



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le lundi 18 décembre 2000 — Vol. 36 N° 68

**Étude détaillée du projet de loi n° 163 — Loi
concernant les services de transport par taxi (5)**

**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 lundi 18 décembre 2000

Table des matières

Étude détaillée	1
Association professionnelle des chauffeurs de taxi (suite)	1
Article en suspens	1
Association professionnelle des chauffeurs de taxi (suite)	6
Dispositions modificatives et transitoires (suite)	9
Permis de propriétaire de taxi	
Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt (suite)	13
Délivrance de permis	14
Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt (suite)	17
Association professionnelle des chauffeurs de taxi (suite)	22
Inspection et saisie	23
Dispositions pénales	
Preuve et procédure	30
Permis de propriétaire de taxi	
Délivrance de permis (suite)	32
Renouvellement	37
Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt (suite)	38
Permis de chauffeur de taxi	43
Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi	47
Obligations des propriétaires, des chauffeurs et des intermédiaires	48
Inspection et saisie (suite)	49
Pouvoirs de la Commission des transports du Québec (suite)	51

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevette

M. Bernard Brodeur

M. Réal Gauvin

M. Jean-Claude Gobé

M. Serge Deslières

* M. Gilles Savard, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le lundi 18 décembre 2000

Étude détaillée du projet de loi n° 163

(Vingt heures quatre 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 poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi.

Alors, ceux qui, par hasard, auraient un téléphone cellulaire ouvert, je leur demande de bien vouloir le fermer pendant la séance, et je vous souhaite la bienvenue en cette belle soirée du mois de décembre. Au moment de l'ajournement de nos travaux...

Le Secrétaire: Les remplacements.

Le Président (M. Lachance): Ah oui! Excusez. M. le secrétaire, les remplacements.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président, M. Létourneau (Ungava) remplace M. Pelletier (Abitibi-Est); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) remplace M. Bordeleau (Acadie); et M. Brodeur (Shefford) remplace M. Middlemiss (Pontiac).

Étude détaillée

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

M. Chevette: M. le Président, nous avons un amendement sur la table à 36, mais nous avons un amendement suspendu également, l'article 71.

Le Président (M. Lachance): C'est bien ça.

M. Chevette: Ce que je vous propose à court terme, avant peut-être de reprendre le rythme normal, c'est de finir 36, de faire 71 tout de suite après, et il y a un amendement-clé à l'article 129 que nous n'avons pas fait mais que nous avons déjà discuté dans les corridors, et l'article 22 pour finir Desjardins — il manque un autre amendement pour Desjardins à l'article 22 — de sorte qu'après ça on pourra se réinterroger sur le... Il restera 39 et 13 des vôtres, et puis après ça on verra ce qu'on fait.

Association professionnelle
des chauffeurs de taxi (suite)

Donc, 36, je le présente à nouveau, M. le Président, pour se rafraîchir la mémoire. J'avais déposé un amendement qui disait ceci: «...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.»

En d'autres mots, on dit: Une association professionnelle, ça ne peut pas se substituer à un type, à un propriétaire de taxi. Il est propriétaire, ça le regarde, il gère son affaire. C'était plutôt une clause démontrant que, contrairement à ce qui est véhiculé, surtout dans une

grande, grande ville que vous connaissez, l'Association professionnelle ne s'en va pas là pour prendre la place d'un propriétaire, loin de là.

M. Brodeur: Est-ce à ses collaborateurs, ça?

M. Chevette: Oui. L'amendement, adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que 36, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Article en suspens

M. Chevette: On reviendrait à 71, et je demanderais de remettre la photocopie de l'amendement aux députés de l'Assemblée, des deux côtés, parce qu'ils n'en n'ont pas.

Le Secrétaire: Merci. Ah, ce n'est pas le même amendement, hein?

Une voix: Non, c'est un amendement additionnel à 71.

M. Chevette: C'est un amendement additionnel. C'est M. Gobé, député de LaFontaine, qui nous avait dit, lors de l'article 71 dans lequel on définissait les groupes qui faisaient partie du Forum — propriétaires, locataires, associations de services, consommateurs, etc. Il nous demandait de dire «recommandations». Vous rappelez-vous de ça?

M. Brodeur: Oui, oui, oui.

M. Chevette: Bon, on dirait ceci: Insérer, à la fin du deuxième alinéa et après les mots «cette industrie», les mots «entre autres, en lui présentant des recommandations qui font consensus». Je pense que ça reflétait son esprit.

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

M. Brodeur: Oui. Le député de...

Le Président (M. Lachance): De LaFontaine.

M. Brodeur: ...LaFontaine, l'avion a été retardé, là.

M. Chevette: On le réamendera, s'il n'est pas là.

Le Président (M. Lachance): Je pense qu'il va être content de cet amendement.

M. Brodeur: Vous pensez qu'il va être content?

M. Chevrette: Oui. Moi, à votre place je voterais pour.

M. Brodeur: Est-ce que je devrais me fier à vous, M. le Président?

Le Président (M. Lachance): Ah, bien là, écoutez, fiez-vous à votre bon jugement, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Donnez-moi juste une seconde, le temps de remettre mes idées en place.

Le Président (M. Lachance): Oui.

(Consultation)

Une voix: On en a deux...

Le Président (M. Lachance): On va commencer par adopter celui-là.

M. Brodeur: Parce que c'est très large, M. le Président, «qui font consensus».

M. Chevrette: Bon. C'est ça qu'il voulait. Adopté.

Le Président (M. Lachance): C'est adopté?

M. Brodeur: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Chevrette: L'article 71...

Le Président (M. Lachance): Alors, il y a l'autre amendement.

M. Brodeur: Oui, parce qu'on s'était entendus substantiellement, juste un peu, sur la phraséologie. Ça fait que ça rajoute...

Le Président (M. Lachance): D'accord. Il y avait l'autre amendement qui avait été déposé par le ministre, à l'article 71 toujours.

M. Chevrette: Oui. Je le lis, M. le Président: «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.»

● (20 h 10) ●

Ici, il faut bien comprendre — je répète pour tout le monde, là — que le Forum, c'est un organisme créé pour discuter de l'industrie en général, ça ne regroupe pas seulement les propriétaires et les chauffeurs. C'est un organisme complètement à part. Je l'ai fait dans le camion, et ça a aidé à régler beaucoup de problèmes dans le camion. Ils n'ont pas de pouvoir sur les propriétaires, aucun pouvoir sur les locataires, mais tout le monde ensemble, y compris avec les consommateurs, peut faire des idées...

Quand ça arrive, la hausse des carburants, si on avait tout le monde comme on l'a eu dans le camionnage... Ça nous a permis de faire quelque chose dans le camionnage. Mais il n'y a pas de lieu de concertation dans l'industrie, il n'y avait rien. Donc, ici, ce qu'on veut, c'est de créer un forum où ils vont brasser des idées, puis ça pourra influencer même l'Association professionnelle, s'ils le veulent, dans leur Association. Mais l'objectif, c'est de mettre dans un même lieu consommateurs puis tout le monde qui jasant d'idées puis qui peuvent mieux comprendre.

Entre nous autres, ça pourra peut-être faire comprendre à du monde qu'on ne peut pas continuellement marcher comme on marche là, des bénévoles qui font du taxi déguisé, du transport médical déguisé, du transport adapté déguisé. Je pense qu'un lieu de même, ça va permettre de faire comprendre certains secteurs en disant: Bien, on ne peut pas conclure des ententes. On va essayer de composer avec les gens qui paient des tarifs pour avoir des permis, etc. Oui.

M. Gauvin: L'amendement est dans le deuxième paragraphe.

M. Chevrette: Oui. Vous ajoutez à ça l'amendement qu'on vient d'adopter, à ce moment-là, «et pourra faire des recommandations au ministre».

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

M. Brodeur: Oui. Juste question agenda: Dans combien de temps après l'adoption du projet de loi ce Forum-là va être mis en marche, va être mis sur pied?

M. Chevrette: Bien, mon premier devoir après, là, ça va être de donner le temps à l'industrie de former son association puis en même temps de discuter avec elle. Par exemple, il faut faire une enquête sur les lieux où il y a des manques. Mais là où il y en a de trop, il n'y aura pas de levée de moratoire. Là où il y en a juste assez, il n'y a pas de moratoire. C'est une étude qu'on va faire, et je vais associer à cette étude-là les gens de l'industrie pour bien montrer que c'est sérieux, qu'il ne s'agit pas de faire une étude folichonne. On va s'engager des gens qui connaissent ça, mais on va mettre l'industrie dans ça.

M. Brodeur: Est-ce que je dois comprendre que, à partir du Forum, vous allez prendre les recommandations en ce qui concerne vos émissions de permis, là, les endroits où il y en a besoin puis les endroits où il n'y en a pas besoin.

M. Chevette: On va faire toute une étude là-dessus.

M. Brodeur: O.K.

M. Chevette: Je ne change pas, au départ, les zones puis je ne veux pas les changer parce que je me suis engagé devant ceux qui ont voulu bien m'écouter... Il y en avait une couple qui écoutaient, une couple qui criaient, quand vous avez écouté la bobine.

M. Brodeur: Très bon enregistrement, hein?

M. Chevette: C'était un bon enregistrement?

M. Brodeur: Très bon enregistrement. C'était très intéressant.

M. Chevette: J'aurais bien aimé vous voir à ma place.

M. Brodeur: Bien, je vous ai offert de vous accompagner à Montréal. On serait tous les deux en avant, l'un à côté de l'autre.

M. Chevette: Si ça ne vous dérange pas, on va choisir nos places, chacun.

M. Brodeur: Ah bon! C'est comme vous voulez.

M. Chevette: Ceci dit, moi, je suis convaincu qu'il ne faut même changer les découpages de rien parce qu'on a pris un engagement pour la valeur du permis. On ne peut pas commencer à jouer dans le découpage. Si je joue dans le découpage, comment un gars de Val-Bélair va s'en venir à Sainte-Foy puis il va venir chercher une plus-value qu'il n'a jamais eue, quand il a payé son permis 20 000 \$ puis que c'est 40 000 \$ ou 50 000 \$ à Sainte-Foy ou vice versa? Je pense que l'engagement qu'on a pris... Puis, moi, j'ai l'habitude de tenir parole. L'engagement que j'ai pris, c'est de conserver la valeur des permis. On va tout faire, tout prendre pour conserver la valeur des permis puis pour que l'autre permis, par exemple, dans les endroits où il en manque, lui, ça va vraiment être un permis qui ne viendra plus encombrer l'industrie, parce que, s'il y avait un surplus... Parce que c'est possible que dans les régions il y ait du monde qui parte. Prenez en Gaspésie, la population baisse. Prenez dans d'autres régions du Québec, la population baisse. Les gens qui ont accumulé une valeur sur leur permis vont garder leur permis, mais ceux qui auront eu des permis de cinq ans non renouvelables, non négociables puis non louables — en tout cas, à moins de certaines conditions — ce sont les premiers qui débarqueront. Il faut tout faire pour garder la valeur du permis. On a pris cet engagement-là, on va le faire.

M. Brodeur: En fin de compte, ils ne sont pas encore émis, ces fameux permis là non transférables, non louables, présentement.

M. Chevette: Non, non, puis, avant que ce soit fait, même...

M. Brodeur: Avant que ce soit fait, justement, il faudra...

M. Chevette: ...il faudra qu'il y ait l'étude conclue qu'il y a seulement... Je vais donner un exemple. Ils peuvent dire: Il y a trois permis nécessaires, je ne sais pas, moi, dans Lachenaie—Mascouche, par exemple. S'ils nous disent: Il y a trois permis, là l'étude arrive là. Les avis vont être envoyés à tous ceux qui sont propriétaires de taxi actuels, puis ils vont apprendre ça, puis ils vont pouvoir contester, s'ils le veulent, en plus, devant la Commission de transports. Ça va être très public, ça.

M. Brodeur: Là, on sait qu'à certains endroits les études pourraient démontrer qu'ils manquent de permis. L'étude pourrait démontrer aussi qu'il y a trop de permis à Montréal.

M. Chevette: Bien, ça, c'est sûr.

M. Brodeur: Est-ce qu'on va pouvoir mettre en place un processus qui pourrait permettre de racheter les permis ou des sommes qui pourraient contribuer à racheter des permis pour essayer d'assainir?

M. Chevette: Ce n'est pas impossible, ça. Ça s'est déjà fait à Sept-Îles. Ce n'est pas impossible. Ça s'est fait un peu à Montréal aussi. C'est vrai.

Une voix: ...

M. Chevette: Pardon?

Une voix: Par l'industrie elle-même.

M. Chevette: C'est l'industrie elle-même, là. Et il n'y a pas eu une aide gouvernementale? Il me semble que oui. Non?

M. Brodeur: Parce que ce serait assez onéreux. Ce serait souhaitable mais très onéreux, là.

M. Chevette: Oui, mais je dois vous dire que j'avais pensé à des formules qui ont été rejetées par le groupe Farès. Je leur avais dit, moi: Supposons qu'il manque 10 personnes sur la Rive-Sud de Montréal. Il y a eu une explosion démographique sur la Rive-Sud puis sur la Rive-Nord. Par exemple, je leur disais: Si c'était possible de prendre 10 permis puis en leur assurant la plus-value qu'ils ont conservée s'ils ne pouvaient pas y aller, automatiquement ils iraient là. Il en manque, puis ils pourraient permettre... Ils n'ont pas voulu.

M. Brodeur: Quelles raisons ils ont invoquées?

M. Chevette: Ah! tu le leur demanderas. J'ai eu bien de la misère avec eux autres. Parce qu'ils sont venus devant la commission nous demander de corriger l'industrie, puis, la dernière fois qu'ils sont venus ici, ils nous ont demandé le statu quo. Vous étiez là pareil comme moi. Mon père appelait ça alouette quelque chose. Je vous le dirai tout seul parce que ça ne se dit pas pour fins d'enregistrement.

M. Brodeur: Pour bien comprendre, M. le Président, est-ce qu'on doit conclure que la proposition était faite que, à ce moment-là, il n'y avait pas de permis temporaire d'émis mais plutôt un processus qui était prévu pour prendre...

M. Chevette: D'affectation.

M. Brodeur: ...d'affectation à l'endroit où il y a trop de permis pour l'envoyer à un prix concurrentiel avec une compensation quelconque?

M. Chevette: C'est-à-dire, pas nécessairement concurrentiel, parce que, prenez à Québec, il y a une marge entre Sainte-Foy, je ne sais pas, puis Beauport, puis ce n'est pas à 100 milles. C'est qu'au fil des ans les permis se sont transigés sur des valeurs, sur des bases. Si on disait, par exemple: À supposer qu'il y avait trop de taxis à Sainte-Foy puis qu'il y avait un manque épouvantable à Beauport, assez pour donner de l'ouvrage à un, ou deux, ou trois — je ne sais pas, moi — est-ce qu'il y avait une mécanique? Je suis toujours ouvert à ça. Ce n'est pas parce qu'on va avoir une loi sur le taxi que ça va nous empêcher de penser intelligemment par après. Mais l'important — ce que j'ai compris, en tout cas, à moins que j'aie mal compris — c'est de garder la valeur du permis. Le type qui a transigé son permis à 60 000 \$, il ne veut pas se ramasser à 20 000 \$, puis c'est normal, c'est son fonds de pension. Ça fait que, moi, je veux respecter ça. Mais je serais ouvert à des formules qui viendraient d'eux autres.

L'étude qu'on va faire va démontrer peut-être qu'il en manque deux à Mascouche, pas plus, puis elle va peut-être démontrer qu'il en manque, je ne sais pas, moi, sur la Rive-Sud de Montréal, un peu plus... Au fond, il en manque quatre, cinq, je ne sais pas. Il n'en manquera pas à la tonne, des taxis. Il y en a qui ont peur, mais il n'en manquera pas à la tonne.

M. Brodeur: Non, je ne pense pas qu'il en manque à la tonne. C'est parce que...

M. Chevette: Puis même dans les jeunes familles on m'a dit...

M. Brodeur: Moi, remarquez bien que je n'étais pas porte-parole aux transports à cette époque-là, sauf que c'est une méthode qui pourrait me sourire, d'enlever des permis où il y en a de trop puis de trouver un processus pour les envoyer où il en manque.

M. Chevette: En garantissant la plus-value acquise au cours des ans pour eux autres. En tout cas, ça, on pourrait le voir. Je ne suis pas fermé à ça.

M. Brodeur: Oui. On pourra le voir plus tard quand on parlera d'émission de permis, mais, moi, ça pourrait être une chose qui pourrait être étudiée très sérieusement pour bonifier le projet de loi.

M. Chevette: Mais sur une base volontaire aussi. Il faut bien comprendre que, quand tu as acheté ton permis pour travailler à Sainte-Foy, tu ne l'as pas acheté pour travailler à Sainte-Anne-de-Beaupré.

M. Brodeur: Non. Je ne connais pas le marché du taxi à Montréal et la loi de l'offre et de la demande. Est-ce qu'il y a beaucoup de vendeurs pour peu de preneurs ou beaucoup de preneurs pour peu de vendeurs dans l'industrie du taxi à Montréal?

M. Chevette: Il y a un roulement. Je ne me rappelle plus quel pourcentage. On va vous le donner. Puis il y a du financement. Je suis très content que l'Assemblée nationale ait voté la clause du financement pour les institutions bancaires, en passant.

M. Brodeur: Bien oui, ça rassure les chauffeurs de taxi.

M. Chevette: Parce que ça, un, ça rassure les chauffeurs de taxi, deux, ça fait un financement d'une institution qui est responsable puis qui est redevable et, trois, me dit-on, ça peut enlever des tendances au «shylock». Correct? C'est à peu près 10 % qui se transigent, 369 sur 4 000 et quelque chose.

M. Brodeur: C'est 369?

M. Chevette: En 1997, 3 007, 10 %.

M. Brodeur: Avez-vous les statistiques des trois dernières années, voir s'il y a une évolution rapide?

M. Chevette: 1998, vous en avez 308; 1997, 369; 1996, 365. C'est, grosso modo, 10 %, centre-ville.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté? M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Qu'est-ce que vous entendez par «associer l'industrie à l'étude»? Quel rôle vous entendez leur faire jouer au fur et à mesure que l'étude...
● (20 h 20) ●

M. Chevette: Je ne veux pas que cette étude-là, moi, elle soit théorique seulement, parce qu'il y a quelqu'un qui est venu m'expliquer, par exemple... Puis je l'ai cru. Vous allez me dire que je suis naïf, mais je ne pense pas. Par exemple, quand une ville explose, comme La Plaine... Il y a à peine 20 ans, à La Plaine, on rentrait dans le village puis *Bonjour* et *Au revoir* sur la même pancarte. Aujourd'hui, c'est 18 000. C'est-u une explosion assez vite, ça? Sauf que c'est tout du jeune couple, bien souvent, avec deux autos devant la maison. Ça ne prend pas nécessairement beaucoup de taxis. Il y a peut-être le vieux La Plaine qui peut demander un permis. C'est pour ça que je vous dis qu'il faut regarder ça sur le plan pratique. Il n'y a rien comme sonder l'industrie et la faire participer pour qu'on ait une étude qui soit réaliste.

M. Gauvin: Au moment où l'étude va être faite, c'est de consulter d'abord l'industrie et de la faire participer à l'étude tout au long.

M. Chevette: Oui, puis on va s'engager des gens. On la sait, la moyenne d'âge. Plus l'alourdissement de la population se fait...

Prenez, par exemple, présentement, il y a beaucoup de personnes âgées. La moyenne d'âge est rendue à 79 pour les femmes ou 80, les hommes, 72, mais ils veulent nous faire vivre jusqu'à 100 ans. Je peux-tu vous dire que ça va en prendre, des planchers bas, dans les autobus, tantôt? Parce que tu te lèves la jambe un peu moins haute, plus tu vieillis. Ha, ha, ha! Non, mais, je veux dire, c'est un autre type...

M. Brodeur: Il n'y a pas de danger pour le plafond.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Non, mais je ne veux pas rire, c'est sérieux. Ha, ha, ha! Je comprends.

Une voix: Il disait qu'il n'y avait pas de problème pour le plafond, par exemple.

M. Chevette: Ha, ha, ha! Non, je sais qu'il n'y a pas de problème pour le plafond. Bon, bien, en tout cas. Mais vous comprenez ce que je veux dire, là, c'est l'essentiel. Puis je ne fais aucune allusion à autre chose que la jambe. Bon!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Et je continue en disant: Prenez, par exemple, le transport adapté. Il y a des transports adaptés aujourd'hui qui peut-être... Si on en avait un certain nombre pour des clientèles qui alourdissent, bien, probablement que ça prendrait une part d'un marché. Ça libérerait, d'autre part, pour le marché régulier, ce qu'on appelle très régulier. Moi, en tout cas, je crois à ça.

M. Gauvin: Ce que je crois comprendre, c'est que vous trouvez plus important d'associer l'industrie du taxi à l'étude que le regroupement des commerçants du centre-ville, par exemple, quelque chose de même.

M. Chevette: Ah, bien oui! Écoutez, c'est qui qui compte le cash, le soir? Ce n'est pas le commerçant du centre-ville, il a peut-être vu décoller 10 taxis devant lui. Et, si ce n'est pas 10 fois le même, c'est peut-être le seul voyage qu'il a fait. Ha, ha, ha! Il y en a, dans le taxi, quand ils comptent, au bout de la semaine, le nombre d'heures faites, 70, 80 — puis il y en a même qui font 90 heures, autant qu'un ministre — je peux-tu vous dire que, si vous calculez ça à l'heure, ça ne fait même pas le salaire minimum? Puis ils ne sont pas assujettis au salaire minimum, ils sont assujettis à une tarification, puis tu sais tout ce que ça prend pour décider de la tarification.

Moi, je pense que l'industrie va se prendre de plus en plus en main. Avec des masses critiques, ils vont se diviser des territoires d'intervention pour avoir des masses critiques pour payer des avantages à ce monde-là. Là, ils paient des cotisations puis ils ne savent pas où est-ce qu'elles vont. Je ne dis pas partout, encore une fois. Il y a deux mondes dans le taxi. Je le sais, j'ai des gens de Québec, à soir. Garrochez-moi pas de patates, là. Je le sais, que ce n'est pas pareil partout.

M. Gauvin: Je vais vous défendre, M. le ministre.

M. Chevette: Si vous saviez comme je me fie sur vous comme à peu près... Ouais, je ne le dirai pas parce qu'il faut que ça déboule, ce soir. J'ai plutôt idée de l'étudier vite, le projet, moi, à soir.

M. Brodeur: Autre question. Au débat, tantôt... C'est-à-dire, on s'explique sur les objectifs du Forum. Je m'aperçois que ça va prendre des études, que ça va prendre, en fin de compte, des fonds. Est-ce qu'il va y avoir des fonds qui vont être débloqués par le ministère pour contribuer à réaliser ces études-là?

M. Chevette: Il y en a, puis, nous autres, on assure...

M. Brodeur: C'est de quel ordre?

M. Chevette: Bien, ça dépend des programmes. Ils arrivent, puis ils vont proposer au ministre une étude dans tel secteur. Nous, on va le faire faire avec eux autres. On le fait déjà dans le camionnage.

Regardez la Table sur la sécurité dans le camionnage lourd. C'est le président de l'ACQ, l'Association du camionnage du Québec, et un de mes sous-ministres qui sont sur cette Table-là. Au Forum sur le camionnage, en général, c'est un nommé Paul-Émile Thellend. Toutes les parties sont représentées — patrons, Québécois, Canadiens, les groupes qui représentent les travailleurs, etc. — puis ils discutent ensemble, puis, s'il y a des consensus puis qu'ils s'entendent, au lieu de se battre à perpète, le ministre... C'est bien plus facile pour un ministre de ratifier les consensus que de trancher, quand tu ne sais pas sur quoi trancher, en plus.

Je vous rappellerai, moi, que 53 groupes sont venus nous dire, ici: Il faut que ça change dans tel sens. 83 groupes nous ont écrit, puis le groupe qui voulait le plus de changement est celui qui n'en veut plus. Des fois, c'est dur à comprendre.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député?

M. Brodeur: Non. Pour revenir à ça, tout simplement, c'est parce qu'on sent sur le terrain... Quand je suis arrivé tantôt de mon comté, j'avais une douzaine de messages sur ma boîte vocale, et puis j'en ai beaucoup, dans ce temps-là, sur l'industrie du taxi. Il semble que ce qui inquiète le plus les chauffeurs, c'est justement l'émission des permis.

M. Chevette: On va le voir au plus vite ce soir, si vous voulez.

M. Brodeur: C'est ça. C'est pour ça que j'imagine justement que le Forum sur l'industrie du taxi devrait s'attaquer immédiatement au processus d'émission de permis, si nécessaire.

M. Chevette: Mais la clé, là... Je ne sais pas quel article. Il n'y aura pas de levée de moratoire, puis

ça, ça va être inscrit pour la vie, ici. Il n'y aura pas de levée de moratoire tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas une étude nous démontrant les endroits où il peut y avoir une levée de moratoire. Je ne sais pas si c'est clair, mais c'est ça. Ça va empêcher un certain groupe de faire du chemin, parce qu'il fait accroire qu'on lève le moratoire partout. On va vous faire les amendements puis on va...

M. Brodeur: Vous avez d'autres amendements à nous proposer tantôt là-dessus?

M. Chevette: Oui.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que cet amendement à l'article 71 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 71, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Alors, M. le ministre, vous nous aviez indiqué tantôt d'autres articles qui n'avaient pas été déjà indiqués puis comme étant prioritaires?

M. Chevette: J'aimerais qu'on fasse l'article... Bien, on peut faire 39, 13, et 129, puis 22. L'article 22 par la suite. Après votre 13 que vous m'aviez dit, c'est 129...

Le Président (M. Lachance): Alors, 39?

M. Chevette: Article 39, oui.

Association professionnelle des chauffeurs de taxi (suite)

Le Président (M. Lachance): Un amendement à 39.

M. Chevette: Oui. Article 39. L'amendement se lirait comme suit: «Le premier alinéa ne peut être interprété comme interdisant à une personne, à la fois titulaire d'un permis de chauffeur de taxi et titulaire d'un permis de propriétaire de taxi, d'être membre de l'Association et d'adhérer librement à une association qui représente les intérêts particuliers des titulaires de permis de propriétaires de taxi.»

Pourquoi ça? Qu'est-ce que ça vient faire? Ce n'était même pas nécessaire que ce soit écrit, mais il y a des documents qu'on a en main qui disaient que c'est évident que les propriétaires vont être bouffés par les locataires dans l'Association professionnelle. Vous avez remarqué, tantôt, on a fait la proposition en disant qu'il n'est pas question d'intervenir, ni directement ni indirectement. Mais on pouvait lire, par exemple, que... Un instant, je vais vous le lire au texte, parce que j'ai ramassé des papiers...

Bon, l'article 39, il disait ceci... Bien, vous allez le reconnaître, celui qui disait ça. Juste le titulaire d'un

permis de chauffeur de taxi a le droit de faire partie de l'Association. Ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai, on a pris la peine... C'est depuis le début qu'on parle de l'Association professionnelle. Il était question de propriétaires puis de locataires. Donc, on dit: On va distinguer, pour bien montrer à ces gens-là que quelqu'un qui veut... Ils peuvent être 20 personnes, demain matin, puis ils s'en vont selon la troisième partie de la Loi des compagnies, puis ils se créent une compagnie. S'ils veulent, pour des raisons qui les regardent, se créer une association, tu ne peux même pas les empêcher. On reprend quasiment ça dans le texte. On espère, au moins dans le groupe de contestataires, qu'ils vont comprendre ce que ça veut dire, parce que c'est ça que ça veut dire. On ne peut pas empêcher quelqu'un de se regrouper sur une base...

Nous, ce qu'on offre, par contre, dans la loi, c'est une association qui a un intérêt commun. C'est l'industrie comme telle. Ils ne discuteront pas là de: Chauffeur, tu vas me le louer à tel montant puis à tel autre, ce n'est pas ça. C'est une association professionnelle, c'est de voir à se donner des avantages, par exemple, comment on pourrait se représenter pour aller voir le ministre du Revenu puis lui dire que, un taximètre, il ne faut pas que ça marche de telle façon ou de telle autre.

● (20 h 30) ●

Je te donne un exemple. Ils peuvent se donner des assurances. S'il y en a qui en veulent, plus tu es dans un groupe, plus tu as des chances d'avoir des tarifs qui ont de l'allure. Ça peut être de l'assurance salaire, ça peut être de l'assurance vie, je ne sais pas, moi. Ils se voteront les services qu'ils voudront se voter. Puis ils pourraient donner des services, par exemple, de contestation devant la Commission qui veut revoir le nombre de permis, parce que ça touche tout le monde, ça. Ça peut affecter la valeur du permis, mais ça peut affecter aussi le secteur de travail, les revenus du groupe. Donc, on leur dit...

M. Gauvin: L'essence de votre amendement...

M. Chevette: C'est de dire: Si tu veux te partir une association, tu t'en pars une, même si tu es propriétaire. Il peut se regrouper, ça ne me regarde pas. Il existe une loi pour ça. Puis, moi, je les réfère à la troisième partie de la Loi des compagnies, surtout: OSBL, organismes sans but lucratif.

M. Brodeur: Est-ce qu'on aurait pu, d'abord, plutôt que d'abolir les ligues, dans certains cas, donner l'opportunité à certains — c'est les groupes de propriétaires qui sont propriétaires de ces ligues-là, qui font des cotisations — de conserver, par exemple, leurs ligues telles qu'elles sont ou de les modifier obligatoirement?

M. Chevette: Bien, ils feront ce qu'ils voudront, mais, dans les ligues actuelles, il y a une obligation de payer qui est dans la loi. Dans cette loi-ci, les membres décident eux-mêmes s'il y a une cotisation ou pas obligatoire.

M. Brodeur: Donc, la loi qui existe présentement oblige une cotisation obligatoire aux

ligues, tandis que, là, présentement, on sera devant une association professionnelle...

M. Chevette: C'est eux autres qui prennent la décision.

M. Brodeur: ...plus une fédération ou je ne sais pas trop quoi, là, qui permettra de défendre les intérêts de groupes bien précis dans l'industrie du taxi. On pourrait aussi bien, par exemple — c'est très théorique, là — garder... Ces gens-là pourraient se former d'autres ligues, s'ils le voulaient, et les locataires pourraient aussi bien...

M. Chevette: Bien, ils pourraient s'appeler la Ligue de l'est, s'ils le voulaient, les chauffeurs propriétaires, sauf que ce ne sera pas la présente Loi du taxi qui va l'avoir créée, ça va être une compagnie qui va être formée en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies et non plus en vertu de la loi.

M. Brodeur: Je peux peut-être m'adresser aux juristes. On le voit, par exemple, on parlait de pharmaciens, il y a l'Ordre des pharmaciens, puis il y a une association aussi de pharmaciens qui a pour but la défense des intérêts pécuniaires souvent des pharmaciens. Est-ce qu'eux autres sont incorporés sur la troisième partie de la Loi des compagnies ou sur une loi qui permet une association de ce genre-là?

M. Chevette: Non. Bien, moi, je vais répondre dans un premier temps, là. Ce qu'on crée, c'est un peu comme un ordre professionnel, ici. Ce n'est pas un ordre professionnel au sens des ordres professionnels, c'est une association professionnelle, alors que l'Association des pharmaciens ou le groupe de médecins omnipraticiens, qui ne sont pas prévus dans le Code du travail non plus, ils négocient en vertu d'une loi sur la santé qui leur donne accès à une négociation.

M. Brodeur: Au regroupement.

M. Chevette: Donc, il faut faire attention, ce n'est pas du même acabit.

(Consultation)

M. Chevette: Oui, comme au Barreau, par exemple, tu as des groupes d'avocats de la couronne qui sont représentés par la fonction publique, mais, quand ils retombent au Barreau, ce sont tous des gens du Barreau. C'est la même chose, par exemple, pour un pharmacien qui a une grosse pharmacie comme Jean Coutu. Jean Coutu, il peut peut-être bien avoir 110, 200 pharmaciens sous ses ordres qui peuvent être salariés, mais, quand ils arrivent à l'Ordre des pharmaciens, ils sont tous sur le même pied, c'est leur profession. Ils travaillent pour leur profession.

C'est comme s'il y avait une compagnie de taxis qui avait acheté 30, 40, 50 permis puis qui avait engagé des salariés. On ne pourrait pas les empêcher de se syndiquer parce que ça serait des salariés de telle compagnie. Mais, en l'occurrence, ce n'est pas ce qu'on retrouve, règle normale, dans l'industrie, c'est des

propriétaires. Puis on a un très grand nombre d'artisans, avec leurs autos, qui gagnent leur vie, puis des gens qui louent également qui gagnent leur vie. Mais l'un ou l'autre, là, ils font les mêmes heures, puis ils ont les mêmes difficultés avec le marché, puis ils ont les mêmes difficultés de rendement. Mais on essaie, par cette loi-là... Le but, c'est d'améliorer un peu cette industrie puis de lui donner la chance de se prendre en main aussi.

M. Brodeur: On sait qu'il y a impossibilité de syndicalisation à cause de la décision de la Cour supérieure, du Tribunal du travail. Si on prend l'exemple de Diamond, je pense qu'eux autres, c'est un cas un peu spécial. C'est plusieurs permis, c'est une entreprise qui a plusieurs locataires. À ce moment-là, y aurait-il possibilité de syndicalisation dans un cas comme ça, par exemple?

M. Chevette: Non. Diamond, à ce que je sache, à moins que je ne me trompe — on pourrait même aller chercher la réponse — c'est tous des indépendants, puis Diamond n'est qu'un dispatch pour des indépendants. Je ne crois pas que la jurisprudence du Code du travail permette de syndiquer.

M. Brodeur: Non.

M. Chevette: C'est plutôt la jurisprudence qui crée de l'ambiguïté, ces derniers temps. C'est qu'un chauffeur de camion qui est propriétaire de son camion mais qui signe un contrat d'exclusivité avec la compagnie Robert, ou avec la compagnie Besner, ou avec la compagnie Bilodeau Transport, là, ils appellent ça la notion de travailleur dépendant. Même si tu es propriétaire, tu es propriétaire dépendant, tu ne peux pas te syndiquer en vertu du Code québécois, tu peux te syndiquer en vertu du Code canadien. Dans le Code du travail canadien... Mais encore faut-il que ce soit de juridiction canadienne. Donc, quand tu vas aux États-Unis comme chauffeur, dès que tu dépasses les frontières, tu es considéré comme syndicable si tu es camionneur dépendant pour une seule compagnie. Le député, il connaît ça, lui.

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: Lui, il pourrait te dire ça.

M. Brodeur: On va lui poser les questions, à l'avenir.

M. Chevette: Oui. Mais il sait très bien que ce n'est pas du tout la même notion. Alors que le locataire, le chauffeur locataire de taxi, il arrive puis il loue son auto, il est maître parce qu'il a payé sa pitance, c'est lui qui... S'il veut travailler 10 heures, s'il veut travailler 12 heures, s'il veut travailler huit heures, il est boss de son temps. Puis, au point de vue Code du travail québécois, ce n'est pas syndicable parce que c'est considéré comme artisan, dans le sens qu'il se taille sa job lui-même, puis ce n'est pas syndicable au sens du Code du travail actuel, en tout cas.

M. Brodeur: Il y a des plus grosses compagnies à Montréal, il y a des plus grosses associations, pas de

ligues mais de compagnies. Je prends Diamond comme ça, je...

M. Chevrette: Diamond, il ne faut pas mêler, c'est une...

M. Brodeur: Est-ce que c'est chacun des chauffeurs qui est propriétaire de son permis ou si c'est...

M. Chevrette: Diamond, c'est ça, c'est un groupe d'artisans, de propriétaires artisans qui font un pool, puis ils ont une compagnie de dispatch. C'est ce qu'on appelle de la répartition. Mais ils sont libres. S'ils voulaient changer de compagnie, qu'est-ce qu'ils feraient? Le lendemain matin, ils s'en iraient ailleurs, je suppose.

Une voix: Ils pourraient aller à Hochelaga, ils pourraient aller n'importe où.

M. Chevrette: Ils pourraient aller à... Oui, c'est ça.

M. Gauvin: Je reprends ma même question. Le sens de votre amendement, c'est de donner à l'article 39... en fait, de lui faire dire que tout titulaire de permis de chauffeur de taxi et de regroupement de propriétaires peut faire partie du...

M. Chevrette: Ils peuvent, s'ils le désirent...

M. Brodeur: Former une autre corporation.

M. Chevrette: ...se former une corporation.

M. Brodeur: Ça veut dire qu'en bout de piste il peut y avoir une association professionnelle qui...

M. Chevrette: Un type peut faire partie de deux associations.

M. Brodeur: C'est ça, et il peut faire aussi partie de la fédération des propriétaires de taxi du Québec qu'on aura formée ou de l'Association des propriétaires de l'est de Montréal ou de l'ouest de Montréal qui aura à défendre d'autres intérêts que ceux de l'association professionnelle?

M. Chevrette: Oui, mais, s'ils défendent d'autres intérêts, ils le feront en vertu d'une loi qui leur permet de se donner une représentation, mais ils ne le feront pas en vertu de l'Association professionnelle qui est créée par loi, par exemple. C'est ça, la différence.

M. Brodeur: CE ne serait pas sous l'égide de l'Association professionnelle, ce serait pour défendre des intérêts, par exemple, comme...

M. Chevrette: Bien, je ne sais pas, prenons un exemple au hasard. Un groupe d'une région décide de se former une compagnie en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies — parce qu'il veut garder un poste de président, je ne sais pas, moi. Il réussit à emmener 200 personnes avec lui. Il ne viendra pas

affaiblir l'Association professionnelle si l'Association professionnelle décide que c'est telle chose. Il faut bien se comprendre, là, sinon je vais ressortir mes vieux rapports cachés.

M. Brodeur: Non. Je peux vous donner un exemple. Il y a, pour la connaître mieux que les autres, la Chambre des notaires, puis, à l'époque, on avait des problèmes de tarifs, tout le monde coupait les tarifs chez les notaires. On s'est créé la Fédération des notaires pour défendre les intérêts des notaires du côté pécurinaire, alors que l'ordre, la Chambre des notaires, était défenseur surtout des intérêts du public.

M. Chevrette: C'est ça.

● (20 h 40) ●

M. Brodeur: Donc, il pourrait arriver la même chose à cette corporation-là qui aurait, par exemple, comme obligation de promouvoir, je ne sais pas, une baisse du prix de l'essence pour les chauffeurs de taxi ou une augmentation du tarif des courses. À ce moment-là, ça pourrait être une association qui servirait à ça.

M. Gauvin: C'est une comparaison qui se tient, ça, d'après vous?

M. Chevrette: Je vous donne un exemple. On a voulu depuis le début essayer de mettre de l'opposition entre chauffeurs propriétaires et chauffeurs locataires, alors que, moi, je suis convaincu que la très grande majorité des chauffeurs propriétaires et locataires vivent les mêmes problèmes. Le propriétaire en a peut-être plus, dans le sens que, lui, il est assujéti à des règles de changement peut-être d'auto, etc., pour la sécurité parce qu'il loue une auto à quelqu'un. S'il ne la loue pas, il a les mêmes avantages professionnels à voir évoluer sa profession, il a les mêmes avantages professionnels à faire en sorte qu'il ne se donne pas des permis pour rien, il a les mêmes avantages professionnels à garder, par exemple, intact le marché pour éviter qu'il se fasse du taxi au noir sous toutes ses formes. Donc, nous, dans un premier temps, c'est de dire: Écoutez, c'est une association professionnelle pour protéger puis améliorer le sort des individus. Bon.

Ils décident en assemblée générale de dire: Nous autres, on va se faire coter à la Croix-Rouge puis — je ne sais pas — à la Croix Bleue pour dire comment ils nous chargeraient d'assurance salaire si on est 15 000, si on est 18 000, si on est 11 000, parce que, actuellement, là, le gars ou la femme — parce qu'il y en a des deux, maintenant; il y a de plus en plus des deux sexes qui font du taxi — qu'il arrive puis qu'il dise: Bon, j'ai fait 100 \$ aujourd'hui, puis 50 \$ le lendemain, puis qu'il fasse 500 \$ ou 600 \$ au bout de la semaine, là, ce n'est plus un salaire pour 72 heures par semaine. Bon, bien, qu'est-ce qui arrive à ces gens-là s'ils tombent malades, en plus? Ils vont déclarer le salaire x qui est déclaré pour fins d'assurance chômage s'ils peuvent faire un bout d'assurance chômage. Puis si c'est pour maladie? Puis si c'est... Puis là ils se ramassent sur la sécurité du revenu? Ils ont peut-être le droit, en tout cas, comme groupe, de voir...

Puis ça, là, c'est bon autant pour le propriétaire chauffeur que pour le locataire. Ce n'est peut-être pas

bon pour une catégorie, je ne le sais pas, mais on fait ça pour la majorité du monde. Puis, moi, j'en ai assez entendu, de témoignages, que je trouve très malheureux, soit dit en passant. C'est extrêmement malheureux qu'il y ait des gens qui aient essayé de mettre en opposition les propriétaires et les locataires. Les propriétaires ont des problèmes particuliers, je n'en disconviens pas, puis des graves problèmes, mais, dans plusieurs de nos milieux, ils tirent le diable par la queue, tout le monde, pour arriver à gagner leur pitance, puis c'est d'essayer de leur donner un lieu où ils vont être mieux tous les deux groupes.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 39 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 39, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevette: Oui. Il faudrait passer à 13.

Le Président (M. Lachance): Alors, un amendement à l'article 13. M. le ministre.

M. Chevette: Oui. Insérer, à la fin du premier alinéa, la phrase suivante: «Aux fins du présent article, un conseil de bande et une réserve indienne peuvent être reconnus par le gouvernement comme une autorité disposant des mêmes pouvoirs qu'une autorité municipale ou supramunicipale aux fins de la présente loi.»

Mais ici je vais vous demander de le suspendre parce que je veux aussi les assujettir. Je peux bien leur donner le même pouvoir, mais on va les assujettir aux mêmes règles qu'un arrondissement pour faire du taxi, parce que, si je me base sur ce qui est arrivé à Sept-îles, là, où il y a eu deux permis puis où ils se sont parqués en plein milieu de la ville... Je vous demanderais de le suspendre, si vous n'avez pas d'objection. On va préparer un amendement qui va vouloir circonscrire ça.

M. Brodeur: Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 13 est suspendu.

M. Brodeur: J'ai une petite question avant d'aborder l'article suivant. On sait que tantôt on a discuté de possibilités d'association suivant la troisième partie de la Loi des compagnies. Aujourd'hui, je crois qu'a été entendue en Cour supérieure la requête des ligues de taxis de Montréal, de Laval, etc., concernant une requête en...

M. Chevette: C'était vendredi.

M. Brodeur: Vendredi.

M. Chevette: Rejetée sur le banc.

M. Brodeur: Ça a été rejeté sur le banc. Est-ce qu'il y a eu des motifs...

M. Chevette: Rejeté sur le banc. On peut vous donner la décision: ordonnance de sauvegarde refusée. La requête est remise sine die. Je vais vous en remettre la copie.

M. Brodeur: Est-ce que le juge a évoqué les raisons?

M. Chevette: Aucune.

M. Brodeur: Aucune.

M. Chevette: Mais une personne morale n'est pas protégée par la Charte, ce sont les personnes qui sont protégées par les chartes.

Le Président (M. Lachance): Votre prophétie s'est avérée juste, M. le ministre.

M. Chevette: N'importe quel avocat sérieux nous aurait dit ça avant.

Dispositions modificatives et transitoires (suite)

Le Président (M. Lachance): L'article 129.

M. Chevette: L'article 129...

M. Brodeur: Ne bougez pas. L'article 129, est-ce que c'était dans la liste que nous avons proposée, ça?

Le Président (M. Lachance): Non, c'est un nouvel article qui a été identifié.

M. Chevette: C'est un nouveau.

M. Brodeur: C'est un nouveau. Ne bougez pas, on va le chercher.

M. Chevette: Oui, puis je vais vous expliquer pourquoi. L'article 129, ça va être un nouvel article.

M. Brodeur: C'est un nouvel article.

M. Gauvin: Est-ce que 129, tel que présenté, est retiré?

M. Chevette: Tel que présenté? Ne grouillez pas, je vais vous le dire, là.

M. Gauvin: Je ne veux pas vous faire perdre de temps. C'est parce que je n'étais pas là.

M. Chevette: On l'amende. C'est un amendement que je propose.

M. Gauvin: On l'amende. O.K. C'est un amendement.

M. Chevrette: C'est parce qu'on a la possibilité... «Sont dissoutes les personnes morales reconnues par la Commission à titre de ligue de taxis et identifiées en annexe de la présente loi.» C'est que je pense qu'on est mieux de donner tous les pouvoirs au liquidateur, y compris celui de soutenir les causes.

Je donne un exemple. On voudrait que ce soit très bien compris. Encore, les avis nous disent que ce ne serait pas nécessaire, mais ça enlève de l'eau au moulin, en tout cas, à ceux qui disent que ce n'est pas ça. La loi doit très bien que, quand tu nommes un liquidateur, il doit liquider, le mot le dit. On comprend tout ça, là, sauf qu'il y en a qui ne le comprennent pas. Donc, on va l'écrire pour qu'ils le comprennent.

Modifier l'article 129 de la façon suivante:

1° par l'insertion, à la fin du deuxième alinéa et après les mots «aux fins de la liquidation.», de la phrase suivante: «En conséquence, un liquidateur désigné en vertu de l'article 130 dispose de tous les pouvoirs nécessaires pour poser, au nom de la personne morale dissoute, tous les actes d'administration qu'il juge à propos jusqu'à la clôture de sa liquidation.»

Bien, vous avez, par exemple... Où est-ce que j'ai pris cet amendement-là? Prenez le jugement que vous avez devant vous, dont vous avez parlé tantôt, là.

M. Brodeur: Ça, ici?

M. Chevrette: Bien, regardez, c'est marqué que ça va être épouvantable, là, le liquidateur ne pourrait pas payer les causes pendantes, l'avocate ne pourrait pas être payée... Lisez ça dans la requête. Bien là je ne sais pas si j'écris pour un certain procureur ou si j'écris pour des dirigeants, mais une chose qui est certaine, c'est que ça, c'est très clair. Quand tu liquides, tu n'as pas le choix, il faut que tu suives les causes pendantes et tout. Mais on va le mettre très, très clair. Ça aura le mérite d'être très, très, très clair. Mais, quand vous nommez un liquidateur, vous savez qu'est-ce qu'il doit faire.

M. Gauvin: Je ne sais pas si la question a été posée à cet article-là ou à d'autres. Les fruits de la liquidation...

M. Chevrette: Oui, ça a été posé par votre collègue.

M. Gauvin: Ça a été posé? Je ne reviendrai pas là-dessus.

M. Chevrette: Les fruits, ça retourne au cotisant, sauf les argentés qui arrivent des tiers. En d'autres mots, si vous êtes 100 membres, si vous avez mis, je ne sais pas, moi, 500 000 \$ dedans, ça retourne aux 100 membres qui avaient mis 500 000 \$. Par contre, s'il y a eu des subventions, ça retourne à l'Association professionnelle parce que c'est les tiers.

M. Brodeur: Et puis là les administrateurs demeurent toujours responsables de leur administration, entre-temps?

M. Chevrette: Oui, monsieur. Oui, puis ce n'est pas pour rien qu'on met des liquidateurs. On va bien se

comprendre, là. Ça ne veut pas dire que les administrateurs en place vont liquider à leur façon. C'est justement parce qu'on nomme un liquidateur qu'ils pourront même dire que telle dépense qui a été effectuée à tel moment... Et on l'a mis, si vous avez remarqué, au dépôt de la loi.

M. Brodeur: Oui, j'ai remarqué.

M. Chevrette: Vous avez remarqué, hein?

M. Brodeur: D'ailleurs, j'en ai parlé un petit peu au salon bleu.

M. Chevrette: Je vous ferai lire un rapport, et vous comprendrez pourquoi.

M. Brodeur: O.K. Juste pour continuer là-dessus, concernant les liquidations et la responsabilité des administrateurs, on sait — puis on a juste à regarder le volume de documents que je commence à avoir dans mon dossier; ça va sûrement m'en prendre un deuxième puis un troisième — qu'il y a des ligues qui vont défrayer des sommes importantes en frais juridiques. On pourra considérer, j'imagine, que ce n'est pas de la dilapidation de fonds, sauf que ça va coûter terriblement cher. Mais c'est toujours dans le cadre, j'imagine...

• (20 h 50) •

M. Chevrette: Mais le liquidateur sait très bien que, tant et aussi longtemps qu'il exerce une fonction, il y a des dépenses normales dévolues à des fonctions. Mais, si, par exemple, je ne sais pas, moi, il y avait un voyage à Vegas certaines fins de semaine, bien, ce serait une liquidation drôle, hein?

M. Brodeur: Oui, c'est une drôle de liquidation.

M. Chevrette: Oui, à moins qu'il revienne avec le jackpot pour acheter la ligue.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Je vois que le temps est indéterminé concernant la liquidation. Donc, on peut aller...

M. Chevrette: Bien, c'est le temps qu'il faut.

M. Brodeur: Le temps qu'il faut, parce qu'on prend...

M. Chevrette: Par exemple, voyez-vous, il y a des causes qui pourraient être entendues au mois de mars, dans le mois de mars ou avril. C'est possible, ça. Et, si le service du cotisant, lui, le gars qui a payé de bonne foi pour se faire défendre, il marquait dans la requête: L'avocate ne sera pas payée, il n'écrivait pas ça parce qu'il savait que c'était vrai, il écrivait ça pour faire peur aux autres. On essaie d'enlever des peurs. Mon père, il appelait ça des peureux de corneilles.

M. Gauvin: Pour vous amener à pouvoir corriger le texte de votre amendement, vous vous êtes servi de ces réflexions-là?

M. Chevette: Bien, moi, je me suis servi de ça bien avant ça. Moi, mes amendements sont prêts depuis cette feuille de chou où il y avait quelque chose comme une vingtaine de mensonges écrits noir sur blanc.

M. Gauvin: Quand le débat a déjà été fait, là, il s'agit de m'en informer. Je n'ai pas envie de le reprendre.

M. Chevette: À l'article 130, voyez-vous, 4°, c'est écrit: procède, à l'égard des tiers de bonne foi, au paiement des dettes des personnes morales et au règlement des autres obligations. Est-ce que c'est parce qu'ils n'ont pas compris? S'ils n'ont pas compris, on va essayer de les aider à comprendre. Ils seront exempts de le réécrire dans une requête.

M. Brodeur: Aussi, je note qu'il n'y a aucune durée du mandat du liquidateur. Donc, c'est prévu pour un mandat illimité, le liquidateur. Par exemple, si on prend La Ligue de Montréal, je sais qu'elle a une bâtisse, elle, à Montréal.

M. Chevette: C'est le temps de la liquidation complète.

M. Brodeur: C'est le temps de la liquidation, donc il n'y a aucune limite de temps.

M. Chevette: Mais lui-même a une justification comme liquidateur parce qu'il a des comptes à rendre.

M. Brodeur: C'est ça. Le Code civil prévoit des temps de liquidation. Est-ce que c'est seulement pour les successions?

M. Chevette: C'est-à-dire qu'il y a des rapports. Bon, il y a des rapports annuels.

M. Savard (Gilles): Bon, il y a des rapports annuels qui vont être déposés. Ça dépend si on est en matière successorale ou si on est dans la liquidation d'une personne morale au sens du Code civil. Les articles de liquidation d'ailleurs qu'on a retenus s'inspirent tout à fait des articles qu'on trouve au Code civil. De mémoire, je crois que c'est dans le coin de 361. Je ne suis pas sûr, je pourrai le vérifier, là.

Maintenant, évidemment, la liquidation dépend des biens liquidés. Si une ligue n'a qu'un compte de banque avec quelques milliers de dollars, un bureau, un ordinateur, la liquidation va être beaucoup plus rapide que celle qui pourrait avoir un immeuble ou dont des mandats auraient été donnés pour représenter des membres dans les prochaines semaines ou les prochains mois. À ce moment-là, le liquidateur a toujours le devoir, par contre, de rendre compte au ministre par l'article 130. Ça procède habituellement comme toute autre liquidation de personne morale. Si le ministre constate qu'un liquidateur traîne un peu de la patte, à ce moment-là le liquidateur pourra éventuellement être remplacé par un liquidateur qui fait preuve de célérité dans l'exécution de son mandat. Le but, c'est de diminuer les frais.

M. Gauvin: C'est la question que je voulais poser, justement, oui. Vous avez ce pouvoir-là?

M. Savard (Gilles): Oui.

M. Brodeur: Est-ce que le pouvoir du liquidateur irait jusqu'à s'entendre avec une corporation constituée, en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies, par exemple, par un groupe, les taxis de l'est de Montréal, les taxis de la région de Montréal, qui regrouperait sensiblement les mêmes gens que la Ligue actuelle de Montréal, qui pourrait reprendre ses fonds et, à même ces fonds-là, racheter la bâtisse? Et, en fin de compte, en vertu de cette nouvelle compagnie là...

M. Chevette: Le liquidateur a le devoir de vendre.

M. Brodeur: Oui.

M. Savard (Gilles): À n'importe qui.

M. Brodeur: Donc, ces gens-là pourraient profiter du retour sur leur investissement comme comptant pour acheter la bâtisse. Si on prend La Ligue de Montréal, par exemple...

M. Chevette: Oui, mais un liquidateur doit voir à ce que ce soit la meilleure vente possible. Ce n'est pas là pour avoir du monde, là.

M. Brodeur: Non, mais il y aurait la possibilité de s'entendre avec les mêmes individus qui formeraient une compagnie différente, là.

M. Chevette: Non. Lui, il n'a pas le pouvoir de s'entendre, il a le pouvoir de vendre au meilleur coût pour le bénéfice des actionnaires.

M. Brodeur: Bien, supposons... Moi, la théorie...

M. Chevette: Ça fait partie des actions.

M. Brodeur: C'est ça. La théorie que j'ai, c'est, par exemple, La Ligue de Montréal — parce que je la connais un peu, je me suis toujours servi d'elle comme exemple. Ils ont à peu près un demi-million en valeurs: 250 000 \$ en argent, 250 000 \$ la bâtisse. Le liquidateur, lui, est chargé de remettre ces biens-là aux cotisants, à ceux qui ont mis ces fonds-là dans La Ligue de Montréal. Ils pourraient dire: O.K., nous, tu dois 100 \$ à moi, 100 \$ à lui puis 100 \$ à lui. Toute notre gang, on se met ensemble; à la place de nous redonner le 100 \$, c'est le cash sur la bâtisse, puis on la rachète d'une autre façon. Ça, il y a possibilité pour le liquidateur de faire ça?

M. Chevette: Je ne pense pas.

M. Brodeur: Non?

M. Chevette: Il faut qu'il vende, puis il redistribue le fruit...

M. Brodeur: Donc, on ne pourrait pas considérer cet argent-là comme comptant, par exemple, si ces gens-là cédaient leurs droits, leur créance dans La Ligue de Montréal à cette autre corporation.

M. Chevrette: S'il y en a un seul qui refuse, il ne peut pas.

M. Brodeur: Non, mais, lui, il reprendrait son argent. Je ne sais pas combien ils sont là-dedans, quelques milliers, j'imagine. Donc, s'il y en a 2 000 sur 3 000 qui rentrent dedans...

M. Chevrette: Oui, mais, à supposer que, le fait de la mettre en vente, il va chercher 280 000 \$, bien, lui, il doit gérer dans le meilleur intérêt collectif.

M. Brodeur: Je comprends, sauf qu'à ce moment-là ça pourrait être plus, mais ça servirait de comptant quand même, là.

M. Chevrette: Oui, oui.

M. Brodeur: O.K. Il s'agit de savoir... Parce que là ça devient une transaction commerciale.

M. Chevrette: Je dois vous avouer que je n'ai jamais été liquidateur, mais je sais une chose, c'est qu'il doit gérer pour et au nom du conseil, aux meilleurs intérêts du groupe pour lequel il est nommé liquidateur.

M. Brodeur: C'est ça. Normalement, ça pourrait le permettre si, en bout de piste, c'était le bon prix qui était payé.

M. Chevrette: Comme ils ont le pouvoir très fort... Moi, j'ai rencontré des gens de taxi, y compris des gens de Montréal. Pourquoi on nomme des liquidateurs puis pourquoi j'ai mis la date du dépôt de la loi? C'est pour éviter aussi les bêtises. Quelqu'un de responsable qui a vu la date du dépôt de la loi dit: Wo! Je dois donc gérer de façon serrée depuis le dépôt de la loi. On ne fait pas ça pour niaiser, parce qu'il y a du monde qui a de bonne foi mis de l'argent dans ça.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Dans le même sens, la préoccupation des cotisants, des gens qui ont cotisé il y a quelques années, et à qui ça a permis de développer la valeur de la ligue de taxi actuelle, et qui ne sont plus membres maintenant, est-ce qu'ils y ont droit ou...

M. Chevrette: C'est les membres en règle au moment de la liquidation.

M. Gauvin: Les membres en règle.

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

M. Brodeur: Non. C'est juste pour imager la situation pour peut-être rassurer certains propriétaires de

ligue de taxi qui voudraient récupérer ces biens-là et former une autre association. Pour être clair, je vais faire une hypothèse, voir si c'est possible en vertu de la loi, si le liquidateur a ces pouvoirs-là. Par exemple, le liquidateur a la saisine des biens à partir, mettons, d'aujourd'hui de La Ligue de Montréal. Il a en sa possession 500 000 \$, c'est-à-dire 250 000 \$, la bâtisse, 250 000 \$, la valeur des biens, puis la Ligue disparaît, c'est-à-dire est appelée à être liquidée. Ces gens-là, les mêmes personnes, se créent, par exemple, une autre compagnie formée sous la troisième partie de la Loi des compagnies, qui s'appelle La Fédération des propriétaires de taxi de Montréal, qui, elle... Je ne sais pas combien il y a de membres dans cette Ligue-là, dans Montréal.

Une voix: 3 800.

M. Brodeur: 3 800? Bon, supposons qu'il y en a 2 000 qui désirent faire partie de cette Fédération-là et qui signent en fin de compte un transfert de créance pour les biens que le liquidateur doit remettre à la Fédération des taxis de l'est. À ce moment-là, si ces 2 000 personnes là cèdent en fin de compte leur créance du liquidateur — le liquidateur leur doit, je ne sais pas, moi, 300 \$ chaque — cèdent ça à la Fédération des ligues de taxi de l'Est, le liquidateur pourrait-il considérer ce montant-là comme un acompte pour l'achat de la bâtisse, donc pouvoir, en fin de compte, entre guillemets, dealer avec une nouvelle association?

M. Chevrette: Bien, il pourrait le considérer comme un acompte en autant qu'il y ait unanimité, d'abord, premièrement. Deuxièmement, il faudrait que ce soit en acompte du meilleur prix qui sera offert pour la bâtisse.

M. Brodeur: Il ne sera pas obligé d'y avoir unanimité. Je dis «2 000 sur 3 800». Donc, les 1 800 qui auraient dit non, on devrait leur remettre en proportion les...

M. Chevrette: Oui, mais il faudrait que tu leur remettes aussi... S'il la met aux enchères, puis qu'il dit à la ligue: Je peux te donner l'opportunité de «beater» le meilleur prix, puis qu'il va chercher 300 000 \$...

M. Brodeur: C'est ça. Mais supposons que la bâtisse est vendue 300 000 \$ puis que le total de ces biens-là, c'est 150 000 \$.

M. Chevrette: Le gars qui ne veut pas l'avoir, lui...

M. Brodeur: Bien là ces gens-là seraient obligés d'hypothéquer pour 150 000 \$ pour donner leur cash. Donc, je veux savoir si le liquidateur a tous ces pouvoirs...

M. Chevrette: Mais ça, c'est vraiment le liquidateur, dans les règles de fonctionnement. Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement à 129 est adopté?

Des voix: Adopté.

• (21 heures) •

Le Président (M. Lachance): L'article 129, tel qu'amendé, est adopté?

M. Chevette: Oui.

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

Permis de propriétaire de taxi

Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt (suite)

M. Chevette: Je voudrais revenir à l'amendement à l'article 22, parce qu'on a fait le créancier hypothécaire puis qu'on en a fait deux, amendements, pour bien s'assurer que les caisses seraient protégées, les banques, mais aussi l'individu qui fera affaire avec une institution bancaire correcte. Il manquait un amendement, et on l'a ajouté... Vous l'aviez dans votre... Je pense que je l'ai déposé, mais c'était dans les jaunes.

M. Brodeur: Dans les jaunes?

M. Chevette: Oui.

M. Brodeur: J'ai le 22, ici, dans les blancs.

Le Président (M. Lachance): Nous n'avions pas encore abordé l'étude détaillée de l'article 22, M. le ministre.

M. Chevette: On n'avait pas commencé? Bon, bien, on va arriver avec un amendement, d'abord.

M. Brodeur: Ne bougez pas, 20, 22... Parce que le 22 dans l'amendement il y a deux semaines puis le 22 dans l'autre, ils n'ont pas été touchés à date.

M. Chevette: O.K. Donc, ils n'ont pas été adoptés, tout simplement. L'article 22, c'est: Modifier l'article 22...

M. Brodeur: Est-ce qu'on abandonne l'amendement d'il y a deux semaines puis qu'on y va juste sur le jaune?

M. Chevette: Vous allez exclusivement sur lui.

Une voix: C'est ça, parce que les deux sont dedans.

Une voix: Ah bon.

Le Président (M. Lachance): Alors, le jaune seulement?

M. Chevette: Oui.

Une voix: Il remplace, c'est ça, le blanc, parce que les deux dans le même.

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

M. Chevette: 1° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après les mots «le cessionnaire», des mots «ou le créancier hypothécaire»;

2° par l'insertion, dans le troisième alinéa et après les mots «sur demande», des mots «du ministre ou».

Ça va se lire comme suit... Partez donc seulement du deuxième alinéa, là: «N'est pas contraire à l'intérêt public la pratique de céder ou de transférer à qui que ce soit un permis de propriétaire de taxi en excluant de la transaction l'automobile attachée à ce permis, pour autant que le cessionnaire ou le créancier hypothécaire déclare à la Commission l'automobile qui est substituée.»

Et le dernier paragraphe, c'est:

«La Commission peut, même en l'absence d'avis, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée...»

Il y avait une faute cléricale, il a fallu corriger.

M. Brodeur: Ça veut dire que, lorsqu'il y a un financement, j'imagine — on prend l'exemple de la caisse populaire — lors de la prise de garantie, le créancier doit envoyer une déclaration du financement?

M. Chevette: Non, mais le gars dit: Moi, là, j'aimerais ça garder mon char, mais le permis... Je n'arrive plus puis je me suis fait backer à 40 000 \$. Je ne sais pas, mais il y a des possibilités de transaction. C'est juste pour clarifier ça.

M. Brodeur: Il faut que la déclaration ait été faite, par exemple, pour dénoncer en fin de compte la créance hypothécaire auparavant?

M. Chevette: Oui, au préalable.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 22, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Bon. Alors là, maintenant, M. le ministre, est-ce qu'on revient à l'article 1?

M. Chevette: Moi, je ne le sais pas, si je suis disposé...

M. Brodeur: Bien là, moi, je serais en faveur qu'on prenne...

M. Chevette: Tous les jaunes.

M. Brodeur: ...tout ce qui a des amendements, et puis, à partir de l'article 12...

M. Chevette: C'est beau. Moi, je n'ai pas d'objection, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors...

M. Chevette: C'est d'ailleurs les amendements... C'est ce qui a été le plus discuté, de toute façon.

M. Brodeur: Oui, c'est justement pour ça. On va...

M. Chevette: Un coup que ce sera discuté, le reste va devenir quasiment tout de la concordance.

Le Président (M. Lachance): Sur consentement, on peut faire beaucoup de choses, ici. Alors, M. le ministre, article 12.

M. Chevette: Article 12.

M. Brodeur: Oui. On peut parler de vacances, on peut parler de n'importe quoi, de consentement.

Le Président (M. Lachance): Bon, sur consentement, c'est préférable de s'en tenir au sujet du projet de loi.

M. Brodeur: Parfait, Article 12.

Délivrance de permis

Le Président (M. Lachance): Article 12. M. le ministre.

M. Chevette: Article 12.

Le Président (M. Lachance): Un amendement?

M. Chevette: Oui, il y a un amendement à l'article 12. Dans le jaune, là. On va vous le dire à mesure, si c'est dans le blanc ou dans le jaune. On va faire les jaunes d'abord, on fera les blancs après. C'est correct? On fait les jaunes d'abord.

Article 12. Bon, 12, c'est: Insérer après le premier alinéa, l'alinéa suivant:

«Un titulaire ne peut toutefois exploiter ses services spécialisés sur le territoire d'une autre autorité supramunicipale désignée pour de tels services, sauf si la course origine ou se termine dans le territoire de l'autorité supramunicipale comprenant le territoire de desserte de son permis de propriétaire de taxi avant la spécialisation de ses services.»

Ici, ce sont les gens de limousine, vous vous rappelez, quand ils sont venus. Ils disent: On part d'une place, on s'en va reconduire... Mais ils ne peuvent pas reprendre du monde, puis c'est très clair. Je vais demander à Me Drolet de vous l'expliquer.

Une voix: Savard.

M. Chevette: Savard, excusez. Il y en a tellement eu à côté de moi, là, que...

M. Brodeur: Oui. À un moment donné, est-ce que c'est vous qui vous appelez Tremblay, Drolet...

M. Chevette: Là, c'est Savard.

M. Brodeur: C'est Savard.

M. Chevette: Allez-y.

M. Savard (Gilles): Oui. Cet amendement-là fait en sorte que, si on prend un exemple, un permis de taxi spécialisé limousine qui serait sur le territoire d'une agglomération qui est désignée par décret, ça l'autorise à faire l'ensemble de la province de Québec. Donc, si la ville de Montréal et la ville de Québec sont ainsi désignées, un transporteur de Montréal pourrait prendre son client à Montréal, faire l'ensemble du Québec avec sans difficulté. Mais, s'il prend le client et qu'il vient à Québec, il peut venir à Québec pour déposer le client ou partir à vide de Montréal chercher un client à Québec qui s'en va à Montréal. C'est la règle la plus habituelle qui a été établie au niveau de la limousine jusqu'à présent.

Mais, outre ces territoires-là qui vont être désignés, qui donnent l'autorité de parcourir puis de desservir l'ensemble du Québec, il n'y aura pas de problème, à ce moment-là, quelqu'un de Québec pourra très bien aller desservir en service de limousine des gens en Gaspésie, comme un transporteur de Montréal pourra desservir les mêmes personnes en Gaspésie. Donc, c'est-à-dire que l'ensemble du Québec va être zone ouverte, sauf les territoires qui, eux, auront été identifiés par décret.

M. Brodeur: J'essaie d'imager ça. Par exemple, quelqu'un peut partir de Montréal avec une limousine... M. Untel veut avoir une limousine pour se faire conduire à Québec pour des noces, s'en vient ici. Est-ce que le même chauffeur de limousine peut, comme on le voit dans le transport, ramasser un autre transport de Québec puis le ramener à Montréal?

M. Chevette: Non.

(Consultation)

M. Chevette: Bien, expliquez-le, parce que ce n'est pas de même que je le vois.

M. Savard (Gilles): Oui. De la façon dont c'est écrit, oui, c'est possible, c'est-à-dire qu'il part avec son client de Montréal, il amène son client à Québec, il descend son client à Québec. S'il y a quelqu'un à Québec qui se rend à Montréal dans son territoire, oui, il va pouvoir le faire. C'est la même règle des origines-destinations que les taxis respectent eux-mêmes dans les agglomérations.

M. Brodeur: C'est ça que j'avais compris. Je m'imagine celui propriétaire de grande limousine à Québec. Il va grimper dans les rideaux, lui. Mais, oui, on garde la liberté d'engager soit à Montréal ou à Québec. Et puis ces gens-là pourraient faire la même chose, donc aller... Est-ce que le territoire est ouvert partout au Québec pour faire ce genre de travail là?

M. Savard (Gilles): Sauf les territoires qui vont être désignés par décret, qui permettent la spécialisation.

M. Brodeur: Donc, supposons que le décret ne s'applique pas à la région de Saint-Hyacinthe, par exemple. Le propriétaire d'une limousine de grand luxe à Saint-Hyacinthe pourrait aller n'importe où, même dans les régions à décret?

M. Savard (Gilles): Non. Le propriétaire d'une limousine de Saint-Hyacinthe, si Saint-Hyacinthe n'est pas décrétée au niveau de la spécialisation, va pouvoir desservir, à ce moment-là, l'agglomération de Saint-Hyacinthe avec sa limousine, et lui va toujours être tenu, où qu'il soit, d'avoir l'origine ou la destination dans Saint-Hyacinthe. Il ne pourra pas, exemple, partir de Saint-Hyacinthe, et aller en Gaspésie pour faire un service en Gaspésie, et ensuite revenir à vide.

M. Brodeur: Mais il pourrait partir de Saint-Hyacinthe et puis aller en Gaspésie avec un client...

M. Savard (Gilles): Si son client est à bord, oui.

M. Brodeur: ...si son client est à bord, et en prendre un autre en Gaspésie puis revenir à Saint-Hyacinthe.

M. Savard (Gilles): S'il revient à Saint-Hyacinthe, oui. Mais, lui, par...

M. Brodeur: O.K. Il pourrait faire la même chose, donc prendre son client à Saint-Hyacinthe puis l'emmener, par exemple, à Québec, où il y a un décret, et puis retourner à Saint-Hyacinthe avec un client de Québec.

M. Savard (Gilles): Qui serait à Saint-Hyacinthe.

M. Brodeur: Ça veut dire que...

M. Chevette: Mais il y a un sauf, là.

M. Brodeur: Donc, c'est bon pour tout le monde, décret ou pas décret.

M. Savard (Gilles): La différence, surtout, c'est que les gens qui sont sur les territoires décrétés, eux peuvent agir en zone libre. Exemple, ils peuvent très bien aller desservir, je ne sais pas, disons — je connais moins bien la région de Montréal — Saint-Bruno parce que Saint-Bruno n'a absolument personne de spécialisé au niveau de Saint-Bruno et que, en plus, ce n'est pas décrété. Même si Saint-Bruno est juste à côté de Saint-Hyacinthe, le taxi spécialisé limousine de Saint-Hyacinthe ne pourra pas aller donner du service seulement à l'intérieur de Saint-Bruno, ou à partir de Saint-Bruno pour aller à un autre endroit, ou d'un endroit pour le ramener à Saint-Bruno. Donc, lui, il va être plus limité dans l'exploitation de son entreprise.

● (21 h 10) ●

À ce moment-là, même si Saint-Hyacinthe était collée sur Saint-Bruno, c'est le taxi probablement de

Montréal ou un taxi de Québec, spécialisé limousine, qui pourrait aller desservir avec la règle origine-destination. Parce que là, puisqu'il n'y a rien, ça devient comme une zone libre pour les taxis qui ont été spécialisés sur un territoire décrété.

M. Brodeur: Partout où les zones ne seront pas décrétées, donc c'est une zone libre. C'est ça que vous nous dites, là? Quelqu'un de Montréal, de Québec, où il y aurait un décret, ou de Sherbrooke, s'il y a un décret là, pourrait aller partout en zone non décrétée?

M. Savard (Gilles): C'est ça. On dit...

M. Brodeur: Peu importe s'il y a quelqu'un là en permanence, une compagnie en permanence?

M. Savard (Gilles): Oui, sauf si... «Le titulaire ne peut toutefois exploiter...»

M. Brodeur: Ça, ça veut dire que... Supposons que chez moi, à Granby, j'en ai une, limousine de grand luxe. Je ne pense pas que j'en aie, mais supposons qu'il y en a une. Ça veut dire que, s'il n'est pas décrété, tout le monde peut venir compétitionner sur son territoire?

M. Savard (Gilles): Oui.

M. Chevette: Sauf que tu as le droit de demander une spécialisation, par exemple, en vertu de la présente loi. Mais il y en a qui jugent que ça ne vaut pas la peine. Ils disent: Pourquoi je convertirais mon permis de taxi en limousine de grand luxe si je suis obligé de courir le Québec pour sept, huit voyages? Il y a des choix à faire.

M. Brodeur: Ça, c'est théorique. Je ne le sais pas. On disait qu'il y avait 140 limousines de grand luxe.

M. Chevette: Non, ce n'est pas la même chose dont on parle, là.

M. Brodeur: Non?

M. Chevette: Vous parlez des étendues, vous, là...

M. Brodeur: Oui, des étendues.

M. Chevette: ...quelque chose qui ne rentre pas ici.

M. Brodeur: C'est grand, ici, mais pas assez pour ça.

M. Chevette: Non, mais vous parlez des limousines qui ramassent les étudiants à un moment donné ou de quelqu'un qui fait une fête, là, puis... Ça, là, ce qu'on a décidé, vous avez remarqué que ça restreint un peu, ce qu'on a adopté la semaine passée. C'est 134 permis qu'il y a, je pense, ou 140, plutôt, puis...

M. Brodeur: Ils sont situés pas mal dans la région de Montréal, la plupart, j'imagine, ces gens-là.

M. Chevette: Il y en a quelques-unes à Québec, maintenant. Je ne sais pas combien, mais on en voit une allongée de temps en temps.

M. Savard (Gilles): Il y en a sept, huit à Québec, mais le plus gros, c'est Montréal.

M. Chevette: C'est ça, c'est vraiment Montréal.

M. Brodeur: O.K.

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 12 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 12, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevette: L'article 15.

Le Président (M. Lachance): Il y a un amendement. M. le ministre.

M. Chevette: Oui. «Le premier alinéa ne s'applique pas sur le territoire de desserte d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés sauf si un titulaire de permis de propriétaire de taxi, dont les services ne sont pas spécialisés, contracte avec un titulaire, dont les services le sont, pour le transport des clients de ce dernier.»

C'est des formules juridiques pour dire...

M. Savard (Gilles): Il va travailler à sous-contrat, simplement.

M. Chevette: ...qu'il va travailler à sous-contrat.

M. Brodeur: Ne bougez pas une seconde, je vais relire ça, cette affaire-là.

M. Chevette: Bien, un notaire devrait sauter là-dessus vite, vite.

M. Brodeur: Ah bien, ça fait longtemps que je n'ai pas pratiqué.

M. Chevette: Vous êtes rouillé comme notaire?

M. Brodeur: Oui, je suis rouillé, surtout à soir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: On savait qu'il y avait des taxis qui étaient rouillés, les trous dans les ailes. Ça peut arriver chez un notaire aussi, hein?

M. Chevette: Il n'y a pas de raison. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Quel genre de sous-contrat ça permet, ça? N'importe lequel?

M. Chevette: M. Marchand... M. Savard.

M. Brodeur: Monsieur qui, ce coup-là? M. Marchand?

M. Chevette: M. Savard.

M. Savard (Gilles): C'est que la loi prévoit qu'un chauffeur de taxi, avec son permis de taxi régulier, peut avoir un véhicule, s'il le désire, qui peut être de qualité, supposons, de limousine. Quelqu'un pourrait très bien avoir un taxi régulier qui est une Cadillac, une Mercedes ou quoi que ce soit d'autre qui, par ailleurs, pourrait être une limousine. Donc, ce propriétaire de taxi là va faire du taxi avec son lanternon et son taximètre.

Par contre — et là ça va être selon le règlement qui sera adopté — dans certains cas, il va pouvoir effectivement ôter son lanternon et, au niveau de la facturation, plutôt que de marcher au taximètre, signer un contrat pour pouvoir donner un service à un coût fixe. Sauf que, lorsqu'il est sur le territoire justement d'une autorité décrétée où il y a déjà des gens qui ont spécialisé leurs services, à ce moment-là eux ont investi, ils se sont restreints à ne pas faire du taxi régulier, ils ne font que de la limousine, donc, si ce même propriétaire de taxi qui a le véhicule de luxe avec un dôme veut enlever son lanternon, il devra être à sous-contrat avec quelqu'un qui est déjà spécialisé, sinon, à ce moment-là, la concurrence deviendrait un peu déloyale. C'est que lui peut faire les deux à sa convenance, alors que le spécialisé ne peut faire que le «de luxe». Donc, s'il veut vraiment ne faire que du «de luxe», lui aussi demandera une spécialisation. Sinon, il peut faire son taxi régulier et ensuite être à contrat avec quelqu'un qui est déjà spécialisé, et ça, ça va permettre aussi, dans des périodes de pointe...

M. Brodeur: Qui a déjà un permis.

M. Savard (Gilles): ...comme si on prend l'exemple de Québec — c'est ça — d'avoir des services protocolaires. Il n'y a pas un marché qui permet actuellement — peut-être à Québec — d'avoir 15, 20 limousines spécialisées qui ne font que ça 12 mois par année. Peut-être que le marché, là... Je n'ai aucune idée des chiffres, ce n'est pas moi, le spécialiste des chiffres. Disons pour 10, je ne le sais pas. Mettons l'hypothèse qu'il y en aurait pour 10, mais il vient à un moment donné une délégation étrangère. Il y a besoin de 15 véhicules additionnels, 25. Alors, plutôt que d'importer du véhicule ou quoi que ce soit, c'est les gens de taxi finalement de la place, qui ont des équipements, qui ont des véhicules qui correspondent par ailleurs aux critères pour avoir un véhicule de luxe, qui vont pouvoir contracter avec un des titulaires de permis spécialisé. Et là, à ce moment-là, ils vont fonctionner comme sur son contrat. Donc, on ôte le lanternon, on ne s'occupe pas du taximètre et...

M. Chevette: En résumé, là, c'est que, plutôt que d'aller louer des chars ou d'aller en piger dans d'autres coins, ils prennent les autos luxueuses du coin qui répondent à ces normes-là, puis ça donne un marché aux taxis de la place.

M. Gauvin: Ou plutôt que de demander un permis spécial.

M. Savard (Gilles): Ou plutôt que de demander un permis de nécessité.

M. Gauvin: Si jamais c'était accordé, ils s'associeraient aux détenteurs de permis pour donner les services.

M. Chevette: C'est un peu de garantir que ça se passe...

M. Gauvin: Et le service se donne à partir des critères ou du code d'éthique.

M. Brodeur: Pour le Sommet des Amériques, par exemple, on a peut-être un paquet de limousines ou je ne sais pas trop quoi, là, pour fournir tout le monde. À ce moment-là, on pourrait se servir de sous-contrats de ce genre-là, là.

M. Chevette: Ça va être tout un exemple. Moi, je demeure en arrière des remparts, puis ça va me prendre une carte pour rentrer chez nous. Parlez-moi-en, du Sommet des Amériques.

M. Gauvin: C'est parce que vous n'êtes pas connu.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Si lui n'est pas connu, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Excusez. Je la retire, celle-là.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article...

M. Brodeur: Oui, oui, on pourrait peut-être demander au député de retirer ses paroles.

Le Président (M. Lachance): Ha, ha, ha! Ce n'est pas nécessaire dans ce cas-là. Est-ce que l'amendement à l'article 15 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 15, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

● (21 h 20) ●

Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt (suite)

M. Chevette: Article 19. Là, ici, je vais lire l'article 19 puis je vais y mettre l'amendement pour qu'il devienne compréhensible un peu plus.

M. Brodeur: Ne bougez pas. Article 19...

M. Chevette: «Un permis de propriétaire de taxi délivré le ou après le[...] — ça sera la date de présentation du projet de loi, et pas avant qu'il y ait eu une étude, puis pas avant qu'il y ait eu une levée de moratoire dans une place — ne peut être ni cédé, ni transféré et ne peut faire l'objet d'aucune prise d'intérêt.»

Ça, c'est une des clauses-clés, là, pour bien garder la valeur des permis actuels. Tout nouveau permis, autrement dit, ne peut être ni cédé ni transféré et ne peut faire l'objet d'aucune prise d'intérêt. On ne peut pas être plus clair, là, par rapport à ce qui existe, pour garder ce qui existe. Cependant, on mettrait un amendement, qui serait le suivant:

«L'automobile attachée à ce permis ne peut être conduite que par le titulaire du permis de propriétaire de taxi à moins que celui-ci ne démontre à la Commission que la sécurité, la disponibilité ou la qualité du service ne pourra être assurée que si l'automobile peut être conduite par un autre conducteur. Le cas échéant, le permis de propriétaire de taxi doit porter une mention suivant laquelle l'automobile qui y est rattachée peut être conduite par un titulaire de permis de chauffeur de taxi lié par contrat de travail avec le titulaire du permis de propriétaire de taxi.»

Je vais essayer de vous expliquer qu'est-ce que ça veut dire. Je fais l'étude, on dit: Il y a deux autos de plus qui peuvent être permises à Granby, comme par hasard. Il y a deux personnes qui ont deux autos qui obtiennent deux nouveaux permis. Normalement, elles ne peuvent être chauffées que par eux. Ils ne peuvent pas être cédés, ils ne peuvent pas transférer leurs permis puis ils ne peuvent pas faire de prise d'intérêt. Sauf que le gars, je ne sais pas, moi, tombe malade, puis il est prouvé qu'il est malade, ou il s'est brisé une jambe et tout. Il est obligé d'aller devant la Commission des transports. C'est pour bien protéger les permis actuels qu'on fait ça. Il serait obligé d'aller devant la Commission puis de démontrer qu'il n'a pas d'alternative, là, qu'il ne peut pas... On l'oblige à aller à la Commission de transports pour ne pas que ça devienne une passe pour avoir le nouveau permis puis jouer avec 24 heures sur 24. Ce n'est pas ça. La seule raison qui serait acceptée — et ce serait par la Commission — c'est lorsqu'il prouverait l'incapacité de faire, ce qui mettrait en... Dans le coin, si on a reconnu deux permis, par exemple, parce qu'il y a plus d'ouvrage que prévu, le jour où on va lever un moratoire à une place, c'est parce qu'il va en manquer, sinon on n'a pas intérêt à lever le moratoire. Je ne sais pas si c'est clair comme explication.

(Consultation)

M. Chevette: Vas-y.

M. Brodeur: Oui, c'est bien qu'il se présente à la Commission. Est-ce que la Commission a une balise pour fixer si, oui ou non, c'est une blessure qui est temporaire? J'ai mal à une jambe, je vais avoir mal aux jambes pendant les 25 prochaines années; ça me permet de louer un permis de taxi que je n'ai pas payé cher, en fin de compte. Est-ce que la Commission a des balises précises pour permettre ce genre de choses là? Parce que ça peut devenir dangereux à un moment donné, là.

M. Chevette: Regardez les trois balises, là: «Le cas échéant, le permis de propriétaire de taxi doit porter une mention suivant laquelle l'automobile qui y est attachée peut être conduite...» Bon, attendez un peu, ce n'est pas ça. «...à la Commission que la sécurité — première balise — la disponibilité — deux — ou la qualité du service — trois — ne pourra être assurée que si l'automobile peut être conduite par un autre conducteur.» Il y a vraiment une preuve à faire devant la Commission. Mais, si on ne met pas ça à la Commission, il y a toujours des fins finauds qui peuvent contourner une loi. Quand tu pars t'acheter un permis, puis que, je ne le sais pas, tu es allé à la chasse, puis que tu as oublié ton dossier, puis que tu as eu quelque chose dans la jambe gauche...

M. Brodeur: C'est par souci d'équité, M. le Président. Déjà, j'avais averti le ministre que j'avais de la misère avec ce mode-là.

M. Chevette: Oui, oui. C'est justement le temps d'en discuter.

M. Brodeur: On en connaît, je peux vous donner un exemple, M. le Président, sans nommer de nom. On sait que, quand les gens vont souvent sur la CSST ou à la Régie des rentes... Et je dois dire que la majorité de ces gens-là sont de bonne foi, mais ça arrive de temps à autre qu'on en poigne un fin finaud, comme dit le ministre. J'en reçois un dans mon bureau, moi, qui a l'air dans le décor pour abuser de cette loi-là. Il arrive avec deux cannes un lundi matin à mon bureau, puis il a eu un accident de travail il n'y a je ne sais pas combien d'années, puis ça va bien mal, puis il dit qu'à la CSST c'est des ci puis des ça, puis il ne réussit pas à avoir cette fameuse pension là. Et puis, de semaine en semaine, je le reçois, mais il oublie ce qu'il m'a dit la semaine d'avant. Puis, à un moment donné, il est arrivé, une journée, pas de cannes. Je me suis chum avec puis je lui pose des questions. Il m'avait déjà dit qu'il n'était pas capable de conduire plus que 3 km. Je lui demande: Avez-vous un enfant? Oui, il est à Halifax. Allez-vous le voir de temps en temps? Oui, je prends l'auto deux, trois fois par année puis je vais le voir. Et puis je lui demande qu'est-ce qu'il fait de bon à part de ça. Il fait du quatre-roues puis il bâche. Ses histoires ne se tiennent pas toujours debout, mais je ne sais pas s'il a réussi en fin de compte à avoir son chèque. Ha, ha, ha! Bien, il y en a quelques-uns dans le système comme ça.

Il ne faudrait pas que ça devienne une échappatoire, une façon de louer un permis et de faire de l'argent à partir d'un permis qu'on a payé 100 \$ ou 200 \$. Y a-t-il une limite de temps qu'on peut mettre à ça?

M. Chevette: La limite du permis elle-même...

M. Brodeur: Est de cinq ans.

M. Chevette: ...est de cinq ans.

M. Brodeur: Oui, mais on peut abuser du système pendant cinq ans.

M. Chevette: Non, non. Moi, je ne pense pas, quand même. Écoutez, s'il faut mettre un mécanisme de plus, je vais le mettre. L'objectif, c'est: quand on t'a donné un permis et que tu es capable de faire la preuve tangible qu'il y a un manque de disponibilité dans la place, qu'il y a une insécurité flagrante à cause de la situation, la Commission peut avoir la latitude de limiter dans le temps. On peut ajouter n'importe quoi. L'objectif n'est pas...

J'en ai eu un, moi aussi, un lundi matin, avec un collier puis des béquilles, puis, deux heures après, je passais devant chez lui puis il était après charger sa chaloupe tout seul sur son quatre-par-quatre. Il était mal pris en maudit, tu sais. C'est quand il m'a vu. Parce que, moi, j'ai arrêté. J'ai eu assez de toupet pour arrêter. J'ai dit: T'en vas-tu à la pêche? Il n'est jamais revenu me voir, moi. Non.

C'est possible qu'on en frappe un de temps en temps de même. On peut prendre tous les moyens. Mais, je veux dire, on ne prive pas une population non plus... N'oublions pas que le nouveau permis, il est là où, après étude puis après toutes les contestations d'usage, s'il le faut, il y aurait un permis de plus dans un endroit. Donc, le besoin aura toutes les chances d'avoir été prouvé. On va même se faire aider par l'Association.

Et là il y a un accident. Pour neuf qui ont un accident formel, mettons, ou 10, à la grandeur du Québec, est-ce qu'on va se priver d'un système qui... On peut ajouter, moi, je pourrais peut-être ajouter «sur présentation périodique devant la Commission». Je ne sais pas, moi, je...

M. Brodeur: Oui, parce que j'ai déjà de la difficulté avec l'article. Imaginez-vous que, en plus...

M. Chevette: Quelle proposition vous faites?

M. Brodeur: Je pense qu'au minimum, minimum il faut que ce soit révisé périodiquement.

M. Chevette: Aux six mois?

M. Brodeur: Aux six mois. Et puis il ne faudrait pas non plus que ça fasse en sorte qu'on arrive avec, j'imagine — juste une question d'équité pour les autres chauffeurs — un type qui puisse, pour des raisons qui sont peut-être valables mais qui sont surtout rattachées à la personne, même si elle est blessée, rester chez lui mais continuer à opérer commerce à partir d'un permis qui ne coûte rien.

M. Chevette: Mais on s'entend-u que, devant la Commission, il y a la démonstration d'une durée de temps aussi à mettre?

M. Brodeur: Oui.

M. Gauvin: Oui, ce serait peut-être plus pertinent.

M. Chevette: Pour le délai indiqué par la Commission, puis le type aurait le fardeau de la preuve de dire la longueur. Ça marche-tu?

M. Gauvin: Est-ce qu'une entorse, ça guérit dans un mois?

M. Chevette: Oui. Ce n'est pas surtout à ça qu'on pense. C'est plus, par exemple, quelqu'un qui s'est acheté un permis puis qui, un an après, a la sclérose en plaques ou bien je ne sais pas trop quoi.

M. Brodeur: Oui. Ça, on peut comprendre.

M. Chevette: Ça, c'est plutôt... C'est ce genre...

M. Brodeur: Sauf qu'il ne faudrait pas que ce soit un moyen détourné de gagner sa vie autrement.

M. Chevette: Si on ajoutait, après «taxi», «pour le délai qu'indique la Commission»?

Une voix: Puis c'est indiqué au permis, en plus. Donc, c'est contrôlable.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a une balise pour indiquer à la Commission que c'est six mois ou c'est un an?

M. Chevette: Ils vont lui demander pourquoi il demande... Il est obligé de faire la preuve. Il y a l'audition nécessaire, obligatoire. Ils vont lui dire: Pourquoi vous venez nous demander de faire chauffer un autre? Il va dire: Parce que j'ai la sclérose en plaques, parce que j'ai une jambe de cassée, parce que j'ai ci.

M. Gauvin: Prenons un exemple plus dramatique, quelqu'un qui est traité pour un cancer. C'est des traitements de six mois, un an et plus. Il peut faire cette démonstration-là à la Commission que, dans la prochaine année, il ne peut pas opérer.

M. Chevette: C'est pour ça qu'on vous dit «pour le délai indiqué par la Commission».

M. Brodeur: Parce qu'il ne faudrait pas non plus que ça...

M. Chevette: Parce que n'oubliez pas qu'à l'échéance, là... Prenez votre cas de cancer. À l'échéance, il meurt. Le permis n'est ni transférable ni rien, c'est fini.

M. Gauvin: Moi, je n'ai pas prévu qu'il mourrait.

M. Chevette: Il y a un taxi de moins, là. Si les besoins sont toujours là d'un autre, ce serait un autre qui demanderait un taxi, parce que c'est toujours dans le but... Si ceux-là ne valent rien, c'est pour garder la

valeur des autres. On se comprend bien, là? C'est pour ça qu'on l'a fait.

M. Brodeur: Parce qu'il faudrait voir à ce que le permis ne soit pas renouvelable, à ce moment-là. si cette incapacité-là s'avère permanente.

M. Chevette: Oui. Oui, mais ça, il ne vaut rien que pour cinq ans pareil, c'est le maximum.

M. Brodeur: Quels seront les critères?

M. Chevette: Mais prenons-le, l'exemple du cinq ans. L'enquête prévoit qu'il y a un permis de plus à Granby. Vous vous en portez acquéreur, vous travaillez un an et demi, ça va bien. Au bout d'un an et demi, vous avez un problème chronique de dos, vous n'êtes plus capable de conduire. Vous allez voir la Commission et vous dites: Écoutez, je suis en physiothérapie, moi, tous les deux jours; je suis incapable, je suis en médication forte, aux anti-inflammatoires, puis je ne suis pas capable de conduire, il y a de la sécurité du monde. Seulement, je pourrais me lier avec un chauffeur. Là, ils vont vous demander combien de temps. Vous dites: Je ne sais pas, mais j'entreprends une cure avec mon médecin qui me dit que j'en ai pour un bon six mois. Vous avez marqué «six mois», selon l'article qu'on a fait. Si le gars, il dit: C'est indéterminé, monsieur, le maximum où l'indétermination peut aller, c'est cinq ans, puis là il n'y aurait pas de renouvellement, effectivement. Mais ce serait un individu... De toute façon, si ce n'est pas lui, ce sera un autre permis, parce qu'on a établi les besoins à un. Ce n'est pas un vol, là.

M. Brodeur: ...faire en sorte que le privilège de celui qui a payé son taxi au plein prix soit repris par celui qui n'a pas payé cher dessus, là.

M. Chevette: Non. C'est exactement pour ça qu'on fait... Ni transférable ni louable, comme on vous a dit.

● (21 h 30) ●

M. Gauvin: Mais l'expression que vous avez employée tantôt, «pour la période que détermine la Commission»...

M. Chevette: «Pour le délai qu'indique la Commission». Des courts délais, il n'y en aura pas, parce que, entre vous puis moi, le gars qui va aller à la Commission pour trois semaines, là, je n'ai pas l'impression qu'il va y aller, moi. Le pire, dans ce temps-là, c'est trois semaines de qualité moindre. Mais ça permettra aux autres de travailler plus, je suis d'accord.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, est-ce que vous...

M. Chevette: Adopté. Je le dépose.

Le Président (M. Lachance): Il y a un ajout à l'amendement?

M. Chevette: Oui, mais on va le déposer de même puis ça va vous constituer l'original.

Le Président (M. Lachance): Alors, c'est bien. Est-ce que l'amendement est adopté? Non? M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Non. Déjà, j'ai un petit peu de difficultés avec le premier paragraphe, j'ai de la difficulté aussi avec le deuxième. Je reviens aux balises de la Commission. Est-ce qu'elles sont déjà claires? On parle de six mois. Ici, on le dit entre nous, là, tout dépendant des cas, est-ce qu'il y a des balises claires ou si ce sera à la discrétion totale de la Commission? Là, on fait juste des suppositions. Parce qu'on a parlé de six mois, d'un mois, d'un an ou de cinq ans, sauf que là c'est des suppositions. Bien, je pense que je n'ai pas encore vu, en tout cas, de balises claires pour la Commission pour dire: Oui, ce sera ça. Ou y aurait-il une directive de donnée ou si la loi sera amendée pour permettre de donner une indication claire pour le renouvellement de...

M. Chevette: Vous allez voir à 10, là — on va l'adopter plus tard, mais vous l'avez déjà entre les mains — le premier alinéa de l'article 10: «La Commission délivre les permis de propriétaire de taxi devant être exploités dans une agglomération après avis transmis à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec et en tenant compte, le cas échéant, du nombre maximal de permis de propriétaire de taxi qu'elle est autorisée à délivrer et des conditions qu'elle doit imposer selon un décret pris en vertu du troisième alinéa. Elle doit cependant considérer la demande d'une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier, notamment à l'égard des déplacements requis par des personnes handicapées.»

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Brodeur: Je peux vous dire immédiatement, M. le Président — je l'ai dit en entrée de jeu — qu'il y a des tiraillements sur le terrain. Déjà, sur la base du transfert de ces permis-là qui seront éventuellement émis, on ne sait pas dans quel ordre, quel nombre de permis seront émis. Peut-être qu'on cherche des puces, là, mais, en fin de compte, c'est une préoccupation de plusieurs chauffeurs de taxi.

M. Chevette: Mais suivons le raisonnement. Il y en a, quand bien même que je leur expliquerais 100 fois... Je vais l'expliquer, comment ça va marcher, là. Premièrement, la loi est votée demain matin. Rien de changé quant aux permis. Deuxièmement, qu'est-ce qu'on fait? On fait une étude pour voir quelles régions sont en besoin. Si elles sont en surplus, je vous ai dit que j'étais ouvert à trouver des formules pour garder la valeur du permis. Mais, si elles ne veulent rien changer, elles ne changent rien. Si elles sont égales, si elles en ont juste assez, il n'y a pas de levée de moratoire non plus. Si on s'entend dans l'étude pour dire que ça en prend un à Granby, trois à Trois-Rivières, je ne sais pas, moi, puis deux à Joliette, tiens, puis quatre à Mascouche, puis un à La Plaine, le moratoire ne sera levé que dans ces régions-là.

Et l'Association professionnelle va être mise à profit durant cette étude-là. Là, je ne sais plus quel danger ça représente, moi. Ce n'est pas le gars des rues

Saint-Laurent puis Sanguinet à Montréal qui va être touché par le moratoire, ils en ont de trop. Ce n'est pas là qu'il va y avoir des manques de taxis. Des manques de taxis, il va y en avoir peut-être à sept, huit places dans le Québec. Moi, je trouve que le monde dramatise avec ça. On sait qu'il y en a partout de trop puis qu'il y en a... À des endroits, c'est juste assez. Puis il y en a où, s'il y en avait un de moins, ça ferait leur affaire. Donc, on n'en mettra pas là où il y en a de trop ou il y en a juste assez, sauf qu'on ne peut pas, dans une loi... Puis ça, le député doit comprendre ça. S'il y a une explosion démographique épouvantable en quelque part, ce n'est toujours pas le groupe Farès Montréal qui va décider si ça prend un taxi à Sept-Îles. Je m'excuse, mais ça, il y a une responsabilité qui incombe à l'ensemble du groupe, je veux dire. Minute!

Mais là il ne faut pas dramatiser — puis je ne dis pas que vous faites ça, là — parce qu'il y en a qui ont alimenté ça au point de faire perdre une couple de 100 \$ à des gens dans des manifés pour rien pantoute juste sur ce point-là. Ils disaient: Imagine-toi, il va lever le moratoire. Ce n'est pas vrai! Il y en a trop, de taxis, à Montréal. Je ne lèverai pas le moratoire. Donc, ne leur faites pas perdre de l'argent pour rien, il n'y en n'aura pas, de levée de moratoire, là. Mais ce n'est pas sûr qu'il n'y en n'ait pas un, taxi de plus, là où... Par exemple, à Terrebonne, il y avait 10 000 personnes; elles sont rendues 35 000. À La Plaine, il y avait 500 personnes; elles sont 18 000. À Mascouche, il n'y avait personne; elles sont rendues 20 000. À Lachenaie, il n'y avait personne, mais elles sont rendues comment? Aïe, minute, papillon, là! Il y a du monde qui vit en quelque part, puis il a droit à un service. Puis je suis même prêt à faire plus que ça: préséance à ceux qui sont en surplus ailleurs avant d'en délivrer un. Je vous l'ai dit, tantôt. Mais là, moi, je n'ai pas le goût de passer la nuit pour savoir que je vais en enlever un en quelque part. On ne peut pas...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: Le phénomène Mont-Tremblant dans les deux, trois dernières années, est-ce que ça a donné...

M. Chevette: Ce n'est pas une clientèle... Ce n'est pas là que vous allez avoir une prolifération de taxis, c'est surtout le transport en commun qui s'organise entre le Casino de Hull puis Intrawest. Mais il va y avoir un service local.

M. Gauvin: Donc, il n'y a pas d'expérience à tirer là.

M. Chevette: Qui sera où? Qui sera peut-être vers Mirabel si c'est des charters. Mais ce n'est pas une clientèle, à date, c'est plutôt du transport spécialisé, hein?

M. Gauvin: M. le Président, ce qu'on a échangé ici...

M. Chevette: Remarquez bien que je ne suis pas certain, par exemple, qu'il ne devrait pas y avoir un

service, parce qu'il y a un phénomène dans ces explosions démographiques là: c'est jeune au départ, mais ça vieillit. Ça vient en villégiateur au départ, puis après ça ça vient s'établir permanent. Donc, on voit évoluer les besoins et les services qui sont demandés. Il ne faut pas se fermer à ça non plus.

M. Gauvin: M. le Président, je pense que ce qu'on a échangé ici... C'est de trouver une formule pour responsabiliser la Commission. Je ne veux pas dire par là qu'elle n'est pas responsable, mais l'amener à vraiment préciser la durée du permis avec explication, d'une part. C'est sûr que, quand on légifère, il faut éviter de trop détailler. Ça, je pense que c'est un principe. Décréter...

M. Chevette: Trente secondes.

M. Gauvin: Parce que la Commission est toujours la mieux placée, je pense, pour entendre l'argumentation.

(Consultation)

M. Chevette: Excusez. Oui, vas-y.

M. Gauvin: Ce que je disais, c'est que la Commission est toujours la mieux placée pour entendre l'argumentation, l'apprécier et probablement décréter les limites, avec l'explication, les limites de temps. C'est ce qui se débat. C'est ce qu'on débat ici, à cet article-ci.

M. Chevette: Moi, j'ai toujours répété à tous ceux qui ont voulu m'entendre que ce n'était pas louable, pas transférable, puis pas de cumul d'intérêts, etc. Mais je ne me souviens pas qui, en commission parlementaire, est venu dire ceci. Il y a quelqu'un qui est venu dire: Oui, mais j'achète mon permis, je l'obtiens, c'est légal, il y a un manque. Je tombe invalide temporairement ou pour la durée qu'il reste aux cinq ans. Qu'est-ce qu'on fait? Moi, j'ai dit: Bien, quelqu'un, je ne sais pas, moi, qui tombe invalide puis qui a un de ses fils, par exemple, qui est chômeur, il dit: Je peux-tu faire, par contrat, chauffer mon auto par ce gars-là? Puis ça continue à ne pas être accumulable, pas d'intérêts cumulables, pas de transférabilité, rien, puis, à cinq ans, il y a échéance. Ce n'est pas une location du permis, c'est un individu...

● (21 h 40) ●

Une voix: Contrat de travail.

M. Chevette: Contrat de travail pour l'auto en question.

M. Brodeur: Il faudrait vraiment que ce soient des raisons de santé pures et simples.

M. Chevette: Bien, il y a insécurité, il y a disponibilité puis il y a qualité de service. Qu'est-ce que vous voulez que j'ajoute?

M. Brodeur: En fin de compte, il faut être bien certain que ce n'est pas le gars qui décide de partir en vacances pendant deux ans puis qui dit: Je reviendrai après puis je reprendrai mon permis.

M. Chevette: Ah, bien là je vais te dire quelque chose, ce n'est pas du tout ça, là.

M. Brodeur: O.K. C'est juste parce que...

M. Chevette: Ce n'est pas ça qu'on vise. D'ailleurs, s'il s'en allait puis s'il avait un contrat, là, je peux-tu vous dire que dans le trois quarts de nos petits milieux...

M. Gauvin: Il serait dénoncé.

M. Chevette: ...c'est connu assez vite, ça? Peut-être pas à Montréal. Puis il y a deux mondes au Québec.

M. Brodeur: Tout simplement pour éclairer la discussion sur les permis, de quelle façon présentement on détermine la valeur d'un permis soit à Québec, à Sainte-Foy, à Beauport, à Val-Bélair? C'est quoi, la méthode?

M. Chevette: C'est comment il se transige, comment les gens sont prêts à payer. Moi, j'ai mon permis, je suis à Sainte-Foy ce soir puis je le mets en vente. Il y en a un qui me dit: C'est 90 000 \$, Chevette. Bien, 90 000 \$. Mais on tire des moyennes par...

M. Brodeur: Donc, ça va à l'offre et à la demande.

M. Chevette: C'est les transactions qui font que tu établis une moyenne de ce que vaut le permis. Tu peux en avoir deux à 90 000 \$, deux à 70 000 \$, puis il dit: Bon, bien, ça fait 80 000 \$ de moyenne.

M. Brodeur: O.K. C'est parce que les objections que j'ai entendues... J'ai pris des taxis...

M. Chevette: Puis ça peut dépendre des temps, hein? Entre vous et moi, il y a des conjonctures qui arrivent... C'est comme en business, ça, la même, même affaire.

M. Brodeur: Oui. Parce que je sais qu'une des grandes préoccupations des chauffeurs de taxi... J'ai pris le taxi quelquefois depuis quelques semaines à Québec. J'ai rencontré des gens qui sont en faveur de la loi, des gens qui sont contre. J'ai même rencontré des gens qui étaient en faveur mais qui avaient des interrogations: Est-ce que notre permis de taxi va valoir la même chose? Si on émet des permis moins cher, la loi de l'offre et de la demande va-tu faire que notre valeur de permis va baisser?

M. Chevette: Il ne vaudra jamais rien puis il a rien que cinq ans. Je peux-tu vous dire que, quand on se lance en business, on est mieux de nager sur du solide? Tu y vas à court terme. Puis, ce n'est pas pour rien, il y a des mouvements de population. Si on donnait des permis sans les «caper» à cinq ans, qu'est-ce qui arriverait? Ils bénéficieraient d'un territoire sur lequel se sont bâties des valeurs. C'est pour cela qu'on ne veut pas. Je ne comprends pas, moi, que... Les mesures que

l'on met là démontrent bien que celui qui va aller dans l'industrie du taxi, dorénavant — c'est un peu comme une ancienneté — il va être le petit dernier rentré puis le premier sorti parce que, au bout de cinq ans, si, en plus, il n'y a plus d'ouvrage dans le coin, il va sortir. C'est ça que ça veut dire. Contrairement aux autres où ils ont acquis... Mais, à coups de 20 000 \$, 30 000 \$, 40 000 \$, bien, si j'étais chauffeur de taxi, moi aussi, je serais soucieux de conserver la valeur de mon permis.

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

M. Brodeur: Oui. M. le Président, avant de clore sur cet article-là, tout simplement répéter les craintes que j'avais et que j'ai toujours. Le ministre avait même émis une autre hypothèse qui avait été émise lors des consultations qui avaient eu lieu l'année dernière. Moi, je n'étais pas là, naturellement, sauf qu'il me semble qu'il y a des propositions qui auraient pu être étudiées, à mon sens à moi. Naturellement, c'est aux chauffeurs de taxi au Québec de les apprécier, là. D'un côté, on sait qu'on a trop de permis à Montréal, ça, c'est évident. On sait que peut-être dans certaines régions... Puis je pense que ça devrait être donné avec parcimonie, des permis de ce genre-là. On sait qu'il y a craintes. Il y a des craintes sur le terrain, les commettants nous font part de ces craintes-là. J'en ai même eu aujourd'hui. Il y a des gens, je pense, de Sherbrooke qui se sont réunis la semaine passée, puis ils ont commencé à craindre aussi sur...

M. Chevette: Oui, oui. On est allés, on est partis de Montréal pour aller leur expliquer la loi.

M. Brodeur: Oui?

M. Chevette: Oui, oui, je suis au courant.

M. Brodeur: Oui? Ça fait qu'on m'a fait part de ça aussi. Pour ces raisons-là, M. le Président, moi, j'ai deux choix, là. Je sais que le ministre va dire: Peut-être que remettre ça à demain, à demain, à demain, à demain, ça ne finira pas. On peut-tu se donner un 24 heures de réflexion encore là-dessus?

M. Chevette: Non, mais votez sur division sur cet article-là, puis on continue.

M. Brodeur: On peut-u suspendre 10 secondes?
(Consultation)

M. Gobé: ...transport, là, régler les avions. Quatre heures de retard...

M. Chevette: Là, tu te trompes de Parlement.

Le Président (M. Lachance): Tu diras ça à Charbonneau.

M. Chevette: ...le grand Yvon. Sur division?

Une voix: Sur division.

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, pour être bien certain qu'on se comprenne bien sur l'amendement qui est adopté, là, je vais en faire la lecture: Ajouter, à la fin de l'article 19, l'alinéa suivant:

«L'automobile attachée à ce permis ne peut être conduite que par le titulaire du permis de propriétaire de taxi à moins que celui-ci ne démontre à la Commission que la sécurité, la disponibilité ou la qualité du service pourra être assurée que si l'automobile peut être conduite par un autre conducteur. Le cas échéant, le permis de propriétaire de taxi doit porter une mention suivant laquelle l'automobile qui y est attachée peut être conduite par un titulaire de permis de chauffeur de taxi lié par contrat de travail avec le titulaire du permis de propriétaire de taxi pour le délai qu'indique la Commission.»

M. Chevette: Adopté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Alors, cet amendement est adopté sur division? Est-ce que l'article 19, tel qu'amendé, est adopté?

M. Brodeur: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Adopté sur division.

M. Chevette: M. le Président, 20 est adopté. L'article 20 a été adopté, 22 a été adopté. L'article 37, est-ce qu'on l'a adopté?

Le Président (M. Lachance): Non.

Association professionnelle des chauffeurs de taxi (suite)

M. Chevette: Non? Article 37.

Le Président (M. Lachance): Alors, vous avez un amendement, M. le ministre?

M. Chevette: Oui, puis je vais le présenter. Ce ne sera pas long. L'article 37, c'est: Remplacer, dans le troisième alinéa, les mots «dans les trois jours» par les mots «dans les dix jours».

En fait, si quelqu'un voulait aller en arbitrage, on disait que les trois jours étaient trop courts. On l'a faite, la discussion, la semaine passée, là. On va leur mettre 10 jours au lieu de trois.

M. Lachance: Adopté... Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: M. le Président, oui, je pense que c'est la recommandation du Barreau, ça, et puis on avait secondé, du côté de l'opposition, la recommandation du Barreau.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement est adopté?

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 37, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

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

Inspection et saisie

M. Chevette: Article 67.

Le Président (M. Lachance): L'article 67?

M. Chevette: On ajoute 67.1, qui se lit comme suit: «La Société de l'assurance automobile...»

Une voix: ...

M. Chevette: L'article 67.1.

Le Président (M. Lachance): Alors, c'est un ajout?

M. Chevette: Oui. «La Société de l'assurance automobile du Québec et une autorité visée à l'article 13 peuvent conclure une entente concernant l'application des dispositions du Code de la sécurité routière qui y sont mentionnées afin d'accorder à cette autorité les pouvoirs complémentaires nécessaires à l'exercice de ses pouvoirs de contrôle visés à la présente loi. Cette entente doit être approuvée par décret avant d'entrer en vigueur.

«À compter de la date de publication du décret dans la *Gazette officielle* [...] un employé d'une autorité partie à l'entente est réputé, s'il est chargé par cette autorité de l'application de la présente loi, être un inspecteur chargé de l'application des dispositions du Code de la sécurité routière qui sont prévues à l'entente.

«Les articles 112, 587.1, 597, 598 et 649 du Code de la sécurité routière s'appliquent, en les adaptant, à une entente visée au premier alinéa.»

Ici, c'est que vous savez très, très bien que la SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, a conclu des ententes avec des mandataires, a conclu des ententes avec des individus qui peuvent faire le PP... Le programme, comment il s'appelle, là? PP, je ne sais pas quoi, là, le mot m'échappe.

Une voix: Le programme de prévention de quelque chose.

M. Chevette: Mais, au niveau du taxi, on pourrait également offrir cette opportunité d'avoir une entente particulière avec un organisme. Ça pourrait être le Bureau de taxi de Montréal, ça pourrait être n'importe quoi. Mais l'assise juridique nous le permettait et ça se fait par décret. Mais c'est pour appliquer les articles qu'on a dits, 112, 587.1, 597, 598 et 649 du Code de sécurité routière, comme ça s'est fait par délégation d'ententes.

• (21 h 50) •

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

M. Brodeur: Oui. On a vu depuis quelques semaines les problèmes que souvent ces mandataires-là auraient pu occasionner. La question que je vous ai posée la semaine passée, justement, là, concernant M. Lague, de Rock Forest, qui s'est vu transférer son automobile sans avoir donné...

M. Chevette: Elle a failli être transférée, mais elle n'a pas été transférée.

M. Brodeur: Elle a été transférée. Son automobile est transférée au nom d'une autre personne.

M. Chevette: Ils sont pris en cour toute la gang. C'est tout gelé par la SAAQ.

M. Brodeur: Oui, en fin de compte, pour...

M. Chevette: Si vous voulez avoir un état de la situation, je vous le donnerai par écrit.

M. Brodeur: Oui, mais c'est juste pour imager l'histoire, pour en venir au cas du taxi. Puis c'est un cas partout au Québec, là, pas seulement du taxi, mais de tous les transferts de véhicules. Ce monsieur-là, il a passé une annonce dans le journal. Il y a un type de Montréal qui l'appelle, il dit: Si ta Jaguar est comme tu dis qu'elle est, viens me la montrer, je vais l'acheter. Il se présente à Montréal devant le commerce du monsieur, qui regarde par la fenêtre. Il dit: C'est correct, je la prends. Il dit: C'est quoi, ton numéro de plaque, ton numéro de série? Je l'achète à 13 000 \$. Je te donne 300 \$ comptant, et puis je demande un prêt de la banque, et puis on se reverra à ce moment-là. Le type, il repart avec sa voiture puis il n'a pas de nouvelles du gars qui a fait cette offre-là. Après l'avoir appelé à quelques reprises, il dit: Attends, je vais avoir un prêt de banque. Il n'y a plus rien qui se passe, il renvoie une lettre après deux mois disant: Oublie ça, je vais la revendre à quelqu'un d'autre si tu ne veux pas l'acheter, si tu n'as pas de prêt de banque.

Il repasse une annonce, la revend à quelqu'un d'autre, puis, quand il se présente au Bureau des véhicules automobiles, il s'aperçoit que son véhicule est au nom de la personne qu'il est allé voir à Montréal. Il est passé par un mandataire. Cette auto-là a été transférée, donc, sans le certificat d'enregistrement, sans une copie du contrat, une photocopie sur un bord ne comprenant pas la signature, sans l'autorisation du propriétaire. Ça été fait par un mandataire.

Tout ça pour en venir à la question. Il y a beaucoup de mandataires présentement de la SAAQ, beaucoup de mandataires, puis on s'aperçoit que ces erreurs-là ou ces choses incongrues là se passent souvent du côté des mandataires. Est-ce que ces gens-là manquent de formation? Est-ce qu'ils ne sont pas formés tel que sont les employés de la SAAQ? Et pourquoi, dans ce cas-là, si c'est le cas, que les mandataires sont moins formés, donnons-nous encore la possibilité à un autre mandataire de s'ajouter dans ce domaine-là où il semble que les méthodes... ou la loi n'est pas observée?

M. Chevette: D'abord, ce n'est pas tout à fait relié. Ce que vous soulevez là, c'est un cas très particulier. Dans la vie, tu n'as pas le droit de voler, puis il y a des voleurs. Tu n'a pas le droit de tuer, puis il y a des tueurs. Tu en as qui posent des gestes... Au moment où je vous parle, il y en a peut-être un qui a le gun sur la tempe de quelqu'un. Écoutez une minute, ce que vous rapportez, c'est un acte de banditisme. Quelqu'un qui fait ça, c'est un illégal. Tu mets la police après ça au PC puis tu dis... Puis, à part de ça, le mandataire, là, qui a fait ça sans avoir d'enregistrement ne mérite pas d'être mandataire, il devrait être sacré dehors. C'est-u correct?

M. Brodeur: C'est ça.

M. Chevette: Bon. Ceci dit, ce n'est pas ça qu'on veut faire. Ce qu'on veut faire, ce n'est pas ça. Ici, ce qu'on veut faire... D'abord, la SAAQ, elle n'y va pas, à Montréal, c'est le Bureau du taxi de Montréal qui s'occupe des autos. Puis, s'il y a une place où il y en a besoin, de vérification, c'est là. S'il y en a qui ont des petits trous dans les ailes, si vous voulez en voir, allez surtout là. On se comprend bien? Donc, on va s'organiser pour qu'ils aient le moyen d'inspecter. Pas louer des pneus pour aller passer l'inspection puis acheter un rouleau de broche pour attacher la valise. Ça a besoin d'être corsé un petit peu. Donc, ça a besoin qu'ils appliquent les lois. C'est tout. Puis tu vas avoir une industrie qui a de l'allure, y compris à Montréal.

M. Brodeur: Ma question n'était pas là-dessus, M. le Président.

M. Chevette: Non, mais c'est parce que vous êtes parti de l'histoire de votre comté que ça fait deux fois que j'entends, puis ça me choqe parce que ça n'a pas du tout de lien. Mais je ne suis pas pour me choquer à soir, je veux que ça aille bien puis je veux passer au travers...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Bien oui. On va en profiter, M. le Président. On va en profiter.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Tout simplement, ma question était basée sur le fait qu'on va permettre encore un autre mandataire.

M. Chevette: C'est au Bureau.

M. Brodeur: Le Bureau, c'est correct, sauf que, au Bureau, on s'imagine que c'est des gens compétents, qu'ils sont formés, eux autres, pour servir l'industrie du taxi. Sauf qu'on en répète... Est-ce qu'il y a des mesures qui vont être prises par le ministre pour former ces gens-là, en particulier les mandataires? Et puis tous ces gens-là... Il y a 1 500 personnes qui ont accès aux informations de la SAAQ. Là, on va créer encore d'autres personnes qui vont avoir accès à ces informations-là.

M. Chevette: Je vais vous envoyer la lettre que j'ai envoyée au président de la SAAQ quand on a identifié une taupe ou deux, là. Vous irez voir ce que je lui ai écrit.

M. Brodeur: Est-ce que dans votre lettre...

M. Chevette: Et vous irez voir ce que j'exige. C'est tout à fait anormal, quel que soit le gouvernement, je veux dire, qu'il y ait des fuites. Je l'ai déposée à l'Assemblée nationale, je pense.

M. Brodeur: Oui, oui.

M. Chevette: Mais, cependant, on ne mettra pas une police par employé puis on ne mettra pas un ministre par employé, là, il y en a rien qu'un. Donc, c'est évident qu'il y en aura toujours, de ça. C'est malheureux, ça, mais il y a des faibles dans ça. Il y a des gens qui consomment des choses, puis, à un moment donné... Puis je ne fais pas allusion à ceux qui peuvent avoir été nommés, je ne veux pas faire de personnalité; ils sont déjà assez malheureux de même, là. Ce que je veux dire, c'est qu'il y en a qui profitent des gens faibles, faibles passagèrement — des dépressions nerveuses, des burnout, des consommateurs de drogue, des gens qui ont des liens familiaux, etc. On n'éliminera jamais ça, mais on doit faire en sorte qu'il y en ait le moins possible.

Puis je peux vous dire que les mandataires... Vous lirez la lettre que j'ai déposée à l'Assemblée nationale, puis je pense que, les mandataires, on doit les lier au comportement, comme on fait dans une flotte de camionnage maintenant avec la loi n° 430. Si tu as une flotte de chauffeurs de camion, si tu en as sept sur huit qui ne sont pas bons puis qui accumulent gaffe après gaffe, c'est l'entreprise qui y goûte, parce que je peux vous dire que, dans le camionnage, il y a 25 % des infractions qui sont commises par 5 % des chauffeurs. Bien, on va-tu dire que c'est 95 % de tatas puis rien que 5 % de fins finauds? Ça ne marche pas de même, ça. Moi, je dis qu'il y en a... Puis, comme on est portés, nous autres mêmes, ici, à parler en général de l'industrie du taxi...

Quand vous parlez de Shefford, vous êtes fier de votre industrie. Quand je parle de Joliette, quand je parle de Québec... On arrive à l'aéroport de Québec; ce n'est pas de la «putty» qui tombe à chaque trou que tu poignes — ou que tu prends, pour bien parler. En tout cas, peu importe, vous savez ce que je veux dire. Mais il faut légiférer pour l'ensemble. C'est ça qui est le problème. Puis on a des plaies. Il y en a qui sont malades, il faut les guérir.

M. Brodeur: Oui, parce qu'on pourrait en profiter... C'est parce qu'on parle justement d'un autre mandataire, là, parce que, moi, je me place dans la peau du ministre des Transports lorsqu'un député de l'opposition se lève puis est au courant, lui, qu'il y a quelque chose qui s'est passé au ministère des Transports, alors que le président, M. Gagnon, est au courant aussi puis qu'il n'en a pas parlé au ministre. À ce moment-là, je pense que justement il y a des...

M. Chevette: Bien, ça, c'est ça qui brûle un peu plus, à part ça.

M. Brodeur: Oui, oui. Je me mets dans la peau du ministre, je n'aurais pas été de bonne humeur. Je peux même suggérer au ministre qu'on puisse entendre la SAAQ éventuellement dans les prochains mois, au printemps, ici, puis voir sa façon de procéder dans... lui démontrer qu'elle n'est pas un autre État dans l'État et que ces gens-là doivent suivre ce que l'Assemblée nationale, ce que...

M. Chevette: Mais, d'autre part, me permettez-vous de faire attention aussi au fait qu'on n'est pas pour dire que les 1 500 employés de la SAAQ sont des pas bons parce qu'on en a frappé deux?

M. Brodeur: Ah, non, non.

M. Chevette: C'est aussi dangereux, ça. Vendredi soir, j'étais dans un souper de cabinet, puis il y a un groupe d'employés de la SAAQ qui étaient dans le même édifice que nous autres, puis il y avait des gens qui étaient très affectés de ça. Ils disaient: On passe tous pour zéro. J'ai dit: C'est faux, il y a seulement les esprits étroits qui pensent que vous êtes tous pareils. Puis je ne pensais à personne quand j'ai dit ça.

M. Brodeur: On aurait pu comprendre que, si le ministre avait été au courant, ça aurait été, comme on dit en politique...

M. Chevette: Un peu plus vite.

M. Brodeur: ...plus vite. Ça aurait démontré que, s'il y avait eu une pomme pourrie, comme il a donné dans une de mes réponses...

M. Chevette: Une bonne.

M. Brodeur: ...elle aurait été identifiée. À ce moment-là, on est en lieu de croire présentement que, lorsqu'on ne veut pas avertir le gouvernement ou le ministre d'une telle chose, on veut cacher quelque chose.

M. Chevette: Non. Ça, là-dessus, il faut faire attention aussi. Ça se peut que la police demande aux autorités de ne pas en parler parce que son enquête est en voie puis n'est pas terminée. Il faut faire bien attention, là aussi. Je sais que dans un cas c'est la police qui a demandé de ne pas en souffler mot, parce que ça pouvait nuire à l'enquête. Donc, quand certains policiers organisent eux-mêmes une fuite, ce n'est pas plus brillant que la fuite des renseignements. On se comprend-tu, là? Fin pour fin, là, il y a deux pas fins.

M. Brodeur: C'est quand même inacceptable que le grand patron de la place ne soit pas mis au courant, au moins.

M. Chevette: C'est assez fâcheux.

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

M. Gobé: Oui. Merci, M. le Président. M. le ministre, est-ce qu'il n'y a pas des systèmes de sécurité

informatique qui font que certains employés peuvent avoir accès à seulement certaines données puis d'autres à d'autres? Et, en plus, je sais qu'il existe, normalement, pour entrer dans les systèmes informatiques, au moins un code d'utilisateur qui laisse une trace, hein?

M. Chevette: Non, mais, au niveau...

● (22 heures) ●

M. Gobé: Alors, on dit: Telle personne est allée chercher telle information tel jour, à telle heure. Elle n'avait pas accès ou elle avait accès. Pourquoi elle est allée là?

M. Chevette: Le problème, c'est qu'on ne peut pas être comme le Revenu. au Revenu, tu peux découper par lettres, de A à B ou de A à C, après ça, de D à F. Nous, c'est par opérations, plutôt: l'enregistrement, le permis de conduire.

M. Gobé: Vente.

M. Chevette: Et plus que ça, pour les mandataires, eux, c'est global. Tu fais tout dans un poste de mandataire: tu enregistres, tu changes les adresses. Il y a 115 mandataires, je crois, puis il y a...

M. Gobé: Ils sont où, dans quelle région, les mandataires?

M. Chevette: Ah, à peu près partout sur le territoire québécois, puis il y a à peu près 45 bureaux, je crois. Dans ces eaux-là, là, 45 à 50 bureaux de la SAAQ. Eux autres, c'est évident que, quand ils ont accès au réseau d'un mandataire, ils laissent une trace, par exemple.

M. Gobé: Ils laissent une trace, oui?

M. Chevette: Oui, sauf que ce n'est pas aussi facile à trouver, parce que, cette journée-là, tel employé a eu son code d'accès, a fait quoi? Il faut savoir le jour où il a fait ça. C'est-u il y a six mois puis ça sort aujourd'hui?

Prenez juste l'individu qui cherchait son ex-épouse. Ça a pris trois, quatre jours. Et puis, en fin de compte, c'est quoi, le résultat? Je ne l'ai pas, puis ça fait quatre, cinq jours de ça que je demande s'il y a eu une trace. Ils nous ont dit: Ça prend au minimum quatre à cinq jours parce qu'il y a 18 millions d'opérations annuelles.

M. Gobé: Mais, moi, je me souviens. Dans le temps, j'avais un commerce, une compagnie de location d'automobiles, puis on émettait nous-mêmes nos propres... On avait des carnets d'enregistrement. C'était jaune, à l'époque, si je me souviens bien.

M. Chevette: Oui, oui.

M. Gobé: Puis là on remplissait ça nous-mêmes à la main ou mon vendeur...

M. Chevette: Il y allait lui-même.

M. Gobé: Ou la secrétaire, puis je signalais ça en bas avec un tampon. C'était encore pire que maintenant.

M. Chevette: Ça se fait encore dans certains garages, je pense.

M. Gobé: Ça se fait encore?

M. Chevette: Ils vont faire le changement d'enregistrement.

M. Gobé: Je ne pense pas. Je pense qu'ils n'ont plus le droit, maintenant.

M. Chevette: Ça ne doit pas faire longtemps.

M. Gobé: Parce que j'ai un de mes amis qui a un garage, et puis...

M. Chevette: Oui? Ça se fait encore?

Une voix: Je pense que c'est changé.

M. Gobé: Je ne pense pas que ça se fasse encore maintenant. Il faut qu'ils aillent eux-mêmes au Bureau des véhicules automobiles.

M. Chevette: C'est possible. O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement qui est introduit par le nouvel article 67.1 est adopté?

M. Brodeur: L'amendement, oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Bien là ça pose le problème qu'on a adopté 67.1 mais qu'on n'a pas adopté 67.

M. Brodeur: Non, parce que j'ai des questions sur 67.

M. Chevette: Non, non. C'est un nouvel article. Ce n'est pas grave.

Le Président (M. Lachance): C'est un article indépendant?

M. Chevette: Ça ne change rien.

Le Président (M. Lachance): Bon, O.K.

M. Brodeur: C'est un nouvel article.

M. Chevette: Vous pouvez aller à 67.

Le Président (M. Lachance): L'article 67.

M. Brodeur: Oui, parce que ça a soulevé plusieurs questions, 67.1°. «Pénétrer, à toute heure raisonnable, dans l'établissement d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi, d'un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi ou d'un organisme humanitaire qui organise du transport bénévole de personnes par automobile pour en faire l'inspection», donc ça pose le problème que plusieurs, disons, la plupart des propriétaires...

Le Président (M. Lachance): Il y a un amendement à 67.

M. Brodeur: Oui? Il y a un amendement?

Le Président (M. Lachance): Sur la feuille blanche.

M. Chevette: Un instant, là. Allons-y par étapes. Il y a des questions, là. Est-ce qu'on va par l'amendement, avant?

M. Brodeur: Oui. Pour 67, dans les blanches, il y en a un, amendement?

M. Chevette: On va-tu à l'amendement avant ou si vous voulez questionner sur 67 avant?

M. Brodeur: Si l'amendement touche la question...

M. Gobé: Peut-être plus de...

M. Brodeur: Oui, parce qu'on peut discuter une heure sur l'article, puis on arrive à l'amendement, puis...

Le Président (M. Lachance): Habituellement, on commence par l'amendement.

M. Gobé: C'est quoi, l'amendement? On ne l'a pas eu.

(Consultation)

M. Gobé: O.K. Je l'ai.

M. Brodeur: «Toute personne spécialement autorisée par le ministre». On peut peut-être laisser le ministre présenter l'amendement, puis on reviendra.

M. Chevette: Ah, c'est juste technique, c'est «toute personne spécialement autorisée par le ministre». Ça veut dire les gens des commissions, etc. Mais je ne sais pas, là. Ça, vous avez vu que c'était dangereux parce que le Barreau a fait une remarque l'autre jour puis je ne sais pas trop. Ah oui! Tiens! Et le groupe montréalais a dit: Pénétrer à toute heure raisonnable dans ta maison, police, inspecteurs, bureau de paix...

Là, si ça ne vous fait rien, on va se parler entre adultes consentants. C'est la même maudite affaire que dans la loi d'avant. Il y a toujours des limites de charriages, là. Que ce soit le Barreau ou que ce soit le groupe Farès, c'est la même affaire qu'on retrouve dans toutes les lois. C'est pour permettre à un inspecteur de faire son travail. J'ai ça pour les agents de la faune, j'ai ça pour les contrôleurs routiers, ils ont ça dans la police puis on a ça pour n'importe quoi.

M. Gobé: Ça ne prend pas un mandat de juge pour entrer chez les gens?

M. Chevette: Non, non. S'ils suspectent, par exemple, que tu as du poisson dans ton frigidaire qui

dépasse les limites de possession, ils ont le pouvoir d'y aller puis de vérifier.

M. Gobé: Ah oui?

M. Chevette: Bien oui! Voyons! Puis ça a fait son temps, ça. J'ai fait passer ça en 1983, moi. Ça a un peu de barbe. Puis la police, elle avait ça avant que j'arrive en politique. Ça a encore un petit peu plus de barbe. Puis ça a été une clause à l'origine de toutes les lois de police ou d'agent de la paix. Voyons! On nomme-tu des policiers pour leur dire: Oups! attendez à la serrure, le temps qu'il ait passé par la porte d'en arrière puis qu'il ait sacré son camp avec tout? Ça ne marche pas de même, ça, dans la vraie vie. C'est des clauses que l'on retrouve partout, et je ne comprends pas... Je ne sais pas où le Barreau a pris ça. D'ailleurs, quand ils ont témoigné, je me suis penché puis j'ai dit: Veux-tu bien me dire pourquoi? Il a dit: Je ne comprends pas. Puis on n'a pas compris encore, parce qu'on est allés voir tous les articles puis c'est exactement ce qu'on retrouve dans les lois pour les agents de la paix, les contrôleurs routiers, la Sûreté du Québec, le SPCUM. Voyons! On leur fait faire le travail. Je ne sais pas pourquoi... Ce n'est pas parce qu'il y a une feuille de chou qui est marquée: Ils rentrent dans ta maison. Bien oui. Si tu n'as rien à te reprocher, tu n'as pas peur, tu leur ouvres la porte.

M. Gobé: Mais ce n'est quand même pas un agent de la paix, l'inspecteur. Qu'un agent de la paix puisse le faire, d'accord, mais un inspecteur, il n'est pas... C'est quelqu'un qui...

M. Chevette: Bon, je vais vous dire que c'est la Cour suprême du Canada... De votre côté, vous devez aimer ça. La Cour suprême du Canada...

M. Gobé: Vous aussi.

M. Chevette: ...dans un arrêté, a confirmé, aux pages 424 et 422, qu'une inspection sans mandat peut valablement se dérouler dans une demeure, et ça devrait être la bible du Barreau.

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Je comprends bien, dans certains cas, que ça va de soi. C'est certain que, lorsqu'on veut trouver du poisson qui a été pêché illégalement, il faut bien rentrer pour aller voir s'il y en a. Si on soupçonne d'avoir des substances illégales, il faut rentrer pour voir s'il y en a. Sauf que, chez un chauffeur de taxi, j'essaie de voir un exemple où un inspecteur serait justifié de rentrer à 2 heures du matin, par exemple. Pour trouver quoi? Trouver quoi?

M. Chevette: Oui, mais c'est marqué «raisonnable». Vous prenez que l'inspecteur peut être aussi brillant que moi puis vous. Voyons! C'est marqué «aux heures raisonnables».

Une voix: «À toute heure raisonnable».

M. Brodeur: Il peut travailler de nuit, le chauffeur de taxi.

M. Chevette: Ce n'est pas parce que La Ligue de Montréal a écrit «pénétrer à toute heure raisonnable dans ta maison». Voyons!

M. Brodeur: Non, c'est parce que j'essaie de voir la justification. Parce que certains plaideront la Charte des droits et libertés de la personne puis l'inviolabilité de la résidence. Juste voir dans quel genre de situations un inspecteur pourrait avoir besoin de rentrer de façon très rapide chez quelqu'un.

M. Chevette: Je vais vous lire 59.2 de la loi actuelle. La Loi des transports, là, 59.2: «Pouvoirs d'un inspecteur.

«59.2. Toute personne autorisée à agir comme inspecteur ainsi que tout agent de la paix peut, dans l'exercice de ses fonctions, pour vérifier l'application de la présente loi et de ses règlements:

«1° pénétrer, à toute heure raisonnable — ça ressemble pas mal à notre texte, hein? — dans l'établissement d'une entreprise, d'une association ou d'un organisme qui fournit des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature aux propriétaires ou aux chauffeurs de taxi ou d'une personne qui offre ou effectue un transport de personnes au moyen d'une automobile et auquel s'applique la présente loi pour en faire l'inspection;

«2° examiner et tirer copie des livres, registres, comptes, dossiers et autres documents comportant des renseignements relatifs aux activités d'une personne visée dans le paragraphe 1°.»

Rappelez-vous les enquêtes administratives qu'on a faites il y a quelques années, les administrateurs qui se payaient des jetons de présence puis qui... Je pourrais vous en énumérer jusqu'à demain matin, si vous avez le goût d'en entendre. Si tu n'as pas les moyens d'aller chercher un livre, à un moment donné... Voyons, ça ne marche pas de même!

M. Gobé: Mais, M. le ministre, c'est parce que mon collègue de Shefford faisait remarquer, à juste titre, que la majorité de ces gens-là vont se retrouver probablement avec un petit bureau, un petit classeur ou je ne sais pas trop quoi dans leur maison, dans leur domicile. Là, on donne la permission à un inspecteur qui n'est même pas un agent de la paix d'entrer dans le domicile de quelqu'un. Ça commence où, l'inspection, puis elle finit où? Elle est large comment? C'est la maison des gens, là, ce n'est pas balisé. C'est juste quelque chose qui...

• (22 h 10) •

M. Chevette: Évidemment, l'inspecteur doit se limiter à vérifier de bonne foi l'application de la loi dans les lieux réglementés, établissements. Il ne devrait pas aller voir sous les matelas de la chambre à coucher.

M. Gobé: Oui, oui, mais là il ne faut pas charrier non plus.

M. Chevette: C'est-u assez fort pour toi? On peut toujours exclure les demeures, si on considère

qu'une inspection... En tout cas, peu importe. Je veux dire, moi, je ne sais pas de quoi vous avez peur, là, parce qu'on a ça dans...

M. Gobé: Mais, moi, je n'ai pas peur pour moi.

M. Chevrette: Moi, je vous demande: Voulez-vous qu'on l'applique, cette loi-là, ou bien si vous ne voulez pas? C'est ça qui est le problème, là. Si on ne veut pas qu'on l'applique, on a rien qu'à dire: Bien, ne grouillez pas, ne touchez pas. Mais plaignez-vous pas, après, qu'il n'y a rien qui se fait.

M. Brodeur: Non. M. le Président, il faut savoir que ça va du devoir de l'opposition justement de s'inquiéter de la probité des citoyens, des résidences. Non pas qu'on ne veut pas qu'on applique la loi, c'est tout simplement qu'on est prudent. On est prudent.

M. Chevrette: Mais, voulez-vous, je vais vous dire une affaire? Moi, je suis le plus vieux du groupe, ici, en termes d'ancienneté de politique, puis savez-vous que je commence à être très inquiet? C'est rendu que tu as le droit de tout faire, il ne faut pas qu'on te touche. Fais bien attention, tu as des flos de 11 ans qui te disent: Aïe! toi, touche-moi pour voir! Mon avocat. Puis, après ça, on se retourne de bord quand le flo a poigné un fusil puis qu'il a tiré. Tu dis: Mais vous laissez tout faire, vous autres! Pourriez-vous vous brancher dans la vie? On te laisse-tu tout faire ou si on s'arrête dans un milieu ou il y a quelque chose qui a de l'allure?

Ça n'a pas de bon sens d'avoir des jugements tout à fait illimités dans le droit de faire ce que tu veux par rapport à une société organisée où ça prend des encadrements. Moi, je lis de plus en plus de papiers qui m'interrogent personnellement sur des pouvoirs illimités que l'on peut donner à des gens. Absolument, parce que c'est les droits et libertés de la personne, j'ai le droit de tout faire. Puis, le jour où on leur laisse tout faire, vous vous revirez de bord puis vous dites: C'est-u écoeurant de leur laisser tout faire! Bien oui, mais branchez-vous! Y a-tu moyen que le pendule, là, il n'aille pas toujours à l'extrême, d'un extrême à un autre, puis que dans le milieu il y ait du gros bon sens?

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

M. Brodeur: Bien, je suis tout à fait d'accord avec le ministre, M. le Président.

M. Chevrette: Bon, bien, pour une fois, bravo!

M. Brodeur: Je suis tout à fait d'accord avec le ministre.

M. Chevrette: Encadrez cette déclaration!

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Brodeur: Je suis tout à fait d'accord avec le ministre, M. le Président, que, justement, il faut responsabiliser. Quand il nous parlait des jeunes, l'exemple est excellent. Mais c'est le devoir de l'Assemblée nationale de voir à faire respecter les droits, un.

M. Chevrette: Oui.

M. Brodeur: Et, deux, le principal devoir de l'opposition, c'est de faire en sorte que les lois...

M. Chevrette: Ah non, je ne m'en prends pas à ça.

M. Brodeur: ...soient le plus justes possible pour tout le monde, pour toutes les parties qui sont interpellées par le projet de loi. Donc, c'est pour ça, M. le Président, que nous nous inquiétons particulièrement du respect de la propriété privée, tout en sachant qu'il faut prendre les mesures nécessaires pour faire respecter les lois et les règlements. Donc, c'était dans ce sens-là, et tout ce qu'on veut, de ce côté-ci, c'est de faire sûr que ces pouvoirs-là qui sont donnés à des inspecteurs soient faits de façon intelligente. Et, à la lecture de l'article qui nous été faite, disons que ça a éclairé l'opposition, mais nous sommes toujours, toujours inquiets, à chaque fois, non pas seulement dans la loi concernant l'industrie du taxi, mais dans chaque projet de loi. C'est le souci de l'opposition.

M. Chevrette: Savez-vous comment il y a de lois qui traitent de la même chose?

M. Brodeur: Quelques-unes.

M. Chevrette: Cent quarante-quatre lois.

M. Brodeur: Où ce principe-là est utilisé.

M. Chevrette: Qu'on retrouve ça.

M. Gauvin: Oui, mais ce n'est pas...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Chevrette: Sous toutes ses formes.

M. Gauvin: M. le ministre, questionner un article de loi qui pourrait brimer les droits des citoyens, je pense que c'est tout à fait légitime, et de votre part et de notre part. Dans le passé, peu importe quel groupe parlementaire formait le gouvernement, on est revenu, quelques mois après — et vous en avez l'expérience et nous avons tous cette expérience-là — pour amender des articles de loi qui, à l'application, donnaient raison à ceux qui le questionnaient. On ne se donne pas le crédit, là, d'être les seuls...

M. Chevrette: Mais je suis sûr que vous pourriez revenir dans 10 ans puis me dire: Il y a eu deux cas d'exagération. Mais on ne légifère pas pour l'exemple, pour le délinquant, il faut que tu t'arranges pour négocier pour une majorité.

M. Gauvin: Oui. Je veux continuer, juste question de mieux comprendre. «Toute personne autorisée à agir comme inspecteur ainsi que tout agent de la paix peut, dans l'exercice de ses fonctions, pour vérifier l'application de la présente loi...» Bon, ça, je pense que c'est normal qu'un agent de la paix doit être en mesure d'aller vérifier l'application de la loi. En présumant que ça se fait dans le bureau de l'entreprise, l'agent entre dans le bureau puis il demande s'il peut vérifier certains dossiers en rapport avec l'application de la loi. Je pense que c'est courant. Mais la question qu'on se pose, c'est: Est-ce que, dans le cas où c'est dans la maison privée, il y a des réserves? C'est ça, la question, je pense, qu'on se pose. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir des réserves?

M. Chevette: Mais, vous, là, vous avez un gérant de votre association professionnelle qui a collecté 250 membres, puis il a emmené les cartes de membre chez lui avec les cotisations. Qui va aller les chercher, si je suis votre principe?

M. Gobé: Oui, mais ce n'est pas ça, l'affaire.

M. Chevette: Non, non, mais qui va aller vérifier si c'est caché?

M. Gauvin: C'est le même inspecteur...

M. Chevette: Qu'est-ce que vous allez faire?

M. Gauvin: Je vais tenter de vous répondre, de ma compréhension.

M. Chevette: Il faut l'appliquer, cette loi-là, à un moment donné.

M. Gauvin: C'est le même inspecteur et le même agent de la paix, mais, dans certains cas, il doit aller chercher une autorisation de cour, à mon avis. C'est ça qu'on essaie de clarifier.

M. Chevette: Mais là vous allez à l'encontre de la Cour suprême.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. M. le ministre, si on regarde l'article 66, c'est ce qui définit un inspecteur. Alors: «Tout agent de la paix et tout employé d'une autorité municipale ou supramunicipale chargé de l'application de la présente loi peut, à cette fin, agir comme inspecteur pour vérifier l'application de la présente loi et de ses règlements.» Est-ce qu'on doit comprendre que seuls ces gens-là sont des inspecteurs?

Une voix: Non, les autres personnes spécialement autorisées par le ministre aussi.

M. Chevette: Vous avez un amendement que j'ai déposé dans celui-là, à 67.

M. Gobé: Mais c'est à ça que j'en ai un peu.

M. Chevette: Le ministre peut autoriser... Par le ministre aussi.

M. Gobé: Mais c'est à ça que j'en ai un peu, parce que, à un moment donné, on peut autoriser des gens, puis c'est là qu'on a risque de bavures. Si on fait affaire avec des agents de la paix ou autorités municipales ou supramunicipales chargés de l'application de la présente loi, généralement, on fait ça avec des fonctionnaires — d'accord? — qui ont l'habitude de fonctionner dans une certaine légalité, dans le respect de certaines normes, et ça limite, d'après moi, le risque de bavures. Par contre, au moment où on nomme quelqu'un, on peut se retrouver à nommer des gens qui peuvent être très bien mais d'autres qui peuvent avoir des intérêts.

M. Chevette: C'est la Commission des transports...

M. Gobé: Oui, mais là...

M. Chevette: ...qui a son propre service d'inspection.

M. Gobé: La Commission des transports.

M. Chevette: Bien oui. C'est le système actuel. C'est pour ça. Puis c'est moi qui les nomme. Coudon! Il faut que je les nomme parce qu'il faut que je les autorise à appliquer une partie de la loi.

M. Gobé: Mais d'où ils viennent, ces gens-là que vous nommez, à titre d'exemple?

M. Chevette: Ils sont membres de la Commission, des employés de la Commission des transports.

M. Gobé: Ah, c'est des employés!

M. Chevette: Il y a des inspecteurs engagés, il y a un corps d'emploi, là, inspecteur. Inspecteur-enquêteur, je pense.

Une voix: Oui, inspecteur-enquêteur.

Le Président (M. Lachance): Ce n'est pas un attaché politique, là, monsieur.

M. Gobé: Non, non. Ce n'est pas ce que je veux dire. Quand même il serait attaché politique, il peut être bon aussi. Ce n'est pas ça que ça veut dire. Donc, ce sont des gens qui sont déjà des fonctionnaires que vous recrutez à titre d'inspecteurs, comme on va recruter, je ne sais pas, moi, un arbitre ou un médiateur?

M. Chevette: Bien, vous essayez avec la Loi de la fonction publique — ha, ha, ha! — à part que dans un cabinet politique, d'engager du monde puis de le désigner. Ha, ha, ha! Vous avez passé par là, vous le savez.

M. Gobé: Non, mais on nomme des arbitres, à un moment donné, qu'on va chercher dans différents corps.

M. Chevrette: Ah! ça, ce n'est pas pareil.

M. Gobé: Ce n'est pas le même principe?

M. Chevrette: Non, pas du tout.

M. Gobé: ...on ne dira pas: Bon bien là on nomme des inspecteurs pour trois ans ou quatre ans, puis après ça on renouvelle...

M. Chevrette: Non. Si on le faisait, c'est qu'on autoriserait la Commission, avec un budget — supposons qu'elle manquerait d'employés — à ouvrir des postes d'inspecteur-enquêteur. C'est ça qu'on ferait.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 67 est adopté?

M. Chevrette: Ça peut être sur division si vous n'êtes pas à l'aise. Sur division ou bien...

M. Gobé: Alors, M. le ministre, moi, j'ai de la misère avec ça quand même.

M. Chevrette: Sur division ou bien...

M. Gobé: On rentre chez les gens, c'est quasiment... On est à la limite, des fois, de l'arbitraire. Je ne suis pas à l'aise avec ça.

M. Chevrette: Écoutez, quand on a fait le BS — sur le bien-être social, vous avez connu ça, vous autres — on les appelait les «boubous macoutes».

M. Gobé: Oui, exact.

M. Chevrette: Ce n'était toujours pas nous autres. Puis qu'est-ce que c'est qu'on leur a fait? On leur a donné, à ces inspecteurs, le choix d'aller voir s'il y avait du concubinage ou s'il n'y en avait pas. Vous n'êtes pas scandalisés, vous avez voté à deux mains, crist! Et là, pour appliquer une loi... Bien, appelez-les les «chevrettes macoutes». Qu'est-ce que vous voulez que ça me foute, moi?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Ils vont appliquer la loi, mais vous allez en avoir pas mal moins que des boubous macoutes.

Une voix: Étiez-vous pour les boubous macoutes?

M. Chevrette: Je ne m'en rappelle pas. Moi, personnellement, là, je pense que la bonne foi, ça se présume par des individus. Ça se présume. Quand tu t'en vas chercher des documents, là, tu ne fouilles pas sous le matelas, voyons! Tu sais, tu ne regardes pas en dessous du lit. Tu pourrais avoir la surprise de ta vie, d'ailleurs.

Des voix: Ha, ha, ha!

● (22 h 20) ●

M. Gauvin: M. le ministre, savez-vous ce qui se véhicule sur le terrain? Il se véhicule sur le terrain que le présent gouvernement a beaucoup de plaisir à voir fonctionner lesdits boubous macoutes du temps dans le même domaine.

M. Chevrette: En tout cas, moi, j'en ai pas mal moins que j'en avais au bureau.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 67 est adopté? Adopté sur division. Est-ce que l'article 67, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Sur division.

M. Chevrette: Il est adopté indépendamment parce qu'on l'avait adopté avant.

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

M. Chevrette: Article 75.

Le Président (M. Lachance): ...j'ai une demande, la suspension de quelques minutes, de la part du député de Shefford.

M. Chevrette: Quatre, cinq minutes, oui.

Le Président (M. Lachance): Cinq minutes? Suspension.

(Suspension de la séance à 22 h 21)

(Reprise à 22 h 30)

Le Président (M. Lachance): La commission reprend ses travaux. M. le ministre, un nouvel article.

Dispositions pénales

Preuve et procédure

M. Chevrette: Article 120.1. Insérer, après l'article 120, le suivant. Tout d'abord:

«120.1. Une autorité visée à l'article 13 est réputée avoir un intérêt suffisant pour requérir une injonction, selon les articles 751 à 761 du Code de procédure civile, à l'encontre d'une personne déclarée coupable, plus de deux fois au cours d'une période de 24 mois, d'une infraction visée aux paragraphes 1° et 2° de l'article 111.»

Une voix: Transport illégal.

M. Chevrette: Transport illégal. «La délivrance de l'injonction peut être accompagnée de l'octroi de dommages-intérêts punitifs.»

En fait, c'est d'empêcher celui qui, malgré les amendes, ne s'arrête pas. Donc, c'est de donner une assise juridique de base pour l'arrêter.

M. Brodeur: Ça se voit dans quels cas, ça, par exemple?

M. Chevette: Par exemple, vous faites du taxi illégal, vous avez des amendes de 800 \$. Il y en a un qui en a pour 72 000 \$, puis ils ne peuvent pas l'arrêter. Donc, une injonction pour l'arrêter. On se donne une injonction.

M. Brodeur: Comment quelqu'un peut avoir 72 000 \$ d'amendes puis...

M. Chevette: Bien, il se fout de tout puis il ne les paie pas.

M. Brodeur: Puis il n'y a aucun processus présentement pour arrêter ce type-là?

M. Chevette: Ils font du dilatoire, ils remettent les causes, ils en paient un petit peu, les premiers qui passent, puis...

M. Gobé: Excusez-moi, c'est quoi, «un intérêt suffisant»?

M. Chevette: «Un intérêt suffisant»? Quand ça commence à être assez important pour...

M. Gobé: C'est quoi, la norme? Est-ce qu'il y a une norme, d'abord?

M. Chevette: Il n'y a pas de norme. Un intérêt, c'est avoir un droit de redemander quelque chose. On crée une assise donnant le droit de demander une injonction face à l'accumulation d'amendes impayées ou d'actes répétés puis qui ne s'arrêtent pas.

M. Gobé: C'est suite à 111. C'est ça que vous disiez?

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: C'est 111.

M. Chevette: Puis 111, c'est...

M. Gobé: Article 111: «Commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, la personne qui», puis là ils décrivent c'est quoi.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va? M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Est-ce que cette modification-là empêcherait le type qui a 72 000 \$ d'amendes de continuer à fonctionner?

M. Chevette: Bien oui!

M. Brodeur: Il peut se foutre de l'injonction aussi.

M. Chevette: Là, c'est l'outrage au tribunal puis c'est en taule. Puis là ça peut être l'emprisonnement et l'amende, 50 000 \$.

M. Brodeur: Comment a-t-on pu laisser aller quelqu'un comme ça jusqu'à 72 000 \$? J'imagine que ça va être illusoire, là. Peut-être qu'il ne sera jamais capable de payer ça, lui, là.

M. Chevette: Bien, je ne sais pas si ça peut être illusoire, mais une affaire qui est certaine, c'est que, si on ne te donne pas les moyens...

C'est un peu ce que je disais tantôt sur une autre clause. Si on ne donne pas les moyens... L'individu qui cumule des amendes jusqu'à 72 000 \$, imaginez-vous, pour transport illégal puis qui prend des mesures dilatoires, il pellette en avant, puis, si tu ne l'arrêtes pas, c'est clair... Vous vous rappellerez, je ne sais pas s'il y a cinq ou 10 ans, on avait apporté un amendement à la Loi sur l'assurance automobile parce qu'on disait: On a placé les individus dans une incapacité de voir le jour où ils vont tomber dans la légalité. Donc, il faut prendre des moyens, à un moment donné. On avait amendé la loi, à ce moment-là, pour essayer de replacer les gens dans le courant de la légalité. Ici, on donne l'injonction comme moyen pour celui qui a un intérêt à intervenir devant les tribunaux.

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

M. Gobé: Oui. Pourquoi seulement les paragraphes 1° et 2° de l'article 111? Après ça, les troisième et quatrième, ils ne sont pas touchés, eux, par ça. Pour quelle raison vous faites la distinction entre ces quatre articles-là?

M. Chevette: Parce qu'on vise le transport illégal.

M. Gobé: Ah! Donc...

M. Chevette: Uniquement 1° et 2°.

M. Gobé: O.K.

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

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'amendement est adopté. L'article 120.1, adopté.

M. Chevette: L'article 134 est-u adopté? Oui, il a été adopté la semaine passée.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Chevette: Donc, on tombe dans les blancs, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, les amendements sur les feuilles blanches. M. le ministre.

Permis de propriétaire de taxi

Délivrance de permis (suite)

M. Chevette: Le 10.

M. Gobé: Le quoi?

Le Président (M. Lachance): Article 10. Alors, un amendement à l'article 10 du projet de loi.

M. Chevette: En fait, on a décidé de faire tous les articles sur lesquels on avait des amendements d'abord.

Le Président (M. Lachance): Quelle est la nature de l'amendement à l'article 10, M. le ministre?

M. Chevette: 1° par le remplacement du premier alinéa par le suivant:

«La Commission délivre les permis de propriétaire de taxi devant être exploités dans une agglomération après avis transmis à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec et en tenant compte, le cas échéant, du nombre maximal de permis du propriétaire de taxi qu'elle est autorisée à délivrer et des conditions qu'elle doit imposer selon un décret pris en vertu du troisième alinéa. Elle doit cependant considérer la demande d'une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier, notamment à l'égard des déplacements requis pour des personnes handicapées.»;

2° par l'insertion, après le deuxième alinéa, de l'alinéa suivant:

«Le gouvernement peut, par décret, pour chaque agglomération qu'il indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la Commission selon les services qu'il identifie et, le cas échéant, aux conditions qu'il détermine. Ce nombre, de l'appréciation du gouvernement, doit tenir compte, pour chaque agglomération concernée, d'un équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de propriétaire de taxi. Les conditions que le gouvernement détermine peuvent limiter les périodes de service, les clientèles transportées ou toute autre modalité d'exploitation. Un décret ne peut être pris qu'après consultation, notamment, des titulaires de permis de propriétaire de taxi concernés. Le ministre des Transports décide, dans chaque cas, des modalités de consultation et en assure la publicité.»

En d'autres mots, là, c'est pour bien indiquer ici que ce n'est pas partout, ça, contrairement à ce qui a été véhiculé. On le clarifie, là, c'est vraiment des enquêtes. L'Association est mise dans le coup, le processus est complet, puis je pense qu'il est sécurisant pour les chauffeurs. C'est toujours le but, là. C'est un des articles-clés, ça, pour le maintien de la valeur du permis. Ça, c'est un des articles-clés.

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

M. Gobé: Donc, dans ce qu'on lit, il y a deux choses qui correspondent un peu à ce que nous faisons

comme remarques pendant les audiences mais aussi par la suite. «Elle doit cependant considérer la demande d'une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier.» Là, on parle de personnes handicapées, entre autres choses. Vous spécifiez, là, puis vous revenez plus loin, un peu plus tard: «Les conditions que le gouvernement détermine peuvent limiter des périodes de service.» Donc, ce n'est pas forcément un permis qui peut aller «at large» pour faire du taxi tout le temps.

M. Chevette: Non.

M. Gobé: «Les clientèles transportées ou toute autre modalité d'exploitation». «Clientèles transportées». Donc, vous pourriez dire: Je vais émettre dans la région métropolitaine de Montréal — parce que ça vous a été démontré, la nécessité a été démontrée — 25 permis pour l'est puis 15 pour l'ouest pour faire uniquement du transport adapté, on va dire. Vous pourriez faire ça, à la limite?

M. Chevette: Oui, mais ce n'est pas l'intention de faire ça.

M. Gobé: Non.

M. Chevette: L'intention, c'est d'abord d'aller... Parce qu'il y en a trop, cachons-nous pas, dans Montréal, là.

M. Gobé: J'ai dit «vous pourriez», je n'ai pas dit que vous le feriez.

M. Chevette: L'idéal — et je pense qu'on va l'atteindre, parce que, moi, je suis confiant; les démarches sont faites puis tout — c'est la conversion de permis actuels sur une base volontaire en permis adaptés.

M. Gobé: En permis... Ah, c'est bien.

M. Chevette: C'est ça qui serait l'idéal, puis c'est ça qu'on cherche à négocier présentement, puis c'est ça qu'on va réussir à négocier, je suis sûr. Je vous ai déjà donné l'exemple de la Colombie-Britannique, je crois, qui, elle, a atteint même 20 % de ses autotaxis qui sont converties pour le transport adapté, et ça, avec le vieillissement de la population puis l'alourdissement des clientèles, si on ne faisait pas un effort de ce côté-là, je pense qu'on n'aiderait pas l'industrie du taxi.

M. Gobé: On parle de 450, hein, le matin et le soir, les chiffres que j'avais, la...

M. Chevette: Exact. Puis, entre vous et moi, là, le transport adapté qu'on a présentement, où on appelle puis tout le monde s'en plaint, j'ai mis 8 millions de piastres depuis 18 mois, puis, vous en savez quelque chose à Montréal, vous en savez quelque chose à ville de Laval, malgré 8 millions, il y a un bon nombre de personnes qui ont des revenus, qui seraient capables de prendre un taxi s'il y avait plus de taxis adaptés mais qui n'en ont pas. Donc, il y a un effort à faire là.

M. Gobé: Ah, oui. Mais je ne pense pas qu'on demande que le transport adapté soit gratuit tout le temps. Je pense que ce n'est pas ça.

● (22 h 40) ●

M. Chevette: Non, non, ce n'est pas dans ce sens-là que je l'interprète non plus.

M. Gobé: O.K.

M. Chevette: Je l'interprète dans le sens...

M. Gobé: La disponibilité du véhicule.

M. Chevette: ...qu'il y aurait une plus grande facilité, même pour le handicapé en moyens de prendre un taxi, s'il avait une auto convertie. C'est ça qu'on veut essayer de faire, puis je pense qu'on va réussir.

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

M. Gobé: Bien, moi, je vois que — ah! excusez, j'allais terminer — vous répondez assez à ce que je pensais, à date, par cet amendement-là.

M. Chevette: En tout cas, je pense que c'est une des clés, ça aussi.

M. Gobé: Je ne peux pas dire que je suis d'accord avec tout le projet, mais au moins avec cette partie-là.

M. Chevette: Bien, à force d'être d'accord avec des bouts, vous allez raccrocher ça dans un grand bout puis on va en avoir une, loi. C'est avec des petits bouts qu'on fait des grands bouts.

M. Gobé: C'est ça. Vous en savez quelque chose. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Mais on peut mettre ça.

M. Gobé: Excusez, je ne suis pas gentil. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Mon père me disait ça, il m'appelait «ti-bout».

M. Gobé: C'est ça.

M. Deslières: M. le Président, ces permis-là, ils sont accordés pour un temps?

M. Chevette: Oui.

M. Deslières: Le temps ne fait pas de droits acquis.

M. Chevette: Non.

M. Deslières: C'est clair.

M. Chevette: Au contraire.

M. Deslières: Au contraire, c'est renouvelable.

M. Chevette: Il dit même à la personne... S'il y a eu baisse de population, par exemple, il pourrait enlever tous ceux qui ont des permis de cinq ans. Mais on ne pourrait pas, en vertu de la loi, enlever un permis des détenteurs de permis actuels. Je ne sais pas si c'est clair, mais, en tout cas, c'est ça qu'on dit.

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

M. Gobé: On avait parlé, à un moment donné, au moment où on écoutait les chauffeurs de taxi qui venaient témoigner devant nous puis les autres organismes, de la façon d'attribution de ces permis, puis je pense que vous aviez vous-même été intéressé aussi par quelques arguments, entre autres celui où vous avez dit: Bon, bien, les gens vont venir s'inscrire sur la liste...

M. Chevette: C'est la faute de l'avion, je l'ai expliqué tantôt.

M. Gobé: Ah! Excusez. Bon, je suis désolé.

M. Chevette: Mais je vais le refaire.

M. Gobé: Oui, oui, c'est vraiment la faute de l'avion, il y avait du vent.

M. Chevette: Un, le projet de loi est adopté demain matin, il n'y a pas de levée de moratoire; deux, il y a la mise en marche d'une étude à laquelle est associée l'Association professionnelle; trois, ça va identifier les endroits où il peut y avoir un manque de permis; quatre, j'ai dit: Là où il y a des manques, je suis même prêt à négocier, à regarder avec l'Association professionnelle si on peut permettre, sur une base volontaire, à des permis qui seraient en excédent à un endroit d'aller à l'autre. J'ai expliqué ça à votre collègue tantôt. Mais je comprends qu'ils ne sont pas obligés, parce qu'ils n'ont pas eu le permis pour ça. Mais, s'ils y allaient, il faudrait trouver une clause de maintien de la valeur du permis, parce que, s'il a acquis un taxi à Sainte-Foy, il n'ira pas travailler à Sainte-Brigitte-de-Laval. Puis c'est sans sens péjoratif, je veux dire.

M. Gobé: Oui, oui, ce n'est pas la même valeur.

M. Chevette: Il va dire: Moi, mon permis à Sainte-Brigitte vaut 10 000 \$. Je n'ai pas le goût d'aller à Sainte-Brigitte. Il va falloir qu'on lui garantisse quelque chose. Cinquièmement, chaque propriétaire et chauffeur locataire de la région concernée va savoir qu'il y a un manque de deux, ou de trois, ou de un. Ils vont avoir le pouvoir de contester devant la Commission de transports, en plus. Mais, si jamais c'est maintenu à un, là, c'est un permis de cinq ans qui n'est ni louable ni transférable puis qui ne peut pas rapporter de l'intérêt. Après tout ça, je trouve que j'ai commencé à faire un bon petit bout pour garder la valeur des permis.

M. Gobé: Oui. Non, c'est bien. Mais je n'en ai pas là-dessus. Je pense que vous l'aviez expliqué même

la semaine dernière. J'en ai à voir, moi, à l'attribution. En d'autres termes, je ne sais pas, moi, il y a 10 personnes, 20 personnes qui s'inscrivent puis il y a deux permis. D'accord? Il y a deux personnes qui s'inscrivent à la Commission des transports puis il y a 10 permis à distribuer. Comment on les attribue? Est-ce qu'on fait par tirage au sort des gens qui étaient inscrits à une certaine date, ou premier inscrit, ou deuxième?

M. Chevette: Mais c'est par règlement qu'on pensait à un mode d'attribution, parce que, si on commence dans la loi à définir un processus d'attribution, on ne finira plus.

M. Gobé: O.K. Est-ce que l'idée de faire un tirage au sort après une période d'inscription de tant de jours, là, ou tant de temps pourrait être intéressante?

M. Chevette: Bien, entre vous puis moi, là, ce type de permis, ça ne se garochera pas, je vais dire comme le vieux, au portier pour aller en chercher.

M. Gobé: Bien, je ne le sais pas, moi.

M. Chevette: C'est plus, bien souvent, quelqu'un qui va avoir un fils puis qui va dire: Bien, écoute, moi, je te transférerai mon permis, probablement, mais, entre-temps, pour cinq ans, le ferais-tu, même si tu sais qu'il ne vaudra rien dans cinq ans? Moi, je te passerai le mien. plutôt... Dans la vraie vie, là, c'est de même que ça se passe. Ou bien le gars, il a une très bonne auto, il vient de perdre son emploi puis il va dire: Bien, j'ai l'opportunité d'avoir un permis. Même si c'est pour cinq ans, je n'ai pas le droit de le louer, je n'ai pas le droit de... de... de...

M. Gobé: C'est ouvert.

M. Chevette: Les modalités d'attribution n'ont pas été déterminées, mais on pourrait les mettre dans le règlement, effectivement.

M. Gobé: O.K. Ça répond à ma question.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 10... M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Juste dans le dernier paragraphe, là: «Un décret ne peut être pris qu'après consultation, notamment, des titulaires de permis de propriétaire de taxi concernés. Le ministre des Transports décide, dans chaque cas, des modalités de la consultation et en assure la publicité.» Donc, je dois comprendre qu'il va y avoir consultation dans une région avant d'émettre des permis.

M. Chevette: Exact. Puis il va même y avoir avis aux chauffeurs. Ah, on ne veut pas faire ça en l'air, là.

M. Brodeur: Est-ce que le ministre a déjà réfléchi sur ce processus de consultation là, de quelle façon il va être fait?

M. Chevette: Bien, pour l'étude même, je veux associer l'Association professionnelle. Quant à une région précise, ça dépend bien gros de la grosseur de la région. Tu sais, si je suis, je ne sais pas, moi, aux Îles-de-la-Madeleine, on peut réunir ça au piano-bar puis je vais dire: Bonjour, voici ce que je veux faire, tu sais. Mais, si tu es à Montréal, il va falloir que ce soit peut-être par la voie des journaux, par la voie des médias ou bien aussi par l'envoi direct aux membres. On peut faire des ententes avec l'Association professionnelle puis dire: Bien, pourriez-vous faire parvenir ça à vos membres? On paierait l'envoi postal, etc.

M. Gobé: De toute façon, c'est pour les titulaires de permis de propriétaire de taxi seulement?

M. Chevette: Exact.

M. Gobé: Donc, vous avez leurs noms, ils sont dans l'Association de toute façon?

M. Chevette: C'est exact.

M. Gobé: Donc, il n'y a rien qui empêche d'envoyer une circulaire en disant...

M. Chevette: Ça devrait être relativement facile.

M. Gobé: Ceux qui sont intéressés à faire valoir leurs opinions, présentez-vous à tel moment, à tel endroit.

M. Chevette: Ah, puis leur Association pourrait décider d'aller contester devant la Commission aussi.

M. Gobé: Ah!

M. Chevette: Ce n'est pas impossible, ça. L'étude peut bien conclure à un, mais les gens disent: Écoute bien, là, regarde le bassin naturel ici, ça baisse, et regarde la tendance depuis 10 ans, puis je ne suis pas sûr que ça en prend un. Par exemple, prends la Commission des transports quand elle a émis deux permis de transport aux Innus d'Uashat-Maliotenam. Si elle avait su que les deux permis se seraient ramassés dans le centre-ville et non pas dans les communautés de Maliotenam et d'Uashat...

M. Gobé: Où, le centre-ville? À quel endroit, ça?

M. Chevette: À Sept-Îles.

M. Gobé: Ah oui. O.K.

M. Chevette: Je ne suis pas sûr, moi, que ça n'aurait pas été clair. C'est pour ça que j'ai suspendu l'article 33, tantôt, là; pas 33, mais j'ai suspendu un article...

Une voix: L'article 13.

M. Chevette: J'ai suspendu l'article 13 pour le clarifier, tantôt.

M. Gobé: Ça, c'est des permis qui avaient été émis pour desservir une communauté en particulier?

M. Chevette: Oui, autochtone.

M. Gobé: Les gars, au lieu de faire ça, ils ont été faire le taxi au centre-ville de cette ville?

M. Chevette: Oui. C'est parce que ça ne sert pas pour les mêmes fins. On va regarder ça serré. C'est beau?

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

M. Brodeur: Oui. M'inspirant de la question précédente de mon collègue de LaFontaine concernant le mode d'attribution des permis, on sait qu'après avoir fait une consultation ça va quand même publiciser le fait qu'on a besoin de nouveaux permis dans cette région-là. Est-ce qu'on peut s'inspirer d'autres modes d'attribution d'autres genres de permis pour attribuer ces permis à ces nouveaux chauffeurs de taxi là, pour s'assurer que, quand c'est le gouvernement du Parti québécois, ce n'est pas des péquistes, puis, quand c'est les libéraux, c'est des libéraux qu'on préfère, puis tout ça?

M. Chevette: J'espère que c'est mort, ça, les bleus puis les rouges, en 1940, voyons!

M. Brodeur: C'est justement pour ça.

M. Gobé: Le tirage au sort...

M. Brodeur: Le tirage au sort ou bien... Il doit y avoir, dans d'autres ministères, concernant d'autres lois, pour qu'on puisse s'en inspirer, là...

M. Chevette: Non, non, mais, si on dit: Une région est ouverte pour deux, ça va rentrer.

M. Brodeur: Puis il y en a cinq.

M. Chevette: Puis, s'il y en a cinq, ça peut être une pige au hasard, effectivement, puis ça va être connu par la voie des médias, puis on va à l'avance faire connaître les conditions. Ça arrivait à quel article, ça?

Une voix: C'est dans le même, c'est dans 10, troisième alinéa.

M. Chevette: C'est dans le troisième alinéa de 10.

M. Gobé: Troisième alinéa de 10.

M. Chevette: «...peut fixer des conditions et des restrictions [...] d'un permis de propriétaire de taxi qu'elle délivre.» Troisième alinéa.

Le Président (M. Lachance): Les règles du jeu vont être connues.

Une voix: «Selon les services qu'il identifie et [...] aux conditions qu'il détermine».

M. Chevette: «Et [...] aux conditions qu'il détermine».

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va pour l'amendement?

M. Chevette: Adopté.

M. Gobé: Ça, c'est pour le maintien, par exemple.

M. Chevette: Non, non.

M. Gobé: Oui, maintien, «au maintien d'un permis [...] de taxi qu'elle délivre». Oui.

M. Chevette: «Fixer le nombre maximal de permis [...] pouvant être délivrés».

M. Gobé: Donc, on pourrait l'amender, mettre «au maintien d'un permis de propriétaire qu'elle délivre». On pourrait marquer, à ce moment-là, «à l'attribution et au maintien d'un permis».

M. Chevette: Non, non. «Pouvant être délivré», c'est qu'il délivre. C'est la délivrance. Le maintien est ailleurs dans la loi.

M. Gobé: C'est peut-être ma compréhension du français comme c'est écrit, là, mais ce n'est pas ça que je comprends, moi, en lisant ça.

M. Chevette: Oui, mais c'est juridique. Tu sais comment c'est? Mais c'est bien ça. «Pouvant être délivré», ça veut dire que je dois définir les conditions de délivrance.

Le Président (M. Lachance): L'amendement est-il adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 10, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Prochain article, M. le ministre.

M. Chevette: Article 11. L'article 11, c'est: Modifier l'article 11 du projet:

1° par l'insertion, à la fin du premier alinéa, de la phrase suivante: «Il ne peut être renouvelé au terme de la période pour laquelle il a été délivré.»;

2° par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

● (22 h 50) ●

«Pour obtenir la délivrance d'un permis de propriétaire de taxi, une personne ne doit pas être dans l'une des situations prévues au premier ou troisième alinéas de l'article 18, doit payer les droits et remplir les autres conditions prévues par règlement.»; puis

3° par le remplacement, dans le troisième alinéa, des mots «délivré avant» par les mots «en vigueur».

Ici, l'objectif, c'est de distinguer les nouveaux des anciens. C'est clair.

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

M. Gobé: Oui. Si je comprends bien, avec le premier paragraphe, on est sûr que, si on obtient un permis de votre discrétionnaire, la Commission des transports, c'est juste pour cinq ans puis on ne peut pas être renouvelé?

M. Chevette: Oui, bien, regardez la clause disant: «Un permis de propriétaire de taxi est délivré pour une période d'au plus cinq ans.» Et j'ai ajouté: «Il ne peut être renouvelé au terme de la période pour laquelle il a été délivré.» Donc, c'est-u clair que c'est un contrat de cinq ans?

M. Gobé: Donc, la personne sait en commentant que c'est pour cinq ans.

M. Chevette: Elle le sait d'avance, là.

M. Gobé: C'est la règle du jeu.

M. Chevette: Oui, oui.

M. Gobé: Libre à elle d'y aller ou de ne pas y aller.

M. Chevette: C'est depuis le début qu'on dit: Il ne faut pas que ça prenne de la valeur, il faut conserver la valeur des autres.

Deuxième chose, le deuxième alinéa, c'est: «Pour obtenir la délivrance d'un permis de propriétaire de taxi, une personne...»

Là, on change le deuxième paragraphe, qui se lisait comme suit: «Pour obtenir ou maintenir un permis de propriétaire de taxi, toute personne doit payer les droits annuels et remplir les droits et les conditions prévus par règlement.»

Là, on dit: «Pour obtenir la délivrance d'un permis de propriétaire de taxi, une personne ne doit pas être dans l'une des situations prévues au premier ou au troisième alinéas de l'article 18, doit payer les droits et remplir les autres conditions prévues.» Il précise davantage. À l'article 18, c'étaient des infractions, là.

M. Gobé: Oui, oui, je l'ai lu, l'article 18. C'est correct, ça va bien avec ça.

M. Chevette: C'est beau. Puis:

3° par le remplacement, dans le troisième alinéa, des mots «délivré avant» par les mots «en vigueur».

Ça veut dire: le premier alinéa ne s'applique pas à un permis délivré, ne s'applique pas aux anciens permis.

M. Gobé: Ne s'applique pas à un permis en vigueur.

M. Chevette: Non, ça veut dire aux anciens permis. C'est pour ça qu'on dit: «Un permis de propriétaire de taxi est délivré pour la période d'au plus cinq ans.» Là, ça ne s'applique pas aux anciens. On le marque, en plus, pour être très précis. Tout à l'heure, ils ne pourront plus écrire des feuilles de chou qui ne veulent rien dire.

M. Gobé: Adoption de la loi. C'est ça?

Une voix: La présentation...

M. Chevette: Oui, c'est-à-dire, ou la...

M. Gobé: Ah! présentation. Plus loin que ça encore?

M. Chevette: On garde l'acquis, ça, c'est clair. C'est conservé complètement.

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

M. Brodeur: ...le premier alinéa, j'obtiens un permis... On a décidé qu'à Joliette, par exemple, il manque un permis de taxi. J'obtiens un permis de taxi, cinq ans passent, il est non renouvelable. Il manque toujours un permis de taxi à Joliette.

M. Chevette: On ne peut pas les renouveler.

M. Brodeur: On doit en émettre un autre. Donc, est-ce que celui qui en avait un...

M. Chevette: Si besoin encore.

M. Brodeur: Si le besoin est toujours là, celui qui avait le permis à ce moment-là, est-ce qu'il fait une demande additionnelle? Il sera privilégié à n'importe qui d'autre?

M. Chevette: C'est marqué qu'il ne peut être renouvelé.

M. Brodeur: Oui, on peut en émettre un autre si on ne le renouvelle pas.

M. Chevette: On peut en émettre un autre. Ça dépendra des critères que j'édicterai à ce moment-là dans les conditions de délivrance.

M. Gobé: Mais ça peut être tiré au sort. C'est ça, ça peut être tiré, son nom peut être pigé dans la boîte comme les autres. C'est ça?

M. Chevette: Si les gens ne comprennent pas, là, que l'acquis est conservé à ceux qui sont détenteurs et que les autres ne peuvent pas accumuler de l'acquis, les intérêts... C'est ça qu'il faut qui soit clair.

M. Gobé: Mais d'où l'intérêt du tirage au sort.

M. Chevrette: S'il y avait un autre permis à cinq ans, là, ce serait un nouveau, puis il serait seulement sur cinq ans, encore une fois, puis il faudrait qu'il réponde aux conditions. Tout d'un coup que dans nos règles on dit que ça ne peut pas être renouvelé, point final? Il ne peut pas être à nouveau... Il ne peut pas y avoir un deuxième... même pas un renouvellement. Il ne peut pas participer à un deuxième tirage, mettons.

M. Gobé: Oui. Mais là ce serait pousser un peu.

M. Chevrette: Là, je ne le sais pas.

M. Gobé: Enlever quelqu'un qui a bien fait sa job, dire: Tu n'as plus le droit de participer...

M. Chevrette: Rendu là, il en aura...

M. Gobé: Je pense que l'avantage du tirage au sort, c'est que ça permet à celui qui l'avait de ravoir une chance comme les autres d'être traité équitablement.

M. Chevrette: Bien, surtout s'ils l'apprennent tous en même temps, ils vont...

M. Gobé: Tous en même temps. Il y a une période d'inscription de 10 jours pour s'inscrire, ceux qui veulent être au... puis après ça il y a peut-être 50 noms. Vous mettez ça dans...

M. Chevrette: C'est beau, ça m'inspire comme règle.

M. Deslières: Il a une chance, mais pas plus forte que les autres.

M. Gobé: Exactement, il n'a pas plus de chances, c'est équitable, il ne peut pas dire: Je suis discriminé. En tout cas, c'est le règlement qui va le déterminer, on verra ça quand vous le prépubliez.

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

M. Brodeur: Donc, on peut comprendre finalement que celui qui a eu son permis pendant cinq ans n'a pas plus de chances que l'autre après cinq ans d'obtenir ce permis-là?

M. Chevrette: C'est ça.

M. Gobé: Ni moins.

M. Chevrette: Ni plus ni moins.

M. Brodeur: Ni moins. Il n'a même pas un préjugé favorable?

M. Chevrette: Non, mais, écoutez, si vous êtes en train de me mettre de l'ancienneté, là, je ne veux pas arriver avec une clause d'ancienneté. Je vous ai dit que les seuls droits acquis sont pour ceux qui ont obtenu un permis avant le dépôt de cette loi. Les autres, c'est une possibilité de travailler pour cinq ans dans l'industrie. Il

peut être chanceux puis avoir un deuxième cinq ans. Il peut être chanceux.

Le Président (M. Lachance): L'amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 11, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Chevrette: L'article 13.

Le Président (M. Lachance): Il était suspendu.

Renouvellement

M. Chevrette: Oui, suspendu. Article 16.

Le Président (M. Lachance): Article 16.

M. Chevrette: On le laisse suspendu, monsieur.

M. Brodeur: Le 13, oui.

M. Chevrette: Article 16. Ce ne sera pas long.

(Consultation)

M. Chevrette: L'article 16, c'est: Modifier l'article 16 du projet:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «Le permis» par les mots «Tout permis».

J'explique, ici, tout de suite: «Le permis de propriétaire de taxi expire le 31 mars de chaque année.

«Il peut être renouvelé sur paiement des droits annuels à la Commission ou au mandataire qu'elle désigne sauf si le titulaire de permis de propriétaire de taxi se trouve dans une situation où son permis peut être révoqué. Ces droits sont fixés par règlement.»

L'amendement, donc, arrive:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «Le permis» par les mots «Tout permis»;

2° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après les mots «peut être révoqué», des mots «ou ne peut être renouvelé, son terme étant atteint», pour bien préciser que ses cinq ans prennent fin.

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

M. Gobé: Vous dites que «tout permis», ça, ça comprend les taxis, les limousines de luxe, grandes limousines, enfin tout l'ensemble.

M. Chevrette: C'est-à-dire, tous les permis, qu'ils soient anciens avec tous leurs droits acquis ou nouveaux. Il y a une pitance annuelle. C'est «tout permis».

M. Gobé: O.K.

M. Brodeur: Le gouvernement se croit tout permis, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 16, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt (suite)

M. Chevette: L'article 18, c'est: Remplacer l'article 18. On le change au complet, puis c'est pour une certaine simplification mais une plus grande clarification. Donc, l'amendement vise à pondérer et à ne considérer les comportements fautifs qu'à compter de la date d'entrée en vigueur de la disposition aux troisième et quatrième alinéas. Il vise également à corriger une erreur au paragraphe 3° de l'article 18 du projet, cette citation étant devenue inutile, car les dispositions auxquelles elle renvoie ont été abrogées et incluses dans la situation visée au paragraphe 2° du troisième alinéa de l'article amendé.

Ici, je vais vous expliquer. Il y a des gens qui disaient: Moi, j'ai eu une agression physique il y a deux ans, trois ans, j'ai donné une tape sur le museau à quelqu'un. Est-ce que c'est rétroactif, ma tape? Donc, on clarifie cela dans les amendements. On dit ceci: «La Commission doit révoquer le permis d'un propriétaire de taxi d'un titulaire qui a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel relié à l'exploitation d'un permis de transport par taxi.» C'est ce qu'on a actuellement. On a repris la clause exacte actuelle.

● (23 heures) ●

«La Commission doit aussi révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire lorsque ce dernier:

«1° n'a pas payé à l'échéance les droits annuels exigibles pour le renouvellement ou le maintien du permis de propriétaire de taxi;

«2° a contrevenu au premier alinéa de l'article 21 ou s'est livré à une pratique contraire à l'intérêt public visé à l'article 22.»

L'article 21...

M. Gobé: L'article 21, c'est...

M. Chevette: Non, c'est pour que le monde puisse suivre.

M. Gobé: ...les intérêts dans l'entreprise, un titulaire.

M. Chevette: C'est ça...

M. Gobé: Pour permis de propriétaire.

M. Chevette: ...et le 22 étant...

M. Gobé: Les chauffeurs quand ils transfèrent au titulaire un permis de propriétaire. Transfert de la propriété.

M. Chevette: «3° a exploité ou permis l'exploitation de l'automobile attachée à son permis alors que ce permis de propriétaire de taxi était suspendu.

«La Commission peut suspendre ou révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire qui a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans:

«1° d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel concernant les infractions d'ordre sexuel, les actes contraires aux bonnes moeurs, l'inconduite, les infractions contre la personne et la réputation, la prostitution, les maisons de débauche, le vol qualifié, l'extorsion, l'escroquerie, le faux, la fraude, l'intimidation, les méfaits, y compris les tentatives et la complicité, et visés selon le cas à l'une ou l'autre des parties V et VII du Code criminel (Lois révisées du Canada (1985), chapitre C-46) à l'exception des paragraphes a et c de l'article 175(1), des articles 176 à 178, des articles 210, 212, 213, 216, 217, 247 à 263, des paragraphes b et c de l'article 264.1(1) et des articles 287 à 320, 343, 346, 362, 366, 368, 380, 397, 398, 423, 430, 433 à 436.1 et 463 à 465;

«2° d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel concernant le trafic de stupéfiants, leur importation ou leur exportation et la culture de pavot et de chanvre indien et visés selon les cas aux paragraphes 5, 6 et 7 de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (Lois révisées du Canada (1985), chapitre C-38.8).

«Une personne dont le permis de propriétaire de taxi est révoqué en vertu du premier ou du troisième alinéa ne peut obtenir un permis de propriétaire de taxi avant que ne se soit écoulé un délai de cinq ans à compter de sa déclaration de culpabilité. Les dispositions du troisième alinéa ne s'appliquent pas à une infraction ou à un acte commis avant[...] — bien sûr, l'adoption du présent article.»

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

M. Gobé: Oui. M. le Président, ça touche beaucoup de choses. Est-ce qu'on a demandé un avis juridique sur cet article-là en particulier? Puis, si on l'avait, est-ce qu'on pourrait peut-être juste en prendre connaissance?

M. Chevette: Ça a été soumis au Bureau des lois, et le ministère de la Justice fait partie du Secrétariat à la législation, et j'en suis le président, du Comité de législation, et le sous-ministre de la Justice siège devant nous autres. Il reprend essentiellement la Loi sur les centres de la petite enfance qui a été votée dernièrement quant aux infractions.

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Mais il y a un paquet d'articles. Naturellement, on ne les sait pas par coeur, ce qui se passe dans ces articles-là 210, 212, 216...

M. Chevette: Bien, c'est toutes des affaires criminelles.

M. Brodeur: C'est toutes des affaires criminelles. Il y a des chauffeurs de taxi qui me faisaient remarquer, dans la région de Montréal, lorsque je suis allé dans une réunion, qu'il y avait eu des accusations. Il y en a qui étaient en probation parce qu'il y a eu une manifestation à Dorval il y a quelques années. Ils avaient bloqué l'aéroport ou quelque chose...

M. Chevette: Pas de danger.

M. Brodeur: Il n'y a pas de danger là-dessus, là?

M. Chevette: Pas touché.

M. Brodeur: Parce que certains pourraient prétendre, avant l'amendement, que c'était pour...

M. Chevette: Oui, oui, c'est ce qu'on lisait dans le document de Montréal, mais c'est faux.

M. Brodeur: Il n'y a pas de danger là-dessus.

M. Chevette: C'est faux.

M. Brodeur: Parfait.

M. Chevette: Une raison de moins au jugement déclaratoire.

Le Président (M. Lachance): Sur l'amendement, est-ce que ça va?

M. Brodeur: Ça va.

M. Gobé: J'aurais pensé que peut-être ç'aurait été sage d'avoir un avis juridique. Je ne vais pas contre cet article-là, c'est juste le fait que, si un jour, il n'arrive pas quelqu'un qui dira: Moi, je conteste ça, là...

M. Chevette: Oui, mais ça, c'est le risque qu'on prend quand on fait une loi. Mais on l'a dans la petite enfance. Rappelez-vous quand un individu, il y a six mois ou un an, qui avait un passé de pédophile ou quelque chose du genre, avait une garderie. Rappelez-vous le tollé que vous avez fait en Chambre, tout le monde, puis rappelez-vous qu'après ça on s'est calmé toute la gang. On a dit: Oui, minute, il faudrait peut-être regarder les antécédents judiciaires. Là, on ne rétroagit pas sur n'importe quoi, on rétroagit sur les crimes sexuels, on rétroagit sur des crimes graves, la drogue. On ne réagit pas parce qu'il a gardé la paix un an à cause d'une manif, ce n'est pas ça, là, c'est vraiment des causes majeures. L'industrie qui va se prendre en main est la première à dire, entre vous et moi: Il faut se protéger, nous autres aussi. Quel nom on donne si on arrive avec un taupin qui en a plus dans les bras que dans la tête? À un moment donné...

M. Gobé: Comment on applique ça? Qui va être responsable de les faire, ces vérifications-là? En d'autres termes, on demande un casier judiciaire.

M. Chevette: C'est-à-dire qu'on exige ça pour... Vous avez un procès demain matin, vous êtes

accusé de pédophilie. Mais, si vous regardez la loi, vous allez voir que les jugements vont directement à la Commission qui renouvelle les permis, puis ils vont dire: Bien toi, tu ne l'as pas.

On n'invente rien de neuf. On pose des conditions plus majeures du droit à la révocation. Puis, écoutez, même les chauffeurs de taxi n'accepteraient pas, par exemple, dans leurs rangs quelqu'un qui arrive avec un petit peu... À toutes les deux heures, ils sont obligés de lui présenter un kleenex pour qu'il s'essuie le dessous du nez. Il est gelé comme une barre à chaque fois. Pensez-vous que ça fait honneur à la profession, ça? Bon, bien, est-ce que vous accepteriez comme profession, que, par exemple, vous en ayez un qui, je ne sais pas, moi, a agressé deux femmes depuis huit mois dans l'industrie du taxi? Il capote, il ne se contrôle pas, il ne contrôle rien. Bien, qu'est-ce qui arrive? C'est clair qu'à un moment donné il faut l'ôter de là, et ça, c'est pour la protection minimale du public. Ça, ça en fait partie, de la sécurité du public, mais aussi de la perception d'une profession.

M. Gobé: O.K. Maintenant, ceux qui sont déjà propriétaires, quand le projet de loi va être passé, s'ils ont des antécédents de moins de cinq ans, il leur arrive quoi? Actuellement, il y en a qui sont propriétaires de taxi. Le projet de loi passe. D'accord? Vous réussissez à le faire adopter peut-être.

M. Chevette: Ça dépend de vous autres.

M. Gobé: Non, d'accord. En tout cas, je vous dis ça, mais il arrive quoi pour les propriétaires qui sont déjà propriétaires et qui ont fait des infractions, actuellement, qui sont sous l'emprise de condamnations depuis moins de cinq ans?

M. Chevette: Bien, c'est clair dans l'article.

M. Gobé: Pour ceux qui sont déjà là actuellement.

M. Chevette: Tu rétroagis exclusivement sur les actes criminels et puis tu ne réagis pas sur le reste.

M. Gobé: En d'autres termes, donc, s'il y en a maintenant qui l'ont déjà, avec cette loi-là, ils vont être révoqués.

M. Chevette: Expliquez donc les catégories que... M. Savard.

M. Savard (Gilles): Si vous me permettez, le premier...

M. Chevette: Reprenez les trois...

M. Savard (Gilles): Les trois blocs.

M. Chevette: Les infractions criminelles, puis qu'est-ce qui permet la révocation, puis qu'est-ce qui permet le non-renouvellement. C'est ça que vous voulez savoir?

M. Gobé: Oui, ça, je comprends, mais je veux savoir: Ceux qui sont condamnés maintenant déjà...

M. Chevrette: Pour pédophilie, par exemple, qu'est-ce qui arriverait.

M. Gobé: Oui. Il l'est, mais il a encore son permis de taxi, le monsieur, hein? La loi va être votée. À partir de cette loi, dès qu'elle est votée, il va perdre le permis qu'il a déjà ou il y a un délai qui lui permet de s'ajuster? Est-ce qu'on fait du rétroactif, en d'autres termes?

M. Savard (Gilles): Bon, en partant, il y a trois blocs. Le premier, c'est exactement la loi actuelle. C'est pour les actes qui ont été commis avec le taxi. Donc, quelqu'un qui en aurait commis déjà au moment où on se parle, même si cette loi-là n'est pas votée, il est en état de révocation.

M. Gobé: Oui? O.K. Est-ce qu'on en rajoute?

M. Savard (Gilles): Non, non. On n'en rajoute pas, c'est déjà là, sur ce bloc-là.

M. Chevrette: C'est parce qu'il explique chaque bloc. Puis celui-là, il n'est pas touché, ce bloc-là.

M. Gobé: O.K. Lui, il reste tel quel.

M. Savard (Gilles): Oui. Le deuxième bloc rappelle aussi ce qu'on a dans la loi actuelle. Le troisième, c'est: «La Commission peut suspendre ou révoquer le permis de propriétaire de taxi ou d'un titulaire qui a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans.» Donc, là, on constate que ce n'est pas effectivement un automatisme.

● (23 h 10) ●

Tout à l'heure, on va voir au niveau du chauffeur, il y a des règles qui sont un petit peu différentes. Mais, dans ce cas-là, ce n'est pas un automatisme. On vise les infractions criminelles, certaines infractions criminelles. Ce ne sont pas toutes celles qui sont aux parties V et VII du Code criminel dont on avait parlé à un moment donné, de cruauté envers les animaux, ce n'est pas là-dedans, là. Ce n'est vraiment pas là-dedans.

Donc, là, ce serait à la Commission, effectivement, s'il y a eu un certificat de déclaration négative qui a été demandé, qui n'a pas pu être obtenu, ou s'il y a eu une délation, ou si un tribunal transmet à la Commission copie du jugement. Ça va être à elle d'évaluer le comportement fautif au regard justement de la sécurité par rapport au transport du taxi. Exemple, si quelqu'un, je ne sais pas, moi, s'est bagarré dans un bar, et si c'était carrément en dehors du taxi, si c'est arrivé une fois, bon, la Commission ne révoquera pas un permis sur cette simple base là. Normalement, elle ne devrait tenir compte que des actes à partir du moment où effectivement elle va avoir son pouvoir.

M. Gobé: Ah! où elle va avoir son pouvoir seulement.

M. Savard (Gilles): C'est ça. C'est qu'actuellement s'il y a des choses qui se produisent, elle n'a pas le pouvoir de faire quoi que ce soit.

M. Gobé: D'accord.

M. Savard (Gilles): Donc, à moins que ce soit un acte extrêmement grave qui pourrait se produire et...

M. Gobé: Qui aurait un rapport avec le premier...

M. Savard (Gilles): C'est ça. Un extrêmement grave, ce serait forcément dans le cadre du taxi lui-même, je crois. Je ne vois pas ce qu'elle pourrait faire autrement que de peut-être le suspendre ou de lui imposer certaines conditions particulières en vertu des autres pouvoirs qu'elle a.

M. Gobé: Prenons le cas de violence conjugale, par exemple.

M. Savard (Gilles): Non, ça, je ne vois vraiment pas...

M. Gobé: C'est criminel, hein? Est-ce que ça pourrait...

M. Chevrette: Oui, mais ça n'a pas d'affaire avec la Commission.

M. Savard (Gilles): Non.

M. Gobé: Je ne veux défendre personne. C'est juste parce que c'est important pour qu'on soit...

M. Chevrette: Oui, mais ça n'a pas d'affaire avec ça.

M. Gobé: Vous parlez de cruauté animale. Je comprends qu'il y a des gens qui ont poussé un peu, là, avec ça, hein, c'était spectaculaire à dire, mais c'est évident qu'on ne casserait pas un permis pour la cruauté animale. Mais le cas de violence familiale, c'est criminel. La société réproouve ça de plus en plus, et de plus en plus on devient sévère avec ces actes-là.

M. Brodeur: C'est de la violence conjugale.

M. Savard (Gilles): Ah oui. C'est des actes de violence.

M. Gobé: C'est pour ça, tous les articles que vous mentionnez, mon collègue disait: On ne sait pas trop qu'est-ce que ça vaut. Mais est-ce qu'on est sûr qu'on ne va pas créer à un moment donné un imbroglio, là, ou...

M. Chevrette: Mais vous faites le parallèle vous-même avec la violence conjugale puis on vous dit où on a pris l'article.

M. Gobé: C'est parce que violence conjugale, M. le ministre...

M. Chevrette: C'est de la petite enfance.

M. Gobé: Oui, mais violence conjugale... Moi, ma fille, qui a trois ans, qui va à la garderie, je

n'aimerais pas qu'un des... — elle n'a pas de moniteurs, c'est des monitrices, mais quand même — qui ait été condamné pour violence conjugale s'occupe de mes enfants, parce que je me dirais: Si, dans sa maison à elle-même, tu sais, ils se bagarrent entre eux autres, comment elle va s'occuper de mes enfants?

Puis là on parle d'un gars qui conduit une voiture. C'est des adultes qu'il y a dans sa voiture. D'accord, ce n'est pas des enfants, ou rarement en tout cas. Donc, le genre d'offenses qui peuvent être faites ne sont peut-être pas forcément tout à fait les mêmes que celles qu'il y a pour la petite enfance. Peut-être pas forcément. Puis je suis prudent, je ne veux pas non plus, moi...

M. Chevrette: Non, mais remarquez bien qu'on en a mis...

M. Gobé: Je pense que ça vaut la peine qu'on en parle un peu.

M. Chevrette: Il y a une part d'appréciation, mais il ne faut pas être plus catholique que le pape non plus dans notre législation et essayer... Quand même qu'on voudrait tout prévoir, on ne prévoira jamais. Donc, on a mis quand même ce qu'il y a à peu près de plus moderne au point de vue article, c'est l'article qui est dans le projet de la petite enfance.

Je dois vous avouer qu'on pourrait continuer à pousser, mais je ne suis pas sûr qu'on n'est pas mieux de laisser à l'appréciation d'un tribunal, à un moment donné, à partir d'une cause type, parce que, à vouloir tout préciser, c'est là que souvent on verse dans la démesure, d'un côté comme de l'autre. Moi, j'ai toujours peur de la démesure. Mon père m'a élevé, moi, en disant: Place-toi donc devant un état de situation puis essaie de voir le gros bon sens, c'est quoi. C'est clair que quelqu'un qui ferait du taxi, par exemple, au niveau scolaire, puis qui a un dossier épouvantable, dès qu'il voit un enfant, il capote, bien, je peux-tu vous dire que vous seriez tous unanimes à dire: Ça n'a pas d'allure qu'on lui laisse un «pocket number» auprès des jeunes?

La même chose, quelqu'un qui est renommé pour avoir des agressions régulières sur les femmes. Bien, écoute bien...

M. Gobé: Est-ce que l'ivresse au volant est comprise là-dedans?

M. Chevrette: L'ivresse au volant est réglementée par la Loi sur l'assurance automobile, et ça, c'est...

M. Gobé: Mais pour le permis?

M. Chevrette: Non, mais il y en a qui disent qu'il faudrait que je mette... Mais il n'y a rien de changé, là. Il y en a qui nous soulèvent qu'on devrait mettre tolérance zéro pour les chauffeurs professionnels. C'est après les Fêtes, ça, ce dossier-là. On va aller en commission parlementaire et faire des audiences publiques.

M. Gobé: Mais au moins dans l'exercice de leurs fonctions. En d'autres termes...

M. Chevrette: Non, non, mais c'est ce qu'on va traiter après les Fêtes, ça.

M. Gobé: Que le gars, il soit chez lui, puis qu'il prenne un coup avec son beau-frère, puis qu'il coupe le gazon de travers avec la tondeuse parce qu'il a pris un petit coup, ça, c'est correct. Mais, quand il monte dans son taxi, je pense que tolérance devrait être tolérance zéro.

M. Chevrette: Mais ça, c'est son permis de conduire.

M. Gobé: Oui, mais tolérance zéro dans le taxi, là.

M. Chevrette: Non, non, mais, s'il perd son permis de conduire, qu'est-ce que tu penses qui arrive à un chauffeur de taxi?

M. Gobé: Bien, c'est 0,08, hein?

M. Chevrette: Bien oui, c'est 0,08, mais on pourrait le discuter. Mais je n'ai pas voulu le mêler avec ça, le 0,08, ou la tolérance zéro, ou 0,02. Prenez en Suède, c'est 0,02.

M. Gobé: En France, 0,04.

M. Chevrette: Mangez trois, quatre pommes ou prenez un verre de cidre puis allez souffler dans la balloune; vous allez être à 0,03, puis c'est 0,02. On va mettre quoi, là? On met-u 0,05 pour le... Je ne sais le pas. Je ne suis pas spécialiste puis j'aimerais mieux qu'on fasse...

M. Gobé: On va en parler après les Fêtes, vous dites?

M. Chevrette: Oui, puis qu'on laisse...

M. Gobé: Dans quel forum on va en parler après les Fêtes?

M. Chevrette: Une commission parlementaire.

M. Gobé: Oui, mais sur la réforme de quoi?

M. Chevrette: De l'assurance automobile.

M. Gobé: Ah! O.K.

M. Brodeur: Quel temps?

M. Chevrette: Après les Fêtes. Je ne sais pas.

M. Gobé: Ah, si vous dites qu'on va en parler, ça répond à ma question pour l'instant.

M. Brodeur: Parce que ça a été soulevé, ça, je pense, en deuxième lecture.

M. Chevrette: Oui. D'ailleurs, il faut trouver une date, je pense, avant demain. On est mercredi, là. L'avez-vous, la date?

Une voix: Il faut qu'on se parle.

M. Chevrette: Bien, ça veut dire: Écrivez-le, hein! N'oubliez pas ça, parce que je vais avoir l'air fou après.

M. Brodeur: Oui, parce qu'on avait soulevé le point — d'ailleurs, je pense que c'est le ministre en deuxième lecture — une possibilité de tolérance zéro, mais on verra après les Fêtes.

M. Chevrette: Comme le camionneur lourd, il se promène avec 50 tonnes puis 0,09 ou 0,18.

M. Gobé: Il a le droit de prendre une petite bière, quand même.

M. Chevrette: Je ne voudrais pas le rencontrer sur la 20 au grand vent comme ce matin.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 18 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevrette: Le 20 a été adopté, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 18, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Alors, M. le ministre, l'article suivant.

M. Chevrette: L'article 20 a été adopté le premier de tout, je crois.

Le Président (M. Lachance): C'est ça.

M. Brodeur: L'article 20?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Chevrette: Oui. C'est vous qui m'aviez donné le...

M. Brodeur: Le premier, oui.

M. Chevrette: 21. Insérer, dans le premier alinéa de l'article 21, après le mot «personne» les mots «ou société».

«Toute personne ou société qui se propose d'acquérir directement ou indirectement un intérêt dans l'entreprise d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi doit donner avis à la Commission de l'acquisition proposée.» C'est tout ce qu'il y a.

M. Gobé: Pourquoi...

M. Chevrette: On a ajouté «société»?

M. Gobé: «Société», oui.

M. Chevrette: C'est parce que c'était dans le texte actuel de la loi, mais on ne l'avait pas mis.

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

Des voix: Adopté.

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

M. Brodeur: Pourquoi on utilise le mot «société»?

M. Chevrette: Parce que c'était dans... Société ou compagnie.

M. Brodeur: Oui, société.

M. Savard (Gilles): Ce n'est pas forcément une personne morale.

M. Brodeur: Souvent parce qu'on utilise «personne morale» dans d'autres lois.

M. Chevrette: Oui, mais...

M. Savard (Gilles): Elle n'a pas le statut de personne morale au sens du Code civil.

M. Chevrette: Bien, identifiez-vous puis parlez, là. M. Savard.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Non, c'est la règle du jeu que je veux essayer de conserver.

Le Président (M. Lachance): Me Savard.

M. Brodeur: On vous écoute, Me Savard.

M. Savard (Gilles): C'est qu'au niveau du Code civil les sociétés ne se sont pas vu attribuer de personnalité juridique distincte, c'est-à-dire qu'une personne peut faire affaire sans être incorporée et avec une raison sociale, mais elle n'a pas une personnalité juridique distincte. Donc, c'était pour éviter une ambiguïté. C'est déjà dans la loi actuelle, et on me disait que, dans ce cas-ci, c'était important de conserver la règle de bien identifier les sociétés, outre les personnes qui peuvent être tant physiques que morales.

M. Brodeur: Donc, la définition de «personne» est autant physique que morale.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à 21 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que 21, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Il est adopté.

M. Chevrette: Article 22.

M. Brodeur: L'article 22, on l'a...

Le Président (M. Lachance): L'article 22 est adopté.

M. Brodeur: Il est adopté, le 22.

Permis de chauffeur de taxi

M. Chevrette: Adopté. Article 26: Modifier l'article 26 du projet:

1° par le remplacement, dans la partie qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, des mots «renouveler ou maintenir» par les mots «maintenir ou renouveler». Ça, c'est un gros amendement, ça.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: C'est très bon.

M. Chevrette: Mais c'est plus logique, par exemple.

M. Brodeur: Ha, ha, ha! Oui.

M. Chevrette: C'est plus logique parce que ça indique qu'il y a un acquis.

M. Brodeur: On pourrait peut-être faire un débat spécial là-dessus.

M. Chevrette: Non, j'espère qu'on va s'en passer.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que...

M. Chevrette: Deuxièmement... Excusez.

Le Président (M. Lachance): Oui, allez-y.

M. Chevrette: 2° par le remplacement, dans le paragraphe 1°, du mot «séquentiel» par le mot «subséquent» — comme vous voyez, ce n'est pas très majeur mais c'est plus précis;

3° par le remplacement, dans les paragraphes 2° à 5°, des mots «depuis au moins cinq ans» par les mots «au cours des cinq dernières années»;

4° par la suppression du paragraphe 4°, qui se lit comme suit: «ne pas avoir été déclarée coupable depuis au moins cinq ans», etc.;

5° par l'ajout, à la fin, des alinéas suivants:

«Une personne déclarée coupable d'une infraction ou d'un acte visé aux paragraphes 2° à 5° du premier alinéa ne peut obtenir, maintenir ou renouveler un permis de chauffeur de taxi avant que ne se soit écoulé un délai de cinq ans à compter de sa déclaration de culpabilité.

● (23 h 20) ●

«Les dispositions du premier alinéa ne s'appliquent pas à une infraction ou à un acte commis avant le [...] sauf s'il s'agit d'une infraction ou d'un acte visé au paragraphe 2° de cet alinéa.»

C'est ce qu'on a expliqué tantôt. Il y a une concordance avec les clauses antérieures.

M. Gobé: M. le ministre, au 5°, vous parlez du chanvre indien. Pourquoi est-ce qu'on va préciser? Il y a d'autres sortes de drogues qui sont...

M. Chevrette: C'est la disposition de la Loi sur les drogues. Je ne connais pas ça non plus. Demandez-moi pas ce que c'est, je ne le sais pas.

M. Gobé: J'aurais pensé que dans la région de Joliette, là, il y avait certaines cultures. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: C'est la capitale québécoise du tabac.

M. Gobé: Il y en a chez lui, en tout cas.

M. Chevrette: Il y a du tabac, mais il n'y a pas de chanvre.

M. Gobé: Non? Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Je connais le tabac.

M. Gobé: Mais avec le chanvre on fait de la corde aussi, hein?

M. Chevrette: Pardon?

M. Gobé: Avec le chanvre, on fait des cordes aussi.

M. Chevrette: Vous êtes plus avancé que moi dans la connaissance du chanvre, sans jeu de mots. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford, ça va?

M. Brodeur: Non, M. le Président, ça va.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 26 est adopté?

M. Brodeur: Non, mais, pour revenir juste sur une question de sémantique, pourquoi s'attacher... Est-ce qu'il y a eu des recommandations, «renouveler ou maintenir», «maintenir ou renouveler»? Y a-tu quelqu'un qui a fait une histoire à quelque part avec ça?

M. Chevrette: Non, c'est une logique. Quand on peut corriger un peu le français dans nos textes légaux, on le fait.

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

M. Gobé: Oui. À l'article 26, au premier alinéa, «réussir un examen portant sur les connaissances

requis et dont les formalités, les modalités et le contenu sont établis par la Société», on parle de quelle Société, là?

M. Chevette: C'est l'assurance automobile.

M. Gobé: Ah! O.K.

M. Chevette: Vous regarderez un peu avant, c'est l'assurance automobile du Québec qui est...

M. Gobé: O.K. «Ou, le cas échéant, une autorité municipale ou supramunicipale». En d'autres termes, la CMM, dans la région de Montréal, pourrait établir son propre barème, son propre examen. Parce que, voyez-vous, on dit «par la Société ou, le cas échéant», donc il pourrait y avoir une délégation de la SAAQ vers...

M. Chevette: C'est pour les chauffeurs de taxi puis c'est les seuls qui en veulent.

M. Gobé: C'est les seuls qui en veulent.

M. Chevette: J'ai toujours dit que c'était différent.

M. Gobé: Est-ce que vous entendez, vous, M. le ministre...

M. Chevette: Moi, savez-vous qui m'a convaincu que Montréal, c'était quelque chose puis que le reste du Québec, c'était quelque chose? C'est les chauffeurs de taxi.

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Peut-être les députés aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Vous êtes vraiment de bonne humeur, ce soir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Bien, prenez-le quand ça passe. Ha, ha, ha!

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

M. Gobé: Peut-être une dernière question: Est-ce que vous entendez, je ne sais pas par quelle manière, voir à encadrer, délimiter ce qu'il peut y avoir dans le règlement, vous, comme au ministère ou à la Commission des transports...

M. Chevette: ...sur...

M. Gobé: ...l'examen de chauffeur de taxi ou est-ce que vous voulez dire: Moi, je m'en lave les mains puis je les laisse se débrouiller avec ça?

M. Chevette: Je ne suis pas sûr de saisir la question.

M. Gobé: Est-ce que, par votre pouvoir réglementaire, vous entendez délimiter au moins un cadre pour que l'ensemble du Québec au complet... de ce que doit être l'examen de chauffeur de taxi, laissant aux régions rajouter, si elles le jugent, pour des questions régionales différentes, des éléments?

M. Chevette: Écoutez, ça prend nécessairement une couleur régionale. Si vous l'obtenez pour un chauffeur de taxi pour l'île de Montréal, il faut connaître l'île de Montréal, donc la connaissance spécifique d'abord géographique.

M. Gobé: C'est ça.

M. Chevette: Si tu ne veux pas te ramasser au tunnel Hippolyte-LaFontaine quand tu demandes la rue La Fontaine, tu es peut-être mieux de faire connaître précisément la connaissance. Mais l'élément de cadre, moi... Avec la motocyclette, par exemple, j'ai bâti le nouveau programme puis les examens avec les associations. Donc, on le fera avec l'Association professionnelle, le cadre. Il faut les faire participer, ces gens-là. Ce n'est pas une farce qu'on veut faire, là. Mais je pense qu'il y a une question d'éthique aussi qu'on va leur soumettre, puis on va essayer de bâtir avec eux autres quelque chose qui se tient.

M. Gobé: Est-ce qu'il va y avoir des cours de formation par la suite qui vont être donnés à ces chauffeurs-là régulièrement?

M. Chevette: Oui, puis il y a des argents qui sont déjà en négociation pour la formation.

M. Gobé: Formation continue, en d'autres termes?

M. Chevette: Oui, mais ils peuvent s'arranger, là. On va discuter avec l'Association professionnelle, puis ceux qui vont vouloir du recyclage, ils vont pouvoir avoir accès gratuitement à des cours, etc. C'est même prévu à l'article 27. C'est parce qu'il n'y a pas d'amendement. C'est pour ça.

M. Gobé: Ah! D'accord. Vous avez évoqué à quelques reprises, M. le ministre, une similitude, même si elle était lointaine — je ne veux pas vous faire de procès — avec les ordres professionnels en disant: Les pharmaciens propriétaires sont dans la même... Donc, vous avez évoqué...

M. Chevette: Je l'ai redonné avant que vous arriviez parce que je savais qu'elle vous chatouillait. Mais j'ai attendu que vous ne soyez pas là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Bien, répondez-y alors. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Non, allez-y, allez-y. Sérieux, allez, posez votre question.

M. Gobé: Ces gens-là sont sujets régulièrement à des révisions de leurs connaissances. D'accord? À titre d'exemple, moi, ma conjointe, qui est diététiste, doit chaque deux, trois ans repasser un examen, faire, pas une thèse mais un certain travail, déposer ça à son ordre professionnel, et elle continue d'avoir son permis de pratique de diététiste. D'accord? Est-ce que vous entendez faire cette chose-là aussi avec les permis de chauffeur de taxi, à toutes les x années, une remise à niveau, une...

M. Chevette: Il y a une possibilité à l'article 27, là: «dans le cas des territoires qu'il indique, exige qu'une personne, pour obtenir ou maintenir un permis de chauffeur...»

M. Gobé: Maintenir, oui.

M. Chevette: Exemple, il y a eu beaucoup de développements touristiques. Je suppose, je ne sais pas où on est rendus. On a fait l'inventaire des sites touristiques, puis il y a beaucoup de... Comme Québec, je ne pense pas que ce soit aussi compliqué que Montréal, là, entre nous, sauf qu'il est possible qu'on offre au moins l'opportunité d'un recyclage. Ça se fait, ça, puis l'individu qui veut connaître... Parce que, si ça fait 10 ans qu'ils conduisent soit à Montréal ou à Québec, ils connaissent leur ville, ordinairement. Donc, c'est plus des possibilités de regarder peut-être les nouveaux sites.

Puis il y en a qui peuvent avoir le goût, par exemple, d'aller connaître un peu l'histoire de tout ça. Donc, ils se permettent de... Quelqu'un qui se professionnalise, plus il en sait, plus il va vouloir... C'est une opportunité qu'on va offrir aux gens. Ce n'est pas des cours formels puis des examens, là. Repasser un examen parce que le réseau multimédia a bâti quelque chose au port de Montréal, je ne suis pas sûr. Je ne suis pas pour ça. Je suis plutôt pour leur offrir des opportunités de recyclage.

M. Gobé: C'est parce que, voyez-vous, quand on finit de lire le premier alinéa, on arrive à «la réussite de tel examen valant, pour une même personne, pour tout renouvellement séquentiel». Bon, on a changé «séquentiel» par...

M. Chevette: «Subséquent».

M. Gobé: ...«subséquent», d'accord, «de son permis de chauffeur de taxi». J'ai cru penser, moi, que, à chaque fois qu'il renouvelait, il avait un petit examen à passer. C'est dans ce sens-là que je posais la question. En d'autres termes, est-ce qu'il n'a pas, avant de renouveler, là, à payer les droits, bien sûr, et en même temps, bon, un examen rapide à faire dans lequel il doit répondre à un certain nombre de questions ou de choses?

(Consultation)

M. Chevette: Non, non, répondez-lui, parce que j'étais en train de m'étouffer, là.

M. Savard (Gilles): Bon, si vous regardez au niveau de l'article 26, paragraphe 1°, on voit effectivement qu'il réussit un examen portant sur les

connaissances requises par la Société et l'autorité municipale. Une fois qu'il a réussi son permis, à ce moment-là ça doit se compléter, par contre, par les dispositions de l'article 27, d'accord, où, là, selon le territoire où il va exercer, il va être soit dans l'un ou l'autre ou dans les deux cas qui sont visés au paragraphe 1° ou 2° de 27.

M. Gobé: Connaissances usuelles, habiletés, aptitudes...

M. Savard (Gilles): C'est ça, qui va s'ajouter à... Donc, c'est modulaire, finalement.

M. Gobé: O.K. L'article 27 répond à la question que je posais, en partie, ou à 26.

M. Savard (Gilles): Oui, complète carrément... c'est ça, sinon on devait éclater le paragraphe 1° de telle façon qu'il devenait un peu difficile à comprendre. Donc, on a mis le module de base au paragraphe 1° de 26 avec d'autres éléments, et ensuite, à 27, on a éclaté un peu plus...

M. Gobé: O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement est adopté, M. le député de Shefford?

M. Brodeur: Lorsqu'on dit: «Pour obtenir, renouveler ou maintenir un permis de chauffeur de taxi, une personne doit», est-ce que ça veut dire que, après l'adoption du projet de loi, tous les détenteurs d'un permis devront passer un examen?

M. Chevette: Non.

M. Brodeur: Parce qu'on parle de maintenir.

M. Chevette: Non, non. Le paragraphe 1°, là, de la...

(Consultation)

M. Gobé: Bien, «assiste à des cours de formation», c'est correct, ça.

M. Brodeur: Bien, c'est maintenir ou renouveler, là.

M. Gobé: Ça, c'est correct, ça, «doit».

M. Brodeur: Non, mais c'est juste...

M. Gobé: «Et maintenir un permis de chauffeur de taxi».

M. Chevette: Non. En vertu de la loi qui est remplacée, il est acquis, son...

M. Brodeur: C'est parce qu'on utilise le mot «maintenir».

M. Chevette: C'est ça.

M. Brodeur: Donc, ça ne veut pas dire que, au lendemain de l'adoption de la loi, tout le monde doit passer un examen.

M. Chevette: Non.

M. Savard (Gilles): Pas dans ce cas-là.

M. Gobé: C'est au fur et à mesure qu'ils vont renouveler. Là ils vont devoir passer dans cette affaire-là, d'après moi, parce que «maintenir» veut dire: celui qui l'a, s'il veut le maintenir et le renouveler...

M. Chevette: Non, non, l'examen de base, non.

M. Gobé: Non, non, mais celui qui est défini en vertu de 27.

M. Chevette: Ah oui!

M. Savard (Gilles): Ça, oui.

M. Gobé: C'est ça, là.

M. Chevette: Oui.

M. Brodeur: C'est parce qu'on utilise le mot «maintenir».

M. Chevette: C'est parce qu'on chevauche sur deux articles.

● (23 h 30) ●

M. Brodeur: C'est parce qu'on utilise le mot «maintenir».

M. Chevette: C'est ça.

M. Brodeur: Ça fait que je dois lui donner un sens.

M. Gobé: Oui, mais il ne dit pas «examen», il dit: «dans le cas des territoires qu'il indique, exige qu'une personne, pour obtenir et maintenir un permis de chauffeur de taxi, assiste à un cours — c'est le mot "assiste" — de formation concernant les connaissances topographiques et géographiques requises — c'est ce que vous nous disiez, M. le ministre — pour exercer le métier de chauffeur de taxi dans un territoire particulier.» Donc, c'est ça, hein? Alors, il est obligé d'aller au cours, mais il n'y a pas d'examen à la fin.

M. Chevette: C'est-à-dire qu'on offre des cours puis qu'on dit... On t'offre un cours, par exemple, de tout le circuit touristique, trois heures, puis on les offre en telle possibilité au cours du mois de... pour que tu ne puisses pas perdre...

M. Gobé: Il est obligé d'y aller. C'est bien.

M. Chevette: Mais c'est d'assister à ce cours. C'est tout.

M. Gobé: C'est correct, ça. Oui, oui.

M. Chevette: Mais ça, ça a été demandé par ceux qui...

M. Gobé: Ce n'est pas moi qui vais vous blâmer.

M. Chevette: La formation, tout le monde était d'accord avec la formation. S'il y a une chose qui a fait l'unanimité... Même le groupe de Montréal en voulait, de la formation.

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

M. Brodeur: Oui. J'aimerais avoir juste un exemple où le mot «maintenir» va s'appliquer parce que je voudrais faire sûr en quelles circonstances on va exiger cet examen-là. Je comprends quand il faut renouveler ou bien obtenir un permis, mais le maintenir, c'est dans quelles circonstances? Est-ce qu'on va demander, à l'occasion, à certaines personnes, dans certaines circonstances, de repasser un examen?

M. Gobé: Non, il faut qu'elles assistent au cours.

M. Chevette: Me Savard.

M. Savard (Gilles): La personne qui l'aurait entièrement perdu après cinq ans, effectivement, va devoir passer un nouvel examen, elle recommence à zéro. Ça, c'est le seul cas que je peux voir, la personne qui l'aurait abandonné en ne payant pas son droit.

M. Brodeur: Le permis est non renouvelable, donc on...

M. Gobé: Mais on ne parle pas pour le permis temporaire du ministre, on parle pour...

M. Savard (Gilles): Non, on parle d'un permis de chauffeur de taxi.

M. Gobé: De chauffeur.

M. Brodeur: De chauffeur.

M. Savard (Gilles): C'est ça.

M. Gobé: C'est ça, là.

M. Savard (Gilles): Ça, c'est la conduite.

M. Brodeur: Oui, parce qu'il n'a pas...

M. Chevette: C'est celui qui l'aurait perdu.

M. Gobé: C'est ça.

M. Brodeur: Parce que, pour le maintenir...

M. Savard (Gilles): Donc, s'il l'a perdu, effectivement, il va pouvoir le retrouver après cinq ans.

Mais, justement, pour essayer de contrecarrer un peu l'impact de ce qu'il pourrait...

M. Brodeur: Parce que, pour le maintenir, il faut présumer qu'il est encore en vigueur.

M. Savard (Gilles): ...y avoir au niveau du mot «maintenir», à 1° on a ajouté les mots «ou, le cas échéant [...] la réussite de tel examen — donc, une fois qu'on l'a passé — valant, pour une même personne, pour tout renouvellement subséquent de son permis de chauffeur de taxi». Donc, on l'émet normalement une fois, tant qu'il n'y a pas rupture dans la chaîne, et la plupart des gens l'ont déjà eu. Il a déjà été accordé, ce permis-là, c'est le même que celui qui existe en vertu de la loi actuelle. Donc, tant qu'il n'y a pas de cassure dans la chaîne, effectivement, ça va pour tous les renouvellements du permis qui est annuel. On paie ses droits, tout simplement, pour ce permis-là aussi.

M. Gobé: En d'autres termes, une personne ne peut pas dire: Demain matin, je vais me faire chauffeur de taxi. Il y a un processus à suivre...

M. Savard (Gilles): Pas sous le paragraphe 1°.

M. Gobé: ...il y a des cours à prendre, il y a un examen à faire pour avoir le permis de chauffeur. C'est ça?

M. Chevrette: C'est ça.

M. Gobé: Je ne me trompe pas, là.

M. Chevrette: Adopté.

M. Gobé: Bon, ça n'existe pas, actuellement, ça. Actuellement, je peux décider de faire du taxi, moi, demain matin.

M. Chevrette: Non.

M. Gobé: Personne ne me demandera rien, j'ai juste à me trouver une voiture à conduire. C'est ça?

M. Chevrette: Bon, bien, il s'organise des choses, mais ce n'est pas sur une façon.

M. Gobé: C'est quoi, actuellement, le...

M. Chevrette: Ce n'est pas sur une base volontaire.

M. Gobé: Donc, il n'y a rien du tout d'obligatoire. Et là ça devient obligatoire.

M. Chevrette: Bien, assister à un cours... Il y en a à Montréal puis à Québec aussi. Il y en a, des cours.

M. Gobé: Parce qu'il y a deux sortes de cours, il y a un premier cours topographique et géographique, mais, après ça, «dans le cas des agglomérations et des territoires qu'il indique, exige qu'une personne, pour obtenir et maintenir un permis de chauffeur de taxi, assiste à un cours de formation concernant les connaissances usuelles,

les habiletés, les aptitudes et les comportements requis pour exercer le métier de chauffeur de taxi dans un territoire particulier», ça, ça va loin. Ça peut être le...

M. Chevrette: Ça va loin? Ça ne va pas loin!

M. Gobé: Bien, «loin», ça va plus loin que là...

M. Chevrette: Le minimum qu'on peut exiger, c'est que le monde sache où il va nous conduire.

M. Gobé: Non, c'est au-dessus, parce que topographique, c'est au-dessus. «Les connaissances topographiques», c'est dans le premier alinéa. Le deuxième, c'est autre chose, M. le ministre, d'après moi, parce qu'il prend la peine de...

M. Chevrette: Mais ça se fait déjà, ça.

M. Gobé: Je ne sais pas. Je pose la question.

M. Chevrette: Bien oui, ça se fait déjà. Oui, oui. Québec et Montréal exigent ça, même. C'est ça? À Québec, ils vont vous dire ça. Ils sont bien meilleurs que nous autres.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 26, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi

M. Chevrette: L'article 34, c'est de changer «d'agence» par «d'agent».

Le Président (M. Lachance): L'article 33, est-ce qu'il était fait?

M. Chevrette: Il est suspendu, 33.

Le Président (M. Lachance): L'article 33.

Une voix: L'article 33 est suspendu?

Le Président (M. Lachance): L'article 33? Non.

M. Chevrette: Oui, oui, je le suspends.

Le Président (M. Lachance): Ah bon!

Une voix: On veut le suspendre?

M. Chevrette: Je suspends l'article 33. C'est parce que j'ai un amendement à travailler, là, et je veux le lire comme il faut.

Le Président (M. Lachance): Alors, on n'aborde pas l'article 33. L'article 34, l'amendement. M. le ministre.

M. Chevette: C'est de changer «d'agence» par «d'agent». C'est la loi qui dit «agent». On avait mal rédigé ça.

M. Brodeur: «Agence»...

M. Chevette: C'est le mot de la loi qu'on a pris.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à 34 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

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

M. Brodeur: Ne bougez pas, je suis en train de lire 34 avant de...

M. Gobé: «Permis d'agence de voyage».

M. Chevette: Bien, on a utilisé le mot de la loi créant les agences, puis c'est le mot «agent» qu'il faut utiliser.

M. Gobé: Oui, c'est ça, ils avaient mis «agence de voyage, au sens de la Loi sur les agences». Ça, c'est un permis d'agent au sens de la Loi sur les agences. C'est une nouvelle appellation? Non, même pas.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député de Shefford?

M. Brodeur: Non. C'est parce que je ne voudrais pas qu'on prenne le prétexte de prendre un amendement pour adopter tout l'article sans le lire. C'est pour ça que je prends le temps de le regarder.

Le Président (M. Lachance): Ah, vous ne l'avez pas déjà lu?

M. Brodeur: Il y a déjà un bout de temps, M. le Président. Non, j'essaie de voir ce que les permis d'agence de voyages viennent faire dans la loi des taxis, là. C'est quoi, la relation entre les deux?

M. Chevette: Qu'est-ce que vous voulez savoir?

M. Brodeur: «Le premier alinéa ne s'applique pas au titulaire d'un permis d'agence de voyage, au sens de la Loi des agences de voyages.»

M. Chevette: C'est une exception qui existait dans la loi, ça, qui est répétée.

M. Brodeur: O.K. Ça concerne les services de publicité, j'imagine?

M. Chevette: Ça concerne ça.

M. Gobé: Peut-être... Seul un permis... Il a raison, mon collègue. «Seul un titulaire...» Ce ne sera pas long, M. le ministre, je pense que j'ai compris. Peut-être que...

«Seul un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi peut fournir aux propriétaires et aux chauffeurs de taxi des services de publicité, de répartition d'appels.» Là, on vise quoi? C'est quoi, un titulaire de permis d'intermédiaire?

M. Chevette: C'est des associations de services, des coops, Diamond. Il y en a quelque chose comme 300 et quelques.

M. Gobé: Pourquoi publicité?

M. Chevette: Parce qu'ils ont le droit de faire de la pub.

M. Gobé: Est-ce qu'un hôtel... Par exemple, je ne sais pas, moi, prenons le Hilton ici. Lui, il fait de la répartition. Le gars, il appelle, il dit: Avez-vous un taxi? Il appelle...

M. Chevette: Oui, mais ça n'empêche pas qu'ils pourraient faire de la pub.

M. Gobé: Mais est-ce qu'il est un intermédiaire? Est-ce qu'il a un permis d'intermédiaire?

M. Chevette: Je ne le sais pas.

M. Gobé: Non, je ne pense pas.

M. Chevette: Il y a des postes d'attente, mais il y a des postes de répartition, puis, des répartitions, il y en a 305, il me semble; 310. Je pense que c'est 350, à part de ça. On appelle ça des postes d'intermédiaire. On va venir, à un article tantôt, aux postes intermédiaires qui vont avoir un permis renouvelable, eux autres, mais pas transférable. Vous allez voir ça tantôt. Si ça allait un peu plus vite, là, on aurait peut-être le temps de le voir à soir.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement à l'article 34 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 34, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Oui.

M. Chevette: L'article 36 est déjà adopté.

Le Président (M. Lachance): Oui.

Obligations des propriétaires, des chauffeurs et des intermédiaires

M. Chevette: L'article 39 est déjà adopté. L'article 54.

Le Président (M. Lachance): L'article 54.

M. Chevette: Insérer, après les mots «dont le permis», les mots «de chauffeur de taxi ou dont le permis».

Donc, ça se lirait comme suit. Je vais vous le lire: «Tout chauffeur dont le permis de chauffeur de taxi ou dont le permis de conduire ou la classe...» C'est plus précis.

M. Brodeur: En fin de compte, c'est le chauffeur locataire qui doit avertir immédiatement le chauffeur propriétaire que son permis a été suspendu ou révoqué.

M. Chevette: Oui. On crée l'obligation au chauffeur d'aviser le propriétaire.

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

M. Brodeur: Attendez une seconde. Plus loin, on va voir, j'imagine, la conséquence s'il n'a pas averti le propriétaire. Ça a des avantages et des désavantages d'étudier les articles comme ça, là.

M. Chevette: Oui, mais on achève les amendements, puis après ça on va pouvoir reprendre...

M. Brodeur: O.K. C'était juste pour voir quelle est la conséquence, dans les articles subséquents, l'effet de ne pas...

● (23 h 40) ●

M. Chevette: C'est parce qu'il y a du pénal un peu plus loin. On va arriver... S'il ne le fait pas, il y a du pénal.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 54, tel qu'amendé, est adopté?

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Inspection et saisie (suite)

M. Chevette: Nous passons à 66: Modifier l'article 66 par l'insertion, après les mots «Tout agent de la paix», des mots «, toute personne spécialement autorisée par le ministre». C'est le même débat que tantôt.

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que 66...
Oui.

M. Brodeur: Ces personnes spécialement autorisées par le ministre, est-ce qu'elles ont les mêmes

formations que les agents de la paix ou les agents de la faune? C'est des formations qui sont spécialisées?

M. Chevette: Pas nécessairement, il y en a qui sont... C'est des talents d'enquêteur qu'ils ont, pas nécessairement des agents de la paix au sens strict du mot.

M. Brodeur: Parce que présentement il y en a sûrement, des inspecteurs, sur le terrain.

M. Chevette: Si je mandatais, par exemple, les contrôleurs routiers...

M. Gobé: Ils sont agents de la paix, eux autres?

M. Chevette: Pour une partie sur la route, oui. Ils font leur cours à Nicolet, ils ont la formation exactement à Nicolet. Mais, par exemple, ça peut être des techniciens, des techniciens spécialisés.

M. Gobé: Pour aller vérifier l'état du véhicule.

M. Chevette: Donc, ce n'est pas nécessairement des agents de la paix.

M. Gobé: Il faut être un mécanicien.

M. Chevette: Exact.

M. Brodeur: Parce qu'à Montréal le Bureau du taxi... Je me souviens, M. Boyer, il était ici, il nous disait qu'il y avait sept inspecteurs. Quel genre de formation ont ces inspecteurs-là? De quelle origine proviennent-ils de formation?

M. Chevette: Bah! c'est des gens qui sont... Il y a beaucoup d'étudiants. Pour les jeunes, ce sont des jeunes qui ont fait leur technique policière, dans bien des cas, ou d'autres qui étaient enquêteurs dans des corps municipaux et qui ont préféré se faire engager par le gouvernement à l'ouverture des concours soit de la Commission des transports soit du Bureau.

M. Brodeur: C'est le gouvernement qui fixe les conditions de concours pour être admissible aux concours?

M. Chevette: À chaque concours, c'est la fonction publique qui décide. Pour les contrôleurs routiers, les examens sont préparés par la fonction publique, donc par le Conseil du trésor, et non pas par... Il y a des exigences de base.

M. Gobé: C'est assez sévère, d'ailleurs, hein? Les contrôleurs routiers... J'ai eu un cas qui est venu à mon bureau de comté...

M. Chevette: Ah, on en a eu des dizaines.

M. Gobé: ...où le jeune homme avait fait une réclamation d'un repas qu'il n'avait pas pris. Il a été radié.

M. Chevette: Je sais qu'ils sont...

M. Gobé: Il y a deux ou trois ans.

M. Chevette: ...d'une très grande sévérité, effectivement.

M. Gobé: Il était venu à mon bureau de comté, là. Ils lui avaient dit: Écoute, si t'es capable de faire ça, on a perdu le lien de confiance par rapport à ce que tu peux faire ailleurs. T'as fait un faux rapport pour tes comptes de dépenses? Tu peux faire un faux rapport ailleurs. Alors, ces choses-là, c'est sévère, hein, la pénalité. C'est un jeune homme, un jeune marié, là.

M. Brodeur: Je vous dis qu'il en a mangé toute une.

M. Gobé: Il n'y avait rien à faire pour faire changer ça, hein?

M. Chevette: Tu t'en viens drôle, à cette heure-là, toi.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 66, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevette: L'article 67, c'est la même chose.

Le Président (M. Lachance): Ça a été adopté, justement, 67.

M. Chevette: C'est ça.

Le Président (M. Lachance): L'article 67, 67.1, c'est déjà adopté.

M. Brodeur: On l'a adopté tantôt, ça?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Gobé: On l'a adopté tout à l'heure.

Le Président (M. Lachance): Ça ne fait pas longtemps, M. le député de Shefford.

M. Chevette: On monte à 70.

Le Président (M. Lachance): Article 70.

M. Chevette: L'article 70, c'est: Remplacer, dans le paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 70, les mots «à l'article 4» par les mots «au paragraphe 1° de l'article 111». C'est une référence. Pouvez-vous l'expliquer techniquement? C'est une...

Le Président (M. Lachance): Me Savard.

M. Savard (Gilles): Techniquement, c'est qu'on référerait pour la première fois à la notion de transport illégal à l'article 4 du projet de loi. Par contre, la constitution de l'infraction est à l'article 111. Donc, la bonne façon d'y référer pour qu'au niveau pénal on puisse suivre, c'était de changer la référence directement à l'article qui constitue l'infraction et non pas à l'établissement du principe du transport illégal.

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

M. Brodeur: Oui. Pendant qu'on est à l'article 70, je vois que tout agent de la paix peut, sur-le-champ, saisir une automobile, une automobile qui servirait... Par exemple, on a vu dans les journaux il y a quelque temps qu'il y a des chiffreurs de taxi qui se servent du commerce de taxi pour transporter de la drogue. On pourrait, dans ce cas-là, saisir immédiatement l'automobile. On voit ça dans... Est-ce que c'est une loi fédérale qui permet ça, par exemple, pour les biens...

M. Chevette: Oui. La saisie des biens?

M. Brodeur: La saisie des biens.

M. Chevette: Ça dépend...

M. Gobé: Ça dépend du Québec, ça.

M. Chevette: La faune aussi. Dans le cas de la faune, tu peux même saisir temporairement une jeep, un véhicule tout-terrain...

M. Gobé: Un avion, n'importe quoi.

M. Chevette: ...une motoneige ou un avion. Mais c'est le Code criminel canadien qui crée l'infraction.

M. Brodeur: O.K., il est saisi. Mais est-ce que la loi fédérale permet, à la suite de ça, de vendre ce bien-là si...

M. Chevette: C'est-à-dire qu'il y a des délais de prévus, là, il y a des délais de prévus s'il est reconnu coupable puis s'il dépose... Il a tant de jours pour reprendre possession, puis il faut qu'il paie tant, puis il faut qu'il paie les amendes avant de pouvoir s'en accaparer, puis, s'il n'y va pas, c'est vendu après tant de jours. C'est à peu près la formule qu'on retrouve dans toutes les lois.

M. Brodeur: Donc, pour l'application de ça, ce serait l'application de cette loi-là plus la loi fédérale qui permet la vente du bien qui a servi à des fins criminelles?

M. Chevette: Je pense que si. C'est l'usufruit pour des fins criminelles. Au criminel, là, je vous avoue qu'on est moins...

M. Gobé: Il y a même un fonds qui existe, d'ailleurs. Il y a quelque temps, votre collègue le ministre Ménard avait envoyé un chèque, que j'ai remis à un groupe communautaire de mon quartier, 40 000 \$, qui était les fruits de...

M. Chevette: De vente.

M. Gobé: ...vente d'équipement qui avait servi au crime, à certains crimes.

M. Chevette: Ça peut être des encans, des genres d'encans. C'est ça.

M. Gobé: C'est ça. Bon, je ne sais pas si vous en avez eu, je vous donne le truc, là, mais c'est...

Le Président (M. Lachance): Ah bon! C'est intéressant, ça, M. le député.

M. Gobé: Il y a un fonds comme ça.

Une voix: ...

M. Gobé: Il faut que ça serve pour les jeunes, en particulier pour les jeunes qui ont des problèmes de délinquance ou pour la réhabilitation des jeunes. Mais il y a de l'argent. Moi, j'ai eu 40 000 \$ pour un...

M. Chevette: Mais l'objectif de l'article, ça existe déjà, c'est bien pour prendre comme une caution puis se faire payer par rapport à l'auto. Tu prends l'auto, donc ça te donne une caution pour faire payer tes amendes.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 70, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevette: Article 74.

Le Président (M. Lachance): Article 74.

M. Chevette: L'article 71 est adopté, M. le Président.

M. Brodeur: L'article 71 est adopté, oui.

Pouvoirs de la Commission des transports du Québec (suite)

Le Président (M. Lachance): Oui, adopté. Article 74.

M. Chevette: L'article 74, c'est:

1° par la suppression, dans le paragraphe 1° du premier alinéa, du mot «céder»;

2° par l'insertion, dans le paragraphe 4° et après le mot «créer», du mot «, scinder»; et

3° par le remplacement, dans le paragraphe 8°, des mots «du renouvellement du permis» par les mots «de la date qu'elle fixe».

Donc, dans le 1°, c'est: «délivrer, renouveler — vous barrez "céder" — transférer, restreindre», etc.

Dans le 4°, c'est: «créer, scinder, délimiter ou fusionner des agglomérations.»

Puis le troisième, c'est dans le paragraphe 8°. Un instant, j'y arrive. C'est «à ce que le territoire de desserte de ce permis corresponde, à compter de la date qu'elle fixe».

C'est la Commission des transports qui nous a demandé d'être plus précis là-dessus parce qu'il y avait des causes justement dues à l'imprécision des textes.

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

M. Gobé: Oui. Excusez, M. le Président. À l'article 74.9°, on revient encore: «imposer à tous ou à certains titulaires de permis de propriétaire de taxi des conditions particulières ou restrictions notamment quant à la qualification de leurs chauffeurs.» Donc, on revient, on reprecise encore. Pourquoi on reprecise comme ça? C'est les pouvoirs à la Commission des transports. C'est ça, hein?

M. Chevette: Bien, c'est la cohérence d'une législation. C'est que, la Commission des transports, même si on a dit qu'est-ce que ça prenait au niveau de l'Association, il faut maintenant voir où est-ce qu'elle se situe. Quand on a à statuer là-dessus, il faut donner le pouvoir de statuer à la Commission des transports. C'est quand on change de chapitre. Les pouvoirs de l'Association, les pouvoirs...

M. Gobé: Tout à l'heure, on va parler de la SAAQ.

M. Chevette: ...puis la SAAQ, après ça, la Commission des transports.

M. Gobé: Oui. Sur les examens, on va dire...

M. Chevette: Mais la SAAQ n'a pas un pouvoir de sanction, la SAAQ a plutôt un pouvoir de délivrance d'infractions et tout. Mais, ultimement, c'est la Commission des transports qui a les pouvoirs au niveau pénal puis au niveau amendes.

M. Gobé: Donc, la formation, ça peut être aussi l'affaire de la Commission des transports?

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: C'est elle qui pourrait, à la limite, établir...

M. Chevette: La formation?

M. Gobé: Bien, c'est parce que «imposer à tous ou à certains titulaires de permis de propriétaire de taxi

des conditions particulières ou restrictions notamment quant à la qualification de leurs chauffeurs», là, qualification, ça peut être la condition, ça peut être aussi la connaissance. D'après moi, ce serait peut-être plus à eux. Tout à l'heure, M. le ministre, vous avez dit que ça pourrait être la SAAQ qui déterminerait les examens...

M. Chevrette: C'est exact.

M. Gobé: ...mais je pense que ce serait plutôt la Commission des transports qui serait mieux placée pour ce faire.

M. Chevrette: Qui pourrait imposer.

M. Gobé: Oui, plutôt que la SAAQ.

Le Président (M. Lachance): Me Savard.

● (23 h 50) ●

M. Savard (Gilles): Au niveau du paragraphe 9°, c'est que la Commission a la possibilité d'exercer plusieurs décisions, plusieurs mesures, si effectivement une cause se ramasse devant elle. Donc, à un titulaire de permis, elle pourrait très bien dire, grâce à ce paragraphe-là, qu'elle constate que son permis est mal géré, qu'il n'y a pas de qualité de service et qu'elle reconnaît, par contre, que ça peut provenir du chauffeur qui manque, je ne sais pas, moi, de qualification, entre autres, au niveau du transport des personnes handicapées, comment manipuler les personnes handicapées, il pourrait y avoir eu des plaintes, des choses du genre.

M. Gobé: Oui. O.K. Ça, c'est un bel exemple.

M. Savard (Gilles): Donc, elle pourrait très bien dire, à ce moment-là, à ce propriétaire-là: Vous êtes dans un quartier où il y a plusieurs demandes, et on a eu des plaintes logées contre vous; écoutez, on ne vous suspendra pas, on ne vous révoquera pas votre permis, mais on vous oblige à ce que vous fassiez suivre une formation particulière à vous-même et à votre chauffeur pour être capables de desservir la clientèle correctement. C'est une chose que la Commission pourrait faire dans ce cas-là.

M. Chevrette: C'est ce qu'ils ont fait dans les... Vous rappelez-vous des autobus — je ne me souviens plus quels autobus — qui avaient eu un mauvais record devant la Commission puis qui ont demandé que le chauffeur suive des cours, etc., au lieu de suspendre le permis puis d'arrêter les opérations?

M. Gobé: Est-ce qu'à ce moment-là c'est des cours qui vont être donnés par l'Association ou alors c'est à l'extérieur?

M. Chevrette: Non, non, eux autres obligent, mais ce n'est pas la Commission qui donne les cours.

M. Gobé: Donc, par l'Association des chauffeurs?

M. Chevrette: Ça peut être l'Association professionnelle, effectivement. Par exemple, à Montréal, ça

peut être le Bureau du taxi et l'association locale, ça peut être... Il y a mille et une formules. Ça, on n'est pas...

M. Gobé: Qui paie ces cours-là, à ce moment-là? C'est le propriétaire?

M. Chevrette: C'est les mêmes... Entre vous et moi, ils sont éligibles, au point de vue de la formation professionnelle, dans nos crédits du ministère de l'Emploi.

M. Gobé: Est-ce qu'ils vont avoir un pourcentage, eux, à payer comme industrie du taxi pour la formation — 1 %, 2 %?

M. Chevrette: À date, ce n'est pas ce qu'on vise, on vise à avoir des crédits véritablement admissibles, la gratuité scolaire, la même chose.

M. Gobé: Comme association, ce n'est pas une entreprise...

M. Chevrette: Moi, j'ai parlé beaucoup avec Mme Lemieux, et Mme Lemieux a dit: C'est de la formation professionnelle, puis tu viens me voir, puis on va bâtir un cours avec eux autres, puis on fera en sorte que ce soit admissible.

M. Gobé: D'accord.

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

M. Brodeur: Je vois encore, au paragraphe 3°, le mot «renouveler» qu'on voit apparaître régulièrement, puis le mot «renouveler» me rappelle toujours les permis non renouvelables, non transférables.

M. Chevrette: Quel article, ça?

Une voix: Le paragraphe 3° de l'article 74.

M. Brodeur: L'article 74.3°, «délivrer, renouveler». On prend «renouveler», là, dans...

M. Chevrette: Oui, mais on est au niveau des coops de services.

M. Brodeur: Les coops de services?

(Consultation)

M. Brodeur: Pouvoirs de la Commission des transports. «La Commission des transports du Québec peut», etc.

Troisième paragraphe: «délivrer, renouveler [...] un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.»

M. Chevrette: Oui, mais la Commission des transports, M. le député de Shefford, elle applique la loi. Dans certains cas, elle peut avoir la responsabilité de renouveler un permis, mais elle ne peut pas aller

outrepasser la loi. Quand c'est un permis temporaire, ce n'est pas la Commission qui va décider d'en redonner un.

M. Brodeur: Bien non.

M. Gobé: Il y a un cadre d'aide juridique pour ça, là.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Maintenant, 11°. Ce n'est pas très... Bien, je ne sais pas, c'est peut-être moi qui suis... C'était peut-être là, ou l'avion en retard... mais «nommer, pour la période qu'elle fixe et aux frais de la personne visée, un surveillant qui lui fera rapport sur les services de répartition d'appels de tout taxi, limousine ou limousine de grand luxe», qu'est-ce qu'on cherche à faire avec ça? J'ai de la misère à comprendre dans quelle situation on va nommer un surveillant puis pour atteindre quel but.

(Consultation)

M. Chevette: Oui, c'est... Je vais vous le laisser expliquer, parce qu'on a pris ça dans la Loi sur le camionnage où, pour être certains que la loi s'applique, on a emprunté ce paragraphe-là pour pouvoir avoir une surveillance, pour voir à l'application de la loi.

Le Président (M. Lachance): Me Savard.

M. Gobé: C'est pour la répartition seulement, par exemple.

M. Savard (Gilles): Oui, c'est ça. Au niveau du paragraphe 11°, c'est qu'on avait le même principe qu'au niveau de la loi sur les véhicules lourds. C'est la possibilité de placer dans l'entreprise d'une personne qui est devant la Commission un surveillant. La Commission peut avoir intérêt à faire ça si...

Là, je vais vous donner des exemples. Supposons que l'association de... Bon, si l'association de services, justement, répartit mal les appels, ne donne pas les appels aux gens de taxi qui devraient les avoir mais en transmet, à l'occasion, à des illégaux qui n'ont pas de permis, donc, en ayant un surveillant sur place, on contre, à ce moment-là, des possibilités de transports illégaux. Si l'association de services ne transmet pas directement les appels aussi aux gens de taxi — supposons que, je ne sais pas, elle néglige entre telle heure et telle heure de le faire — sans en aviser les gens de taxi, donc la clientèle essaie de rejoindre l'association, ça sonne occupé, et les taxis, eux, attendent des clients et ils ne reçoivent pas d'appels.

M. Gobé: Ça arrive, ça, ici.

M. Savard (Gilles): Bon, il y aurait possibilité, dans certaines associations, que la Commission place, à ce moment-là, un surveillant pour un certain temps pour lui faire un rapport comment est gérée cette association-là, où est le problème.

C'est la même chose pour les limousines et les limousines de grand luxe. Que ce soit pour du taxi ou de la limousine, l'idée générale, c'est de faire en sorte que le service soit rendu à la population et qu'il soit rendu par des taxis dans le meilleur des délais via l'association. Mais, plutôt que de seulement dire: Bon, on révoque un permis, on le suspend, on va voir où est le problème avant toute chose.

M. Gobé: Oui, oui. D'accord. Je comprends.

M. Savard (Gilles): Oui.

M. Gobé: Un observateur; bien, un surveillant.

M. Chevette: L'article 75 est adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 74 est adopté?

M. Chevette: L'article 74...

Le Président (M. Lachance): C'est-à-dire l'amendement.

M. Chevette: ...tel qu'amendé.

M. Gobé: Le ministre a bien répondu, on va dire oui.

M. Brodeur: Oui, ouais.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Alors, l'amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): L'article 74, tel qu'amendé, est adopté.

M. Gobé: Le ministre a bien répondu.

M. Chevette: M. le Président, compte tenu de l'heure, je vais demander l'ajournement de nos travaux.

M. Brodeur: Ah! il me vole mes paroles.

Le Président (M. Lachance): Alors, la commission ajourne ses travaux sine die.

M. Brodeur: Oui. Malgré que ce soit débattable, on ne débattrà pas.

M. Gobé: Messieurs, bonne nuit.

(Fin de la séance à 23 h 57)

