettre «actif» pour bien démontrer que ça retournerait à ceux qui ont injecté de l'argent pour...

**M. Bordeleau:** Les modalités de redistribution, qui va déterminer ça?

**M. Chevette:** Bien, ils ont des listes de membres et de cotisants.

**M. Bordeleau:** Non, mais est-ce que ça va être à parts égales entre tous les membres ou s'il peut y avoir d'autres facteurs qui vont entrer en considération?

**M. Chevette:** Oui, c'est à parts égales.

**M. Bordeleau:** Ah oui, à parts égales. O.K.

**M. Chevette:** Oui.

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

**M. Brodeur:** Oui...

**M. Chevette:** Bien, ici, au niveau de la répartition, vous regarderez le Code civil, c'est exactement la formule du Code civil qu'on a reprise, qu'on a transposée.

**M. Brodeur:** O.K. Donc, il y aura le liquidateur, le liquidateur sera chargé de...

**M. Chevette:** Bien, le liquidateur, il peut faire ça même avec les dirigeants existants, il va travailler avec eux autres.

**M. Brodeur:** Oui, oui, mais j'imagine que... Parce que, si on prend La Ligue de Montréal...

**M. Chevette:** C'est une protection, ça.

**M. Brodeur:** ...c'est l'exemple le plus facile, parce qu'il y a une bâtisse, il y a des photocopieurs, il y a toutes sortes de choses, là.

**M. Chevette:** C'est ça.

**M. Brodeur:** Donc, il y a autre chose que de l'argent liquide. Donc, ça doit être... à moins que,

possiblement, cette Ligue-là se reforme sous la troisième partie des lois des compagnies. Pourrait-elle se reporter acquéreur de tous ces biens-là qui lui appartiennent déjà?

**M. Chevette:** Mais ça, les gens, ce sont ceux qui étaient signataires de cette structure-là. Dorénavant, l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi, ce sera celle qui officiellement représentera l'industrie. Mais, pour des fins personnelles, on ne peut empêcher personne. On pourrait avoir quatre propriétaires qui se créent une association puis qui veulent se donner, je ne sais pas, moi, un lieu d'entretien des taxis. On ne peut rien faire contre ça. La loi sur la formation des compagnies existe, puis on n'a aucun pouvoir de les empêcher.

**M. Brodeur:** Oui. M. le Président, naturellement, j'amène ces questions-là, et le ministre est au fait de la chose...

**M. Chevette:** Non, non, c'est important. C'est important.

**M. Brodeur:** ...parce qu'il y a une requête, puis on n'a pas à juger de la validité ou du bien-fondé de la requête, une requête qui a été déposée en Cour supérieure, une requête en jugement déclaratoire et en sursis et pour une ordonnance de sauvegarde, par les ligues de taxi de Montréal, de Laval, de l'ouest de Montréal et de l'est de Montréal, tout ça indiquant que, selon elles, la façon de cette loi de faire, d'abolir la ligue de taxi, serait non conforme à la loi, en particulier au droit d'association.

**M. Chevette:** Bien...

**M. Brodeur:** Ceci étant dit, M. le Président, on laissera au juge le bon soin de décider de la requête, sauf que, si jamais cette requête n'était pas acceptée par le juge, il faudrait faire en sorte que, au moins...

**M. Chevette:** On ait le partage.

**M. Brodeur:** ...on ait un partage équitable.

**M. Chevette:** Et, pour la requête reprochant un partage non équitable, le Parlement devance même le jugement en rendant le partage équitable. Et, à ce que je sache, les tribunaux civils ou les tribunaux criminels sont là pour appliquer les législations que les gouvernements votent.

**Une voix:** A posteriori.

**M. Chevette:** Et non pas a priori.

**Une voix:** Voilà. C'est cela.

**M. Brodeur:** Je dois quand même rappeler, M. le Président, que, tant que la loi n'est pas adoptée au salon bleu...

**Une voix:** Ce n'est pas une loi.

**M. Chevette:** C'est vrai, ce n'est pas une loi.

**M. Brodeur:** ...ce n'est pas une loi, donc ils gardent totalement leur droit de s'inscrire devant les tribunaux et d'obtenir un jugement déclaratoire.

**M. Chevette:** Je ne suis pas avocat, mais je peux vous dire que, personnellement, j'ai lu la requête, puis je dois, dans les circonstances, retenir mon jugement à cause du fait que ça passe après-midi. Parce que, si on avait à échanger sur la valeur de la requête, sans être avocat, il y a des choses qui, prima facie, comme on dit si bien en latin... À sa face même, il y a des choses qui s'analysent vite.

**M. Brodeur:** Naturellement, M. le Président, je ne peux pas être juge de la décision qui portera sur cette requête-là. Vous le savez, puis sûrement tout le monde ici, alentour de la table, a des expériences, on ne sait jamais ce qui peut être décidé devant les tribunaux. Donc, c'est pour cela, n'ayant pas toutes les données pour faire la preuve ici, qu'on laissera le bon soin à la Cour supérieure de décider de la validité de cette requête-là.

**Une voix:** Oui, oui, on ne parle plus de ça.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Est-ce que l'amendement à l'article 130 est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Brodeur:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 130, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Chevette:** Oui.

**M. Brodeur:** Adopté.

#### Forum des intervenants de l'industrie du taxi

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Nous passons à l'article 71.

**M. Chevette:** Un instant, M. le Président, parce que je suis... L'article 71, c'est dans les blanches.

**Une voix:** Il y a un amendement.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, un amendement.

**M. Chevette:** Il y a un amendement, M. le Président, et je le présente: Modifier l'article 71 par l'addition, après le troisième alinéa, de l'alinéa suivant:

«Pour l'application du troisième alinéa, le gouvernement identifie par décret les associations et les groupements qui seront invités par le ministre à lui soumettre la candidature de deux personnes parmi lesquelles il choisira le membre devant représenter leurs intérêts. Outre les titulaires de permis de chauffeur de

taxi représentés par l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, les associations...»

**M. Brodeur:** Est-ce qu'on peut suspendre deux minutes? J'ai un message urgent.

**M. Chevette:** Oui, oui.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Alors, suspension de quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 12 h 10)*

*(Reprise à 12 h 21)*

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! Nous allons reprendre nos travaux. M. le ministre, je pense que nous en étions à la discussion de l'article 71, à l'amendement à 71.

**M. Chevette:** Oui. M. le Président, je vais le relire, parce qu'on en avait la moitié de lue.

«Pour l'application du troisième alinéa, le gouvernement identifie par décret les associations et les regroupements qui seront invités par le ministre à lui soumettre la candidature de deux personnes parmi lesquelles il choisira le membre devant représenter leurs intérêts. Outre les titulaires de permis de chauffeur de taxi représentés par l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, les associations et regroupements identifiés par décret doivent au moins permettre que soient représentés les titulaires de permis de propriétaire de taxi, les titulaires de permis d'intermédiaire en service de transport par taxi et les usagers des services de transport par taxi.»

**M. Gobé:** C'est qui...

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

**M. Gobé:** Oui. Excusez, M. le Président, j'allais prendre la parole sans vous la demander. Vous m'excusez. Les regroupements identifiés par décret, c'est quels regroupements, M. le ministre?

**M. Chevette:** Il peut y avoir plus de décrets que ça, plus de groupes que ça.

**M. Gobé:** C'est avec lesquels? Qu'est-ce que vous avez l'intention de faire? Est-ce que vous pouvez nous le dire?

**M. Chevette:** Je pensais peut-être au Bureau du taxi de Montréal, je pensais aux associations de services, par exemple. Ils peuvent avoir un mot à dire. Parce qu'il faut bien comprendre que c'est le Forum, là. Le Forum, il n'y a pas de décision qui se prend là, sauf des recommandations pour le ministre qui, lui, peut modifier des choses après. Mais là, quand on modifiera des choses issues du Forum, il faudra passer par l'Association professionnelle. C'est parce que je ne voulais pas tout le mettre, mais c'était dans le sens que M. le député de

Shefford disait: Assurez-vous au moins que les groupes principaux soient représentés par catégories.

**M. Gobé:** Est-ce qu'on peut penser qu'il y aura des représentants des villes, comme la ville de Montréal, ou des grandes villes, là? C'est certainement une activité qui est importante dans la municipalité.

**M. Chevette:** Oui. C'est marqué «notamment», donc on pourra... On a avantage à ce qu'on brasse des idées dans ce Forum-là puis que l'ensemble des idées soient discutées. Mais il faut bien comprendre qu'on se crée un forum, mais les pouvoirs demeurent des suggestions et des recommandations au ministre.

**M. Gobé:** Oui, oui, c'est une table de concertation.

**M. Chevette:** Exact.

**M. Gobé:** Donc, l'important, c'est d'avoir des représentants municipaux.

**M. Chevette:** D'avoir le plus large éventail possible de ceux qui ont une implication de près ou de loin dans l'industrie du taxi.

**M. Gobé:** Il ne faut pas que ça devienne trop lourd non plus, à un moment donné, que ça ne fonctionne plus non plus, là.

**M. Chevette:** Oui. De toute façon, entre vous et moi, si on le met trop lourd puis si c'est un lieu où le milieu urbain, par exemple, voudrait étouffer le milieu du taxi, ce ne serait pas long que ça sauterait, puis les chauffeurs me diraient: Je veux rencontrer le ministre; l'Association professionnelle, je ne veux rien savoir de ce Forum-là. Donc, il faut garder un équilibre, comme on fait dans le camionnage, puis ce n'est pas facile.

**M. Gobé:** Comment ça fonctionne dans le camionnage?

**M. Chevette:** On a choisi un président, qui est Paul-Émile Thellend, que vous devez connaître, qui est un ancien du ministère du Travail, un ancien négociateur aussi de la CEQ à l'époque d'Yvon. Et les discussions ont commencé, ils sont à se définir. Chaque centrale syndicale en fait partie, mais ils ont signé tant de membres parmi le... C'est 3 600 à peu près. On a aussi les patrons, l'ACQ, les intermédiaires, l'Association canadienne est là, le transport industriel. On a pris tous ceux, même sans frontières, là, je veux dire même si ce n'était pas québécois, c'était canadien, parce que, au niveau du camionnage, bien, on déborde nécessairement les frontières du Québec.

**M. Gobé:** Tout à fait.

**M. Chevette:** Et ça va bien. Ça, là-dessus, ils ont accepté.

**M. Gobé:** Est-ce que ça fonctionne bien? Il y a une synergie qui s'est créée?

**M. Chevrette:** Les gens, c'est eux autres mêmes qui m'ont demandé de le créer par législation, puis c'est pour ça qu'on a voté la loi n° 135.

**M. Gobé:** Merci.

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

**M. Brodeur:** Oui, M. le Président. Simplement pour s'assurer que les travailleurs de l'industrie du taxi aient une représentation, on pourrait peut-être... Je l'apporte comme suggestion, là, parce qu'on sait que les intérêts souvent de la ligue de taxi... Les gens de la région de Montréal, de la région de Québec — on faisait une motion hier sur St-Hyacinthe, par exemple — les gens en région, des fois, ils ont des visions différentes, et puis ce serait peut-être important que les gens qui touchent tout près à l'industrie du taxi, sur le terrain, aient des voix importantes.

**M. Chevrette:** Bien, vous le verrez même dans l'Association professionnelle, on dit: Un V.P. venant de Montréal. Ce n'est pas pour rien.

**M. Gobé:** Oui, c'est ça.

**M. Brodeur:** Oui, oui.

**M. Chevrette:** Je suis certain que ça fâche les oreilles de plusieurs chauffeurs, autant propriétaires que locataires, quand on dit, par exemple, qu'il y a de la minoune qui se promène. Vous ne voyez pas gros de minounes, c'est vrai, à Québec, puis vous ne voyez pas gros de minounes à Granby. Ça, c'est vrai, ça. Je reconnais ça, moi.

**Une voix:** À Québec, il y en a un peu.

**M. Chevrette:** Mais, dans l'industrie, je pense qu'il faut absolument qu'on ait une industrie puis qu'on ait des flottes qui ont de l'allure. Mais on ne peut pas faire un projet de loi pour chaque ville, donc on essaie... Mais on pourrait nuancer, effectivement, ça, je suis d'accord avec vous. Même au niveau de notre discours, on n'est pas obligés de dire que tout le monde est sur le même pied tout le temps, c'est vrai.

**M. Brodeur:** C'est ça. Parce qu'on le sait, M. le Président, ça fait quelques semaines qu'on travaille dans le dossier du taxi, que les discours, tout dépendant de quelle région ils viennent, ne sont pas nécessairement concordants.

**M. Chevrette:** Il y en a qui sont très discordants, à part de ça. J'en connais même de certaines régions qui viennent discourir dans d'autres villes puis qui prennent la place des autres dans certaines villes pour essayer de discourir. Mais ça, il faut que tu aies de la colonne puis que tu te tiennes debout, puis tu réponds aux questions.

**M. Brodeur:** Autre question, M. le Président: Ces gens-là sur le Forum de l'industrie du taxi, est-ce

que ces gens-là sont rémunérés? Est-ce que le président est à temps plein?

**M. Chevrette:** Le président, non, il est à temps partiel. Ordinairement, le ministère fournit les personnels de secrétariat, comme on fait... On assure le secrétariat. Ils peuvent avoir un budget de recherche. S'il y en a à qui on le demande puis à qui ça occasionne des pertes, on négocie avec eux. Mais certains présidents qui sont déjà rémunérés, eux autres ne sont pas payés. C'est un lieu de concertation.

Mais prenez l'Association des consommateurs. Si on les fait venir à Québec, c'est clair qu'il faut s'attendre à payer leurs dépenses, ça, c'est évident. Puis, s'ils perdent du salaire puis qu'on tient à ce qu'ils participent, bien... Demandez à quelqu'un qui fait 100 \$ par jour aujourd'hui de perdre 100 \$ par jour à chaque fois qu'il vient à Québec. Ils n'ont pas d'association nécessairement pour les soutenir. Non, ça, là-dessus, c'est vraiment le gros bon sens qui nous guide dans ça.

**M. Brodeur:** Donc, est-ce qu'on présume que, sur le mode de fonctionnement du Forum, après décision, il y aura un rapport de déposé qui sera acheminé au ministre? J'imagine que le ministre ne va pas siéger là tous les jours.

**M. Chevrette:** Non, mais ils sont même publics. Le rapport, comme on y met une assise dans la loi... Comme la table de concertation, par exemple, dans le transport, elle a eu 14 résolutions. Ils me les ont présentées, mais ils les ont rendues publiques. Ils m'ont demandé d'être avec eux pour les rendre publiques. La même chose pour le Forum sur le camionnage, ils vont faire des recommandations. Ils ont le droit de les rendre publiques, c'est un consensus. Donc, quand il y a des consensus... C'est tout à fait normal, s'il y a un consensus de toute l'industrie puis avec les gens impliqués, que ça crée une pression normale, quel que soit le gouvernement, c'est fait pour ça. C'est un lieu de concertation. Si c'est pour mettre ça sur les tablettes...

Il y a des idées qui progressent plus vite les unes que les autres. Il y en a qui peuvent être en application assez vite, surtout quand ce n'est pas nécessairement l'engagement de beaucoup d'argent à court terme, d'autres qui sont plus échelonnés. De plus en plus, quand je regarde aller toute la notion d'artisan, de bonshommes ou de bonnes femmes qui se taillent un emploi, qui n'ont pas de lieu de syndicalisation possible, bien, qu'est-ce qu'ils font? Ils essaient d'aller chercher un contrat type. Prenez l'exemple comme on a fait dans le camionnage: l'Ontario est en train de prendre le virage exactement comme on l'a pris, bâtir un lieu de concertation. Et là où il y a des consensus sur un contrat type, ça va devenir des éléments qui vont protéger puis qui vont améliorer le sort de ceux que vous ne pourriez pas syndiquer de toute façon.

● (12 h 30) ●

Tu sais, quand tu as un intermédiaire en transport qui se promène, qui fait un voyage pour l'un, un voyage pour l'autre, eh bien, si, pour l'essence, le gars lui donne 0,40 \$ du litre puis que le litre est à 0,80 \$, bien, dans un contrat type, il pourrait ne pas avoir à négocier. L'industrie pourrait dire: Écoute, on va

payer le prix réel de la gazoline, par exemple. Et puis ils peuvent s'entendre pour ceux qui sont à tarif horaire dans une fourchette de 50 \$ à 60 \$, par exemple. Quand on regarde en forêt, on en a une dans le vrac, une loi dans le vrac, puis ça varie entre 53 \$ et 65 \$. C'est des ententes directes avec une compagnie puis ses artisans.

Je pense qu'il va se dégager une nouvelle façon de faire, moi, dans ceux qu'on n'est pas capable de syndiquer. Et, quand on veut amender les lois du travail, on arrive toujours avec un problème: il y a l'artisan dépendant, l'artisan non dépendant, puis des fois ça dépend de l'évolution d'une compagnie. Il avait besoin d'artisans, il préfère maintenant avoir sa flotte. Vous savez toute la ribambelle de ce qui est arrivé. Moi, je pense que, quand on crée un lieu de concertation, souvent, dans l'industrie, à ce moment-là, il se dégage des consensus, et puis c'est ce qui empêche l'éclatement de toutes sortes de crises comme on avait vécues dans le camionnage en particulier.

**M. Gobé:** C'est rendu où avec la CSN?

**M. Chevette:** Ils vont faire partie du Forum parce qu'ils ont une représentativité assez intéressante, eux autres aussi. La CSD aussi a une représentativité. Donc, les trois centrales vont se retrouver là, dans le Forum du camionnage. Mais la syndicalisation dans le camionnage est très dure parce qu'il y a des propriétaires dépendants qui, en vertu du Code du travail, ici, ne sont pas syndiqués, alors qu'ils le sont en vertu du Code canadien, puis, dès que tu fais un voyage à l'extérieur du Québec, c'est le Code canadien qui te couvre et non pas le Code du travail québécois. C'est pas mal complexe.

**M. Gobé:** D'où l'importance peut-être d'harmoniser notre Code avec celui du fédéral, là. C'est ça qu'on avait suggéré, dans le temps.

**M. Chevette:** J'ai l'impression qu'ils vont probablement faire ça dans les amendements. Je ne le sais pas, s'ils vont le faire, je n'ai pas suivi la réforme de Mme Lemieux. Mais une chose qui est certaine, c'est que, même la réforme de la notion de dépendance, on ne retrouvait pas ça dans le taxi. Quand tu es locataire, la journée que tu loues, tu es maître de toi-même. Si tu veux travailler cinq heures, tu travailles cinq heures. Si tu veux travailler 10 heures, tu travailles 10 heures. Tu deviens ton propre patron avec une location d'auto d'un autre. Le propriétaire, lui, il est artisan, il est à la fois un entrepreneur et un artisan.

Donc, on ne trouvait pas de définition claire. Le Code du travail ne trouvait pas de définition au sens du Code du travail. Ceux qui pourraient se syndiquer, ce serait si un monsieur ou une compagnie avaient 25 ou 50 automobiles...

**M. Gobé:** Puis ils engagent des chauffeurs.

**M. Chevette:** ...puis qu'ils engageaient des chauffeurs. Là ils auraient pu se prévaloir du Code du travail. Mais ce n'est pas le lot dans le domaine du taxi, et je ne suis pas certain, entre vous et moi...

**M. Gobé:** Que ce serait la meilleure affaire.

**M. Chevette:** ...que ce serait viable. Je ne sais pas comment le pauvre type qui ferait face à une convention collective puis qui dirait: Bon, on travaille huit heures par jour, trois chiffres, 24 heures, bonjour, Luc, avantages sociaux, et tout... Le réalisme nous amène à dire: Donnons-leur des outils plutôt pour qu'ils puissent améliorer collectivement leur sort avec différentes possibilités. Et le nombre des 7 000 et des 11 000 crée un bassin de 18 000 assez intéressant pour négocier certains avantages, donner certains avantages, avoir un poids de représentativité important.

Et là où ça va se jouer au cours des prochaines années, selon ma vision à moi, ça va être l'élargissement du gâteau. Le bénévolat à 0,34 \$ ou à 0,29 \$, c'est déjà aboli. La réadaptation d'un nombre d'autos avec des subventions ou des amortissements dans les rapports d'impôts, ça va créer un autre champ d'action qui n'est pas créé actuellement ou qui l'est difficilement. Comment voulez-vous rentrer une chaise roulante dans certaines valises d'auto?

**M. Gobé:** C'est ça que je disais.

**M. Chevette:** Ça ne marche pas. Il y a également le transport médical. Et je peux vous dire que, dans le milieu rural — et ça, je n'en ai pas parlé ici, mais je vais en parler pour la première fois ce matin — le transport en commun, on arrive toujours avec des maudits déficits qui n'ont pas d'allure. Ils disent: Bien oui, vous faites passer l'autobus par Saint-Gérard-Majella, Sainte-Marie-Salomé, vous savez, les petits villages en arrière, on a un client puis il faut passer par là. Si on prenait un taxi pour ramasser les deux clients puis les emmener à un poste où le système de transport autobus passe... Ça existe, ça, au Québec, présentement, mais sur une très petite échelle.

**M. Gobé:** À Laval, ça existe.

**M. Chevette:** Je suis en train de rentrer ça dans la tête de mon monde, là. On va avoir une réunion ce matin. Ce matin, ils sont en réunion à Le Gardeur pour faire un seul CIT puis greffer un système de taxis partout où un système d'autobus est trop dispendieux. Je viens de faire quoi? Je viens d'élargir l'assiette ou la disponibilité de travail pour le taxi.

**M. Gobé:** Et de rentabiliser.

**M. Chevette:** C'est dans ce sens-là qu'on va réussir quelque chose, en élargissant le plateau de travail alors qu'il était de plus en plus réduit. Ce n'est pas croyable comment il était réduit, le champ. Parce que le bénévolat, là, à 20 \$ de l'accompagnement, puis à 11 \$ pour le dîner, puis à 0,34 \$ du kilomètre, je peux-tu vous dire qu'il y avait des chauffeurs de taxi qui étaient jaloux? Puis dans mon coin, là. Pas seulement à Québec ou partout, dans mon coin. C'est du bénévolat payant, ça. Moi, la notion de bénévolat que j'ai apprise à la petite école, ce n'est pas tout à fait ça.

**Le Président (M. Lachance):** Bon. Alors, M. le député de l'Acadie, vous aviez demandé la parole.

**M. Chevette:** Je m'excuse si j'ai été long, mais c'est important de voir la direction qu'on veut prendre.

**M. Gobé:** Non, c'est très intéressant, très, très intéressant.

**M. Bordeleau:** Bien, c'est ça. J'ai quelques questions qui font suite aux commentaires que le ministre a faits. D'abord, vous parliez de la question du bénévolat, là, vous avez terminé là-dessus, que c'était réglé depuis l'été dernier. Est-ce que vous pourriez juste nous résumer qu'est-ce qui a été réglé puis de quelle façon?

**M. Chevette:** C'était la Commission des transports qui décidait combien du kilomètre pour le transport bénévole. Et, vous vous rappelez, la Fédération nous avait dit: Nous autres, on n'est pas d'accord avec ça. Donc, on a aboli, je ne me rappelle plus dans quel cadre de quelle loi, là, cette obligation de décréter un tarif. Mais on a obligé, par exemple, que les organismes aient un registre puis qu'ils inscrivent les noms et le quantum d'argent qu'ils leur donnent, parce que souvent c'est des organismes subventionnés par le gouvernement.

**M. Bordeleau:** Mais qu'est-ce qui garantit que les gens n'auront pas les mêmes montants donnés par les organismes et que ça ne va pas devenir quand même en parallèle un système qui va faire que les gens vont aller chercher des revenus avec ça puis que ça va être au détriment du taxi?

**M. Chevette:** C'est justement pourquoi on fait le registre, pour que le Revenu ait accès au registre. Vous regarderez comment la loi a été rédigée.

**M. Bordeleau:** Mais ça va être fait comment? Obligatoirement, il y a un transfert au ministère du Revenu?

**M. Chevette:** C'est obligatoire au... Bien, c'est-à-dire, est-ce que le transfert est obligatoire ou si c'est plutôt le pouvoir du Revenu d'y aller, d'avoir les listes?

**Une voix:** Même le Transport peut vérifier si...

**M. Chevette:** Même nous, on peut y aller.

**Une voix:** Article 3, paragraphe 3°. C'est un autre article.

**M. Gobé:** Article 3°?

**Une voix:** Oui, paragraphe 3°.

**M. Chevette:** Même, dans l'article 3 sur lequel on aura à se prononcer, on se donne le pouvoir d'y aller, en plus.

**M. Bordeleau:** O.K. Tout à l'heure, vous parliez du Forum sur le camionnage puis on parlait des rapports, là, qu'il va faire. Est-ce que Forum sur le camionnage a déjà fait des rapports, à date?

**M. Chevette:** Non. Dans le vrac, ils ont non seulement fait des rapports, mais on a voté la loi puis on a dicté... Ils viennent d'avoir une entente avec l'ACRGTO.

**M. Bordeleau:** Quand vous parlez de rapports, là, à quoi vous pensez? Est-ce que ces forums-là vont faire comme des espèces de rapports annuels de ce qui s'est passé dans l'année, des sujets discutés?

**M. Chevette:** Non. Aussitôt qu'il y a un consensus sur un point, ils peuvent le rendre... Ils sont maîtres de leur procédure avec le président qu'on nomme. S'il y a un consensus assez large sur un point puis s'ils veulent faire évoluer ça vite, ils peuvent le rendre public. Ils peuvent me convoquer, me demander une rencontre. On les laisse très libres. C'est plutôt une assise légale qu'on leur donne, puis c'est tout, pour justifier un peu les dépenses que ça occasionne, bien sûr. C'est plus l'objectif. Dans le fond, on pourrait créer ça sans loi.

**M. Bordeleau:** Quand vous dites que les rapports sont publics, est-ce qu'il y a une obligation de les rendre publics ou est-ce que le ministre peut dire: Bien, ces rapports-là... Ou: On vous donne un rapport, mais c'est confidentiel à vous et on ne le rend pas public ou...

**M. Chevette:** Je n'ai aucun pouvoir sur leurs rapports. Ils peuvent les rendre publics comme ils veulent, ils peuvent stratégiquement les garder. C'est le groupe intéressé. Moi, je n'ai pas d'autorité sur eux. Je peux leur soumettre cependant des objets d'étude. Je pourrais dire, par exemple: Compte tenu que le pétrole continue à monter puis qu'il devait descendre, quelles suggestions vous me faites?

**M. Gobé:** Leur intérêt, c'est de les mettre publics.

**M. Chevette:** Ils ont intérêt, eux autres.

**M. Gobé:** Bien oui. S'ils font des rapports juste pour eux-mêmes...

**M. Chevette:** Ils ont vraiment intérêt à les mettre publics.

**M. Bordeleau:** Vous ne pouvez pas demander au Forum de faire un travail pour vous remettre confidentiellement un rapport?

**M. Chevette:** Non. Non, non, ils sont maîtres de leur contenu, puis c'est heureux que ce soit ça.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Gobé:** Il est nommé pour combien de temps, le président?

**M. Chevette:** Tu es nommé pour combien de temps, toi, là?

**M. Gobé:** Excusez, M. le Président, je suis...

**M. Chevrette:** Non, c'est une bonne question.

**Une voix:** Je pense que c'est trois ans.

**Une voix:** Trois ans?

**Une voix:** Deux ans ou trois ans. Je vais le vérifier. Attendez un petit peu.

**M. Chevrette:** Je ne me rappelle plus, là. C'est deux ou trois ans.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Oui. Alors...

**M. Chevrette:** Je vais le vérifier, puis on va vous le dire avant la fin de la séance.

**M. Bordeleau:** Je veux juste revenir sur l'article 71, là, pour bien comprendre. Bon, l'idée, c'est d'abord que les associations ou les regroupements fassent des propositions à l'intérieur desquelles le ministre choisit, plutôt que de le laisser choisir comme c'était à l'origine dans le projet de loi.

**M. Chevrette:** Oui.

● (12 h 40) ●

**M. Bordeleau:** Alors, je comprends ce point-là. Maintenant...

**M. Chevrette:** En d'autres mots, c'est deux nombres, puis il faut que je prenne l'un des deux.

**M. Bordeleau:** Oui. Mais ce que je veux clarifier, c'est que je regarde l'article 71, tel qu'il est rédigé, dans le projet de loi. On dit: «Le Forum se compose d'un président, nommé par le gouvernement, et d'au plus neuf autres membres nommés par le ministre.» À ce moment-là, c'était ça, là...

**M. Chevrette:** Oui.

**M. Bordeleau:** «Et d'au plus», est-ce que ça veut dire que le ministre pourrait décider...

**M. Chevrette:** On l'a enlevé, ça.

**M. Bordeleau:** Ça veut dire que le ministre pourrait décider qu'il y en ait seulement trois?

**M. Chevrette:** Attendez un peu. «Ce Forum...» Ah, correct, le premier paragraphe. C'est le troisième alinéa qui est modifié. On en ajoute un troisième.

**M. Bordeleau:** Vous en ajoutez, mais le deuxième qui est là, «Le Forum»...

**M. Chevrette:** Oui, c'est neuf.

**M. Bordeleau:** Pardon?

**M. Chevrette:** C'est neuf autres membres.

**M. Bordeleau:** Non, mais c'est marqué «d'au plus neuf». Ça veut dire que le ministre aurait la discrétion d'en nommer trois, s'il le voulait?

**M. Chevrette:** Non, non. C'est-à-dire que chaque groupe... Parce que c'est notamment les groupes suivants. Si je dis «les villes», si je dis... Mais ça ne pourra pas dépasser neuf, parce que là ça deviendrait lourd puis il pourrait y avoir un boycott du Forum en ne se présentant pas si on ne fixait pas de nombre.

**M. Bordeleau:** Mais il me semble qu'il y a quelque chose là... Si vous dites «d'au plus», ça donne la liberté au ministre d'en mettre moins?

**M. Chevrette:** Oui, mais je n'ai pas avantage à ne pas mettre les principaux artisans. Plutôt que de faire toute une liste puis d'en oublier un, là, pour s'assurer que les propriétaires, les locataires, l'Association professionnelle... On a mis les usagers, naturellement. Mais les usagers, ça va-tu être les ACEF qu'on va consulter ou qui?

**M. Gobé:** Transport adapté.

**M. Bordeleau:** Mais, quand on fait le tour des groupes que vous avez mis à date, ça en fait combien?

**M. Chevrette:** Ça en fait quatre.

**M. Gobé:** Quatre. Il reste de la place pour cinq.

**M. Chevrette:** Il en reste cinq autres.

**M. Bordeleau:** Puis vous pourriez décider que vous arrêtez à quatre.

**M. Gobé:** Ça peut être une ville, il peut y avoir des villes.

**M. Chevrette:** Non, mais je ne serais pas... C'est parce que je ne voulais pas être exhaustif, parce que, si j'arrive à neuf puis qu'ils me disent un groupe qui est bien important, savez-vous ce qu'on fait dans ce temps-là? On le jumelle avec un autre. Ils sont deux par groupe, à ce moment-là, comme on a fait aux Transports. Il y avait une association de services. Comment il s'appelle? Brulotte?

**Une voix:** Oui, l'APCRIQ.

**M. Chevrette:** Bon, bien, on les a jumelés avec les propriétaires qui sont là.

**M. Bordeleau:** Parce que ça dépassait le nombre maximal?

**M. Chevrette:** Oui. On n'a pas avantage à être très strict là-dessus, on s'entend avec eux autres. Mais on fixe un nombre de neuf pour ne pas que ce soit non plus démesuré puis qu'il ne se fasse rien.

**M. Gobé:** Comme pour les villes, vous pourriez mettre la Fédération québécoise des municipalités, par exemple, qui couvrirait les villes.

**M. Chevette:** Exact, ou bien l'UMQ. L'UMQ peut-être plus, même, parce qu'elle regroupe plus les villes où il y a de l'activité...

**M. Gobé:** Ou l'UMQ. Oui, exact. Enfin, j'ai donné ça comme exemple. Vous parlez du rural, c'est pour ça...

**M. Bordeleau:** Est-ce que toutes les personnes qui vont siéger au Forum, à l'exception du président, qui est nommé par le gouvernement... Est-ce que, avec les modifications que vous apportez, toutes ces personnes-là seront recommandées par des groupes du milieu?

**M. Chevette:** Oui, oui, par eux autres.

**M. Bordeleau:** Puis ça va être dans les propositions...

**M. Chevette:** Ils vont nous arriver avec deux noms.

**M. Bordeleau:** Les huit autres...

**M. Chevette:** Si on dit «le monde municipal», par exemple, ça va être recommandé par le groupe municipal qu'on veut avoir. Les ACEF, probablement que ça va être les ACEF ou les usagers, on verra. Transport adapté, il y a des organismes dans ça...

**M. Bordeleau:** Mais c'est ça, les neuf membres, avec les modifications qu'on apporte...

**M. Chevette:** Ça va être la suggestion du milieu.

**M. Bordeleau:** Parce qu'on dit: Par décret, les associations et les regroupements seront invités par le ministre à lui soumettre...

**M. Chevette:** Deux noms.

**M. Bordeleau:** ...la candidature de deux personnes. Alors, ça va être vrai pour tous les groupes. Les neuf membres, à ce moment-là, auront été tirés de listes qui venaient...

**M. Chevette:** Qui viennent de ces milieux-là et suggérés, oui.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement à l'article... Oui, M. le député de LaFontaine.

**M. Gobé:** Je viens d'avoir une discussion avec mon collègue à côté. Le ministre va nous le dire peut-être dans le 71. Lorsqu'on parle du Forum, il n'est pas mentionné que le Forum fait des recommandations au ministre quand on parle de rapports. Mais, normalement, un rapport, c'est une chose, et des recommandations, ce sont d'autres choses qui peuvent être connexes au rapport ou qui peuvent découler du rapport. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de...

**M. Chevette:** «Conseiller le ministre sur les mesures destinées au développement».

**M. Gobé:** Oui.

**M. Chevette:** C'est la formule.

**M. Gobé:** C'est peut-être la langue française que je vois différemment.

**M. Chevette:** Oui, peut-être.

**M. Gobé:** Donc, c'est dans le sens d'une recommandation.

**M. Chevette:** Ça ressemble beaucoup à l'autre. Sans plagier mot à mot, on a pris à peu près ce qu'il y avait dans le Forum sur le transport.

**M. Gobé:** On aurait pu dire: Il fait des rapports...

**M. Chevette:** Bien, on peut bien le préparer, là.

**M. Gobé:** Il fait des recommandations au ministre.

**M. Chevette:** Il peut recommander au ministre.

**M. Gobé:** Ce serait peut-être plus... Si ça vous agréé, je trouve que ce serait plus précis.

**M. Chevette:** «Développement des ressources humaines et de».

**M. Gobé:** «Et de faire des recommandations au ministre sur les mesures destinées au».

**M. Chevette:** Oui, puis on va le suspendre, puis on va rédiger un amendement.

**M. Gobé:** Oui? O.K.

**M. Chevette:** Oui, oui, suspendre. L'autre.

#### Association professionnelle des chauffeurs de taxi

**Le Président (M. Lachance):** Alors, l'article en suspens, 71. L'article 36.

**M. Chevette:** Il y a un amendement à 36. C'est dans la première... Comment on dit ça en français?

Une voix: Première série déposée.

**M. Chevette:** Première série déposée.

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

**M. Chevette:** Modifier l'article 36 du projet par l'insertion, après le deuxième alinéa, de l'alinéa suivant:

«Malgré le premier alinéa, l'Association ne peut toutefois intervenir directement ou indirectement dans l'administration ou la gestion des affaires courantes d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi.»

Ça, je dois vous avouer qu'il est bien plus pédagogique, parce que, dans les faits, un droit de propriété, c'est un droit de propriété, mais, comme il a été écrit à peu près dans tous les papiers qu'on voulait introduire le fait qu'un chauffeur locataire puisse aller se mêler de la business du chauffeur propriétaire, les grands poètes vous auraient dit que c'est superfétatoire. Mais ça a l'air que, pédagogiquement, c'est peut-être mieux de l'écrire clairement pour ne pas qu'on ait l'impression de donner à une association professionnelle le soin de contrôler la propriété d'un individu. C'est pour ça qu'on l'a rédigé. Mais, en droit, strictement en droit, là, ce serait illégal, mais quand même. On veut être pédagogue. C'est ma profession, d'ailleurs.

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

**M. Brodeur:** Merci, M. le Président. Vous pouvez comprendre qu'on est intéressés à parler immédiatement de cet article-là, advenant le cas ou si la loi était adoptée telle quelle par un moyen quelconque dans les prochains jours, tout simplement pour s'assurer et puis passer le message qu'en fin de compte il est excessivement important, s'il y a création d'une association professionnelle, que cette association professionnelle là s'occupe strictement d'améliorer les services de taxi, de voir à ce que tous les chauffeurs de taxi, propriétaires ou locataires, puissent améliorer leur industrie, et surtout qu'on précise que cette Association-là n'a pas à intervenir dans l'administration régulière non pas des ligues mais des compagnies de taxi qui ont à gérer souvent peut-être certaines discordances entre leurs membres. Donc, c'est tout simplement pour s'assurer et lancer le message, autant au gouvernement qu'aux chauffeurs de taxi, qu'une association professionnelle doit être une association professionnelle vraiment pour la profession de taxi et non pour les relations de travail ou autre chose.

**M. Chevette:** C'est exactement pour ça qu'on l'a mis.

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

**M. Gobé:** Oui. M. le Président, peut-être que c'est moi qui ne l'ai pas vu dans un autre article. Peut-être que M. le ministre pourra nous le dire, sinon je souhaiterais qu'on réfléchisse à ce que je vais demander. L'article 36, dans le deuxième paragraphe: «L'Association a également pour mandat d'élaborer et d'appliquer un code de déontologie régissant les actes et comportements des titulaires de permis de chauffeur de taxi ainsi que de former un comité de discipline — former un comité de discipline, d'accord, c'est là que je veux en arriver — devant analyser les plaintes que lui soumettent les usagers.»

Deux choses là-dessus. Première des choses: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de prévoir que l'on fixe

une obligation d'avoir au moins, sur ce comité de discipline là, un ou des représentants des propriétaires? Parce qu'il pourrait arriver que ce soient seulement des chauffeurs qui soient nommés ou élus à ce comité, et on risquerait, dans des situations qui quelquefois pourraient avoir tendance à s'envenimer, de créer une espèce de confrontation où les gens qui auraient à prendre des décisions seraient représentatifs, au dire de certains, seulement d'un côté.

**M. Chevette:** Je ne l'ai pas mis puis je vais vous expliquer pourquoi. C'est que c'est précisément parce qu'on ne veut pas qu'il y ait carrément identification des deux groupes, sinon c'est là qu'ils vont penser que... C'est une association professionnelle de chauffeurs de taxi. Ça n'a rien à voir avec la propriété d'une automobile ou pas. C'est vraiment le statut, alors que le comité de discipline...

● (12 h 50) ●

Je vais vous donner un exemple. Si c'est à Dorval, par exemple — prenons un exemple à Dorval — il y en a toujours un qui arrive, il dépose un client, puis il rembarque l'autre, puis il repart. Il n'y a rien de pire. C'est explosif. Vous le savez, vous en savez quelque chose.

**M. Gobé:** Oui.

**M. Chevette:** Dans les aéroports, ça, c'est une des plaies.

**M. Gobé:** J'y vais souvent, moi.

**M. Chevette:** Puis là ils viennent en furie.

**M. Gobé:** Oui.

**M. Chevette:** Puis je ne les blâme pas. Ça fait une heure et quart que tu attends, imagine-toi, puis tu en vois sortir un. Il embarque vite dans le taxi, puis l'autre est tout fier de son coup. Mais ça, là, c'est non seulement de la déontologie, c'est une question de règles du jeu. À ce moment-là, ils pourraient le suspendre, par exemple, une semaine dans leur code puis dans leur pratique.

Moi, je n'ose pas mettre la différence. Je ne veux pas qu'il y ait d'opposition parce que, dans ce cas-là précis, ils gagnent leur vie tous les deux, l'un qui a sa pitance tous les jours ou l'autre qui a son permis avec sa valeur. Mais ils ont le droit de travailler tous les deux. C'est pour ça que je ne voudrais pas mettre la distinction mais véritablement un code de déontologie qui regarde la profession et l'ensemble de ceux qui gagnent leur vie, parce que, dès qu'on va mettre à plusieurs places un représentant des propriétaires, un des locataires, ça va faire plaisir en Hérodote aux groupes qui disent: Oui, mais, nous autres, les propriétaires... Ce n'est pas une question de confrontation de propriétaires et de locataires, ça. C'est une profession qui veut s'améliorer. Au contraire. Moi, je suis sûr qu'on crée, sans le vouloir, à ce moment-là, naturellement, ce n'est pas une question de... on crée justement le clivage entre les deux, et ce n'est pas ça qu'on veut. Ce n'est pas l'objectif poursuivi.

**M. Gobé:** Je comprends tout à fait l'argument que vous amenez, M. le ministre, puis il y a une bonne intention et très crédible, mais c'est parce que, voyez-vous, lorsqu'on lit tout le paragraphe, on remarque en particulier que c'est un comité de discipline devant analyser les plaintes que lui soumettent les usagers. D'accord? Je comprends qu'il y a des problèmes qui vont survenir entre les gens, mais les usagers... Peut-être pourrions-nous craindre que des usagers se plaignent d'un certain nombre de manières de se comporter de chauffeurs de taxi et que, le comité de discipline étant composé — cas hypothétique, mais, hein, vous savez comme moi qu'il faut prévoir les choses — uniquement de chauffeurs, eh bien, les gens s'absoudraient les uns les autres, alors, que, si on avait un représentant des propriétaires, il y aurait peut-être un équilibre qui...

**M. Chevette:** Mais j'ai l'impression que les plaintes pour le propriétaire, c'est sur la qualité de l'auto, alors que la qualité de l'auto, elle, est vraiment réglementée de façon explicite dans le projet de loi. Il peut être chauffeur propriétaire et puis il a engueulé une femme, je ne sais pas pour quelle raison. Bien, qu'il soit propriétaire ou locataire, c'est toute la profession quand ça se met à courir les ondes, par exemple, en disant: Je me suis fait engueuler sur le coin... Puis, tu sais, il y a en qui sont des spécialistes pour appeler sur les ondes. Vous le savez, là. Donc, moi, je pense que, en mettant propriétaires et locataires dans la loi, on risquerait justement de voir dévier le rôle du comité de discipline, qui est le respect des règles du jeu et non pas la mécanique, la tôle, les trous dans les ailes. Ce n'est pas l'Association professionnelle qui va s'occuper de ça, ça va être soit le Bureau du taxi qui va avoir à réglementer ça... Donc, on est mieux de s'en tenir à un standard professionnel, et professionnel, à ce moment-là, c'est véritablement, quelle que soit la...

De toute façon, entre vous et moi, pensez-vous qu'il n'y aura pas des leaders qui ne seront pas propriétaires et d'autres leaders qui ne seront pas locataires? C'est les leaders du milieu dans une association professionnelle. Il va en poindre un, ils vont dire: Vas-y, toi, tu as de la jasette. Vous savez comment ça marche. Je les écoute parler, des fois. Celui-là, il en a trop, de jasette, ils vont l'éteindre. Ha, ha, ha! Il y en avait un à Québec, l'autre jour. Il en avait pas mal, de jasette.

**M. Gobé:** Il va être composé de combien de personnes, ce comité de discipline? Est-ce que c'est prévu par les règlements?

**M. Chevette:** Non, c'est par règlement. Ils vont se créer des règlements, ils vont...

**M. Gobé:** C'est eux qui vont le faire où c'est vous?

**M. Chevette:** Oui, oui, c'est eux autres. Ils en ont déjà, c'est la reprise en main de leur profession. Ils en ont déjà, des comités de discipline, qui existent dans certaines ligues.

**M. Gobé:** Est-ce qu'il va être prévu une disposition qui permettrait à un chauffeur ou à un propriétaire... En tout cas, un gars de l'Association, un

membre de l'Association qui serait sanctionné par le comité de discipline, est-ce qu'il y a un mécanisme qui lui permettrait d'aller en appel s'il n'était pas d'accord avec la décision?

**M. Chevette:** Oui, il y a un petit mécanisme d'arbitrage. C'est 37, je crois.

**M. Gobé:** C'est ça. Peut-être que je ne l'ai pas vu, là.

**M. Chevette:** Non, c'est 37....

**M. Gobé:** Peut-être que vous pourriez...

**M. Chevette:** Non, c'est 37: «Le comité de discipline de l'Association a le pouvoir de blâmer et de sanctionner l'acte, l'omission[...].

«Dans tous les cas [...] à la personne...» Regardez à 37: «Le titulaire du permis de chauffeur de taxi qui n'est pas satisfait...

**M. Gobé:** Suspendre le permis, hein, c'est beaucoup, ça.

**M. Chevette:** ... — oui; le troisième — [...] du comité de discipline peut requérir par écrit un arbitrage dans les trois jours de la décision.» Puis on va mettre 10 jours, je pense.

**M. Gobé:** Trois jours, c'est... Plus long. Mettez 10 jours, hein?

**M. Chevette:** Oui, on le met un petit peu long. On a un papillon qui s'en vient.

**M. Gobé:** Trente jours?

**M. Chevette:** Je pense que c'est 10. On en avait parlé l'autre jour.

**M. Brodeur:** On en avait discuté ici.

**M. Gobé:** C'est parce qu'il va très loin, hein? Si vous regardez, il peut aussi suspendre le droit d'une personne d'exercer le métier de chauffeur de taxi. En d'autres termes, le comité de discipline peut enlever à quelqu'un son gagne-pain.

**M. Chevette:** Bien non, mais arrivez à un gars, là, qui est bâti comme un éléphant, puis, parce qu'il est impatient, il décide d'en sonner deux, trois, de ses collègues.

**M. Brodeur:** On a vu ça à Montréal il y a quelques années.

**M. Chevette:** Puis ce n'est pas des cas rares, ça, là. Moi, j'ai vu faire ça dans un ou deux endroits à Montréal. C'est le gars qui se fait justice lui-même, là.

**M. Gobé:** Est-ce que ça va avec la Charte? Est-ce qu'on peut décider d'empêcher quelqu'un d'exercer sa profession, une profession?

**M. Chevrette:** Non, c'est-à-dire qu'il y a des règles du jeu, et puis, s'il n'est pas d'accord, il s'en va en arbitrage. On protège ses droits. Mais, si l'arbitrage confirme en plus le comité de discipline, écoutez...

**M. Gobé:** Qui va être l'arbitre?

**M. Chevrette:** Parce qu'il faut faire bien attention. Autrement, si on n'avait pas de mécanique, ce serait l'anarchie. Ça ne nous donne rien. C'est l'arbitrage du Code civil. Je pourrais vous le...

**M. Gobé:** Ah! O.K.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Je veux juste intervenir. C'est parce qu'il reste quelques minutes avant 13 heures. C'est parce que, sur ce sujet-là, il me semble qu'il y a un problème de clarification. C'est-à-dire, quand vous nous parlez du comité de discipline, vous faites référence à toutes sortes de choses, puis, à mon avis, ça ne va pas tout ensemble. Vous nous donnez des exemples de problèmes de fonctionnement ou de discipline interne aux gens qui travaillent à l'intérieur du taxi. Vous donnez des exemples, une personne qui prend un client alors qu'elle n'a pas le droit, quelqu'un qui brasse des collègues, bon, etc. Il y a des problèmes qui sont des problèmes de discipline qui peuvent se régler à l'intérieur d'une association de gens qui se donnent des règles, et puis, si quelqu'un déroge à ces règles-là, bien, il y a quelqu'un qui va juger du comportement. Par contre, vous nous parlez aussi en même temps des usagers qui portent plainte. Moi, j'ai un problème avec ça. La dernière fois qu'on s'est rencontrés, on a parlé de la question de l'Ordre des professions puis des distinctions qui existaient. Il me semble qu'il y a quelque chose...

Ce que vous nous dites sur le fonctionnement interne, ça, je comprends, ça. Mais des citoyens qui vont aller porter plainte à des gens qui sont à la fois juge et partie et puis où on n'a pas de garantie qu'il y aura quelqu'un de l'extérieur de ce milieu-là qui pourrait minimalement garantir que ces gens-là vont être traités et qu'il n'y a pas des groupes qui vont essayer de se couvrir entre eux pour des plaintes, c'est la nuance qu'on a faite l'autre fois entre une instance qui est plus professionnelle ou syndicale et une instance qui est plus intérêt du public. On distingue les deux. Et là, ici, moi, je vois difficilement, en tout cas...

Écoutez, mettons que j'ai un problème. J'ai été, je ne sais pas, insulté ou n'importe quoi, ou une femme a été agressée sexuellement ou elle prétend l'être. Elle va porter plainte, elle va aller à l'Association des gens du taxi pour porter plainte contre un des collègues qui sont là, et eux vont devoir évaluer cette situation-là. Je ne dis pas que ce n'est pas dans leur intérêt de régler le problème d'un gars comme ça qui fait tort à l'industrie, mais la personne de l'extérieur, elle, elle peut facilement avoir l'impression, si la décision est négative, c'est-à-dire qu'on ne lui donne pas raison, que les gens se sont protégés entre eux.

**M. Gobé:** Oui, comme la police, quand il y a enquête sur la police.

**M. Bordeleau:** Alors, moi, j'ai l'impression qu'il y a deux voies à regarder puis je veux juste vous laisser ça comme réflexion. Est-ce qu'il y aurait lieu qu'il y ait des personnes, du moins... Est-ce qu'il y aurait lieu, d'abord, de traiter ces deux genres de situations là dans des instances différentes? Est-ce que ça pourrait être au Bureau de taxi, est-ce que ça pourrait être au ministère des Transports que la plainte serait portée par le citoyen ou est-ce que dans le comité comme tel il ne devrait pas y avoir de façon très claire, très précise une distinction où on créerait un autre groupe, avec des représentants de citoyens qui sont là, pour s'assurer que tout se passe correctement et qu'il y ait une apparence d'objectivité dans ce genre de situations là? Alors, je fais juste vous soumettre le... J'aimerais ça que vous y réfléchissiez pour voir s'il n'y a des modifications qu'on pourrait apporter. Moi, je vois un problème de ce côté-là.

**M. Chevrette:** Je peux le regarder, mais je dois vous dire que l'objectif, c'était justement... C'est le Regroupement du taxi qui nous avait dit: On veut se prendre en main et on veut se sanctionner.

**M. Bordeleau:** Non, non, je comprends ça.

**M. Gobé:** Mais, eux-mêmes, c'est correct.

**Le Président (M. Lachance):** Bon, écoutez, moi, je dois mettre fin aux travaux, à moins d'un consentement...

**M. Chevrette:** On aura le papillon puis on le déposera.

**M. Gobé:** Oui, oui.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, j'ajoute les travaux de la commission jusqu'à lundi, le 18, à 20 heures.

**M. Gobé:** On va être là.

**M. Chevrette:** De 20 à 24.

*(Fin de la séance à 13 heures)*