



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 19 décembre 2000 — Vol. 36 N° 69

Étude détaillée du projet de loi n° 163 — Loi
concernant les services de transport par taxi (6)

**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 mardi 19 décembre 2000

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Dispositions réglementaires	1
Dispositions pénales (suite)	
Infractions générales	16
Infractions relatives aux opérations	39
Preuve et procédure (suite)	63
Dispositions modificatives et transitoires (suite)	68
Articles en suspens	
Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi	71
Permis de propriétaire de taxi	
Délivrance de permis	75
Dispositions réglementaires	76
Motion d'ajournement des travaux	82
M. Bernard Brodeur	83
M. Guy Chevette	84

Autres intervenants

M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant
M. Claude Lachance, président
M. Michel Côté, président suppléant

M. Yvan Bordeleau
M. Jean-Claude Gobé
M. Robert Benoit
M. Claude Boucher
M. Serge Deslières
Mme Nathalie Normandeau

- * M. Gilles Savard, ministère des Transports
- * Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 19 décembre 2000

Étude détaillée du projet de loi n° 163

(Onze heures vingt-deux minutes)

Le Président (M. Gagnon): Je déclare la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je rappelle le mandat de la commission: 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.

Avant d'entreprendre nos travaux, je voudrais juste rappeler qu'aucun cellulaire n'est toléré. On demande à tout le monde de fermer le cellulaire. Et les manifestations d'appui ou de désaccord sont réservées uniquement aux parlementaires.

Est-ce qu'il y a des remplacements?

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

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Gagnon): M. le ministre, on vous invite à poursuivre.

Dispositions réglementaires

M. Chevette: Oui, M. le Président. Nous avons un amendement à l'article 82, qui se lit comme suit: Remplacer «Le gouvernement peut».

Une voix: ...

M. Brodeur: On est d'accord, de ce côté-ci, pour qu'on...

M. Chevette: Remplacer l'article 82 du projet par le suivant. Donc, c'est tout un nouvel article. Vous allez retrouver, étrangement, les mêmes connotations, là.

«1° déterminer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi dont une même personne peut directement ou indirectement être titulaire, y prévoir des exceptions et, le cas échéant, la durée de celles-ci — ça, c'est la même chose;

«2° fixer les droits annuels payables pour l'obtention, le maintien ou le renouvellement d'un permis de propriétaire de taxi, de chauffeur de taxi ou d'intermédiaire en services de transport par taxi et prévoir toutes autres conditions s'y rapportant;

«3° prévoir les conditions qu'un titulaire de permis de propriétaire de taxi d'une agglomération qu'il indique doit respecter pour desservir les infrastructures ou les équipements collectifs régionaux qu'il indique et y prévoir des prohibitions à l'égard des titulaires dont le territoire de desserte comprend une infrastructure ou un équipement qu'il indique;

«4° déterminer les endroits où des services de transport collectif peuvent être assurés, en fixer les conditions, et déterminer le prix d'un service de

transport collectif lequel peut être fixé en fonction des parcours et services qui y sont prévus;

«5° déterminer, selon les catégories d'automobiles, les exigences ainsi que les normes d'entretien mécanique applicables et prévoir les conditions de la vérification mécanique;

«6° fixer les droits payables pour une acquisition d'un intérêt, visée à l'article 21, ou le transfert d'un permis de propriétaire de taxi et prévoir toutes autres conditions s'y rapportant;

«7° déterminer les agglomérations où une personne doit, en application du premier alinéa de l'article 18 ou des paragraphes 2° à 4° de l'article 26, présenter un certificat de recherche négative pour l'obtention ou le renouvellement d'un permis de propriétaire de taxi ou de chauffeur de taxi;

«8° — et c'est long, il y en a jusqu'à 17° — déterminer les conditions que doit respecter, dans l'offre et l'exécution de services spécialisés, un titulaire de permis de propriétaire de taxi;

«9° pour l'application de l'article 27, déterminer, pour les agglomérations et les territoires qu'il indique, les exigences de formation quant aux connaissances topographiques et géographiques ainsi que celles concernant les connaissances usuelles, les habiletés, les aptitudes et les comportements requis pour exercer le métier de chauffeur de taxi dans un territoire particulier;

«10° déterminer les autres renseignements qui doivent apparaître sur le permis de chauffeur de taxi;

«11° prévoir des normes applicables à la vérification, avant ou après le départ, selon les catégories d'automobiles, ainsi qu'à la forme et à la teneur du rapport de vérification;

«12° déterminer les normes de communication de renseignements requis pour l'application de l'article 54;

«13° déterminer les fiches, rapports, dossiers et autres documents nécessaires pour l'application de l'article 59;

«14° déterminer, pour l'application de l'article 61, d'autres modes de fixation du prix d'une course;

«15° prévoir les cas où un escompte pour une course peut être accordé ainsi que le montant de celui-ci et déterminer les conditions que doit respecter le titulaire d'un permis qui conclut un contrat visé au deuxième alinéa de l'article 62 et permettant d'écarter les tarifs fixés par la Commission;

«16° prévoir d'autres frais exigibles pour une course;

«17° déterminer, parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article celles dont la violation est punissable aux termes de l'article 109.

«Un règlement pris en application du paragraphe 5° du premier alinéa peut limiter l'utilisation d'une automobile à certains services de transport selon les normes de construction, d'entretien, d'utilisation, de garde, de salubrité et d'identification établies pour telle automobile. Tel règlement peut prescrire les seuls marques et modèles d'automobiles pouvant être

attachées à un permis de propriétaire de taxi ainsi que leur âge maximal ou minimal de fabrication arrêté selon les services de transport autorisés par la Commission. Il peut aussi prohiber certains équipements et appareils ou rendre obligatoire l'installation et le maintien d'équipements ainsi que de certains appareils permettant notamment d'établir le coût des courses, de donner un reçu pour ces courses, de mémoriser des données et de produire des rapports quant à l'exploitation d'un taxi ainsi que de copier ou transférer ces données vers un support externe, une banque de données informatiques ou électroniques, un ordinateur ou tout autre système, appareil, composant ou instrument informatique ou électronique quel qu'il soit. Le cas échéant, tel règlement peut préciser les normes de construction et l'étendue des fonctions des équipements et appareils qu'il indique et édicter des exceptions eu égard aux services de transport et aux territoires qu'il indique.»

Donc, il y a beaucoup de stock, mais, en fait, c'est le ramassis des capacités de faire par voie réglementaire. C'est juste ça. Pour résumer dans une phrase, vous avez toute là l'assise réglementaire.

Une voix: Replacée de façon...

M. Chevette: Très ordonnancée dans le projet de loi. On a remis l'ordre où ça se présente dans le projet de loi. Mais il n'y a rien de neuf, c'est toutes des assises juridiques à des règlements futurs.

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. J'ai quatre, cinq questions. Au fur et à mesure, on va descendre à ça. Premièrement, sur le deuxième paragraphe concernant les droits annuels payables pour l'obtention, de quelle façon ça fonctionne? Après qu'on a payé un permis, par exemple, 50 000 \$, il y a des droits annuels aussi qui sont payables?

M. Chevette: Je n'ai pas compris la question. Répondez donc.

M. Brodeur: Il n'y a pas de problème.

M. Chevette: Je vais demander à Me Savard de vous répondre.

M. Savard (Gilles): Il faut toujours distinguer. Lorsque les gens disent: J'ai acheté un permis de taxi, ils ne l'ont pas acheté du gouvernement, c'est qu'ils se sont entendus avec quelqu'un qui était titulaire d'un permis de taxi pour que cette personne-là leur vende son entreprise. Donc, à ce moment-là, l'acquéreur, ce qu'il paie, c'est à une autre personne un montant de 80 000 \$, sous condition, effectivement, que la Commission accepte de transférer le permis d'État. Par contre, à tous les ans, pour le permis d'État, il y a un droit qui doit être payé. Exactement, c'est de...

Une voix: ...

M. Savard (Gilles): On me dit que c'est à peu près... Précisément, je ne pourrais pas vous dire, mais

environ une centaine de dollars par année. Donc, à tous les ans la personne va avoir, lors de sa période de renouvellement, un 100 \$ et quelques à payer pour le maintien du permis en tant que tel. Mais le 80 000 \$, pour les permis qui se vendent à ce prix-là, est versé directement à l'ancien propriétaire qui a accepté que soit transféré son permis à un nouveau.

M. Brodeur: O.K. Si j'ai bien compris, dans les articles qui ont déjà été adoptés hier ou la semaine dernière, là, lorsqu'une personne ne paie pas ces droits-là, son permis à 50 000 \$ ou à 80 000 \$ se trouve suspendu.

M. Savard (Gilles): Il peut être suspendu, il peut même être révoqué. Par contre, la personne a jusqu'à 60 jours pour être relevée de son dépôt d'avoir payé son 100 \$ dans les délais qui échoient le 31 mars. Donc, on a extensionné l'ancien délai qu'il y avait dans la loi, qui était beaucoup plus court, pour permettre à des gens qui ne l'auraient pas payé par mégarde ou, je ne sais pas, moi, qui ont une intervention chirurgicale ou une impossibilité... Donc, en portant un délai quand même à 60 jours, en 60 jours la personne a toujours le temps, au moins, de dire à quelqu'un: Interviens pour moi à la Commission, là, mon délai est dépassé. Et ce n'est pas des montants qui sont immenses en jeu, c'est environ une centaine de dollars par année à payer.

• (11 h 30) •

M. Brodeur: O.K. J'ai cru comprendre aussi plus loin... Je voulais y revenir tantôt, mais, pendant qu'on discute de frais, on voit qu'il va y avoir la possibilité pour le ministre de rendre obligatoire l'installation ou le maintien d'équipement supplémentaire. Est-ce que le ministre envisage bientôt d'obliger un type de taximètre? On sait qu'on en entend parler dans les journaux, on en entend parler par les chauffeurs de taxi.

M. Chevette: Nous, on met l'assise juridique, mais ce n'est pas moi qui m'occupe de ça puis j'en ai déjà assez. Quand l'Association sera formée, il y aura des discussions avec le ministre du Revenu. Ce n'est pas moi qui suis responsable comme tel de tout ça.

M. Brodeur: Tout ça pour en venir aux coûts d'exploitation.

M. Chevette: Mais il y a des nouvelles technologies, par contre, qui peuvent être mises sans changer du tout au tout. Il y en a qui émettent des reçus, puis ce n'est pas uniformisé.

M. Brodeur: Donc, on n'entend pas, dans un avenir rapproché, imposer de nouveaux taximètres.

M. Chevette: Non, parce que vous vous appellerez que, dans le document de consultation, on l'avait mis, ça. Il y a rien qu'un groupe ou deux qui en ont parlé, puis on l'a retiré de nos préoccupations quand on a su que le ministère du Revenu ne serait pas prêt avant quelques années. Donc, moi, je ne le sais pas.

M. Brodeur: O.K. De toute façon, de là l'importance qu'on ait une centaine de dollars par année.

On a aussi une possibilité de taximètre, ce qui inquiète les gens. Autre possibilité aussi — puis le ministre a soulevé cette hypothèse-là en commission parlementaire il y a une semaine ou deux — sur l'opportunité d'avoir des allègements fiscaux concernant les chauffeurs de taxi qui vont modifier leurs véhicules pour pouvoir transporter plus adéquatement les personnes handicapées. Est-ce qu'il y a des rencontres qui sont prévues avec le ministre des Finances afin...

M. Chevette: Non seulement il y a des rencontres, mais il y a même des écrits qui s'échangent présentement parce que, moi, je lie ça à un tout. Je suis aussi ministre du transport adapté puis je m'aperçois très, très bien que, malgré les sommes énormes qu'on met dans ça, on ne règle pas le transport adapté, qu'au contraire il faut favoriser en particulier ceux qui ont la capacité de se payer un transport par taxi, qui pourraient... C'est parce qu'il n'y a pas nécessairement de taxis adaptés, donc... Je comprends que c'est le ministre des Finances qui a le mot, mais je peux vous dire qu'on discute, qu'on a fait des propositions. Il y a des rencontres, et il y a même du courrier, puis ce midi même on discute informellement encore de ça, de ce dossier-là.

M. Brodeur: Deuxième chose — et puis ça, on en a discuté abondamment, puis je me souviens encore des discours colorés du ministre sur les ailes percées puis la broche après la valise — on voit que, dans cet article-là, on parle de déterminer les catégories d'automobiles, au cinquième paragraphe. On voit aussi un peu plus loin de peut-être déterminer les marques d'automobiles. J'imagine que ça va être par règlement qu'on va... Est-ce qu'il y a une balise qui est fixée présentement pour ce qu'on va demander des chauffeurs de taxi, l'âge des voitures, par exemple?

M. Chevette: On en a discuté beaucoup. Dans le livre vert, vous vous rappellerez... C'était combien d'années qu'on avait mis dans le livre vert?

Une voix: ...

M. Chevette: C'était huit? Dix?

M. Brodeur: Dix ans, il me semble.

M. Chevette: Oui, sauf qu'il y a des gens qui nous ont convaincus... Moi, je suis resté surpris là-dessus. Ce n'est parce qu'une automobile a 10 ans qu'elle n'est pas propre, puis qu'elle n'est pas en ordre, puis qu'elle n'est pas... alors qu'il y a des autos de cinq ans qui sont plus en désordre — ha, ha, ha! — que l'auto de 10 ans. Donc, pour fins de sécurité du public, il y a une façon de jouer sur l'âge, mais avec un nombre d'inspections, donc les deux combinés, et c'est là-dessus qu'on fera, par règlement, une discussion d'abord avec l'Association professionnelle aussi, là, pour dire comment on discute de ça globalement. Et je pense qu'on pourrait... Nous autres, on avait mis cinq ans, si ma mémoire est fidèle.

(Consultation)

M. Chevette: La moyenne est de 7,9, actuellement. Mais je pense que de façon intelligente on peut regarder l'âge du véhicule, l'entretien qu'il a et combiner un facteur âge et inspection ou bien âge tout court. Par exemple, à 11 ans, c'est fini si... Ou à 15 ans c'est fini. Peu importe, là, je n'ai pas les pieds gelés dans le béton là-dessus puis je suis prêt à discuter. C'est pour ça qu'on dit que c'est par règlement puis que ça va être par discussion avec les autres. Mais une chose qui est certaine, c'est qu'on ne fait pas une loi pour le plaisir de la faire là-dessus, là, il faut sortir les minoues, comme on dit en bon québécois, des flottes.

Une voix: ...

M. Chevette: C'était sept? Bien, on voulait graduer, en tout cas. Puis c'est plutôt ça qu'on fera par règlement, mais tout en discutant encore avec l'Association.

M. Brodeur: On sait que le revenu des chauffeurs de taxi pourrait être beaucoup augmenté. Il pourrait être supérieur, donc. Ces gens-là travaillent 60 heures ou des fois plus par semaine. On sait aussi que la loi va obliger ces gens-là à être beaucoup plus... en tout cas, dépenser plus amplement pour conserver l'état des voitures potable. On parlait d'éviter les trous dans les ailes, que tout soit conforme. Est-ce qu'il va y avoir des mesures fiscales qui pourront être discutées par la même occasion pour, en fin de compte, alléger ces altérations-là ou les transformations qui seront faites aux voitures afin de les maintenir en ordre? Parce que ce n'est pas toujours facile d'acheter une voiture de 25 000 \$ ou 30 000 \$ pour un chauffeur de taxi de façon régulière.

M. Chevette: On le discute. Mais comment vous m'expliquez qu'il y a 90, 95 autos propres, convenables, acceptables, sécuritaires, entretenues puis qu'il y en a 5 % qui n'ont pas d'allure? Expliquez-moi ça.

M. Brodeur: La question n'est pas là, M. le ministre, c'est pour...

M. Chevette: Non, mais, moi, la réponse est là.

M. Brodeur: Non, non, c'est pour donner une chance...

M. Chevette: Je veux dire, on ne peut pas faire une règle générale quand on travaille... C'est pour éliminer une exception. Dans le camionnage lourd, quand on a dit: 25 % des infractions sont commises par 5 %, quel était l'objectif, à ce moment-là? C'était de sortir le 5 %.

M. Brodeur: C'est que présentement 95 % des chauffeurs de taxi ont des voitures en ordre. Ces gens-là dépensent plus que les autres.

M. Chevette: Exact.

M. Brodeur: Ceux qui ne le font pas devraient le faire, donc on va les obliger par la loi à le faire...

M. Chevette: Exact.

M. Brodeur: ...sachant aussi que le revenu des chauffeurs de taxi pourrait être meilleur, à ce moment-là, étant donné que...

M. Chevette: Ah! je viens de comprendre, là. Oui, il y a des discussions.

M. Brodeur: C'est ça, justement, ce que je veux savoir, s'il y a des discussions pour justement faire en sorte d'encourager ces gens-là.

M. Chevette: Il y a des discussions, mais la délicatesse du dossier, c'est que, ni vous ni moi, on ne peut en parler officiellement sans dire: Bien, on demande au ministre des Finances de... Mais il y a eu déjà des discussions. Quels sont les moyens de regarder toute la question du revenu dans le taxi? Il y en a qui disent: Est-ce que c'est via une réduction de taxe sur la gazoline? Est-ce que c'est via différents modèles? Mais on explore plusieurs scénarios qu'on soumet justement aux Finances.

M. Brodeur: Parce que, en fin de compte, si on est ici, c'est parce que le problème fondamental de l'industrie du taxi, c'est le revenu des chauffeurs de taxi, justement. Si les revenus...

M. Chevette: Et je me permets justement de dire l'importance de l'adoption de la loi avant les Fêtes. C'est la première fois que j'ai à en parler aussi publiquement, mais on sait que le budget viendra au tout début de la reprise de la session. Et, quand on connaît les conditions légales, le budget peut être, donc, en fonction de la nouvelle loi. Si on ne connaît pas la nouvelle loi au budget, ça ira à l'année fiscale suivante. C'est un an de perdu dans des mesures potentielles. Sans créer une pression induite, je rappelle à l'opposition que plus vite on connaîtra les paramètres de la loi, plus vite on pourra l'asseoir dans un budget.

M. Brodeur: Concernant le neuvième alinéa concernant la formation, «pour l'application de l'article 27, déterminer, pour les agglomérations et les territoires qu'il indique, les exigences de formation quant aux connaissances topographiques et géographiques»...

M. Chevette: Ça a tout été réglé hier soir, ça.

M. Brodeur: ...oui, on en a parlé hier, justement, de formation.

M. Chevette: Ça, c'est pour asseoir la base réglementaire, mais de tout le projet de loi. Ça ne dispose pas de ce qu'on a dit hier sur les cours de formation. C'est un pouvoir réglementaire.

M. Brodeur: Ça veut dire qu'il va y avoir des formations spéciales. Je pense surtout à la ville de Québec qui est particulièrement touristique, il va y avoir une formation obligatoire sur, comme on le disait hier, les aspects touristiques de la ville. À Montréal, ce sera autre chose. En province, j'imagine à Granby, les gens

n'ont pas tellement besoin de formation sur les endroits où ils doivent aller, là.

M. Chevette: Non, mais ils pourraient avoir un pamphlet, par exemple, dans l'auto pour être capables de dire aux gens: Voici les animaux qu'il y a dedans... Un éléphant, ça attire beaucoup les enfants.

M. Brodeur: Oui, au Jardin zoologique, il y a bien du monde qui va là.

M. Chevette: Et il y a peut-être quelques animaux qui plaisent de façon plus particulière à certaines catégories de personnes.

● (11 h 40) ●

M. Brodeur: Autre petite question, M. le Président. On voit qu'on envisage de déterminer des marques d'automobiles. Est-ce qu'il y a une ébauche qui a été faite sur l'effet d'exiger des marques d'automobiles ou seulement d'exiger des années, donc ne pas aller plus de 10 ans, par exemple, ou vraiment de dire qu'il est impossible d'avoir une Volkswagen New Beetle pour faire du taxi parce que c'est trop petit, ou si c'est des choses qui tiennent de cet ordre-là?

M. Chevette: Non, il y avait déjà des règles. C'était l'empatement, si ma mémoire est fidèle. Dans les limousines, c'est déjà la marque luxueuse de... Écoutez, là, on ne s'en ira pas demain matin faire la Révolution tranquille. Il y en a même parmi les conducteurs ou les chauffeurs de taxi, qui rêvent déjà d'avoir des flottes style New York, il y en a d'autres qui rêvent d'avoir des flottes à l'européenne, il y en a d'autres qui disent: L'uniformité... J'ai jasé avec beaucoup, moi aussi, de chauffeurs de taxi, puis ils ont des idées à revendre. Ils vont brasser ces idées entre eux autres aussi. La loi n'a pas pour effet, ici, de venir tout chambouler, puis chambarder, puis, du jour au lendemain, créer des obligations, la loi a pour objectif premier d'essayer de les sortir justement d'un peu de misère. Donc, on va essayer de régler d'abord les plus grandes misères puis de discuter avec eux qu'ils se donnent des moyens, des services.

M. Brodeur: Donc, on peut présumer que le règlement va préciser, plutôt que les marques d'automobiles, l'empatement, la surface...

M. Chevette: C'est surtout dans les empattements qu'on travaille.

M. Brodeur: ...intérieure, les poutres, les pieds cubes.

M. Chevette: Mais il va y avoir des règles d'entretien, là, leurrons-nous pas. Des règles d'entretien, il va y en avoir. Il y en avait, d'ailleurs, mais ce n'était pas plus observé que ça. Là, il y a une plus grande sévérité, il y a une plus grande inspection qui va se faire. Parce que, moi, je rappelle... Je ne comprends pas, encore ce matin moins qu'avant, que des chauffeurs de taxi, quels qu'ils soient, propriétaires ou locataires, puissent s'obstiner à un statu quo. Je ne comprends pas ça, après être venus nous dire à 80 groupes qu'il fallait

que ça change pour le mieux. Puis, le pire, là, je ne serais pas surpris... Parce que je suis rendu que j'ai assez d'expérience de vie pour vous dire que, quand quelqu'un s'objecte à mort parce qu'il y a quelque chose de nouveau qui s'en vient, il y a toujours un dernier coup de barre pour poser des gestes, et souvent ce n'est pas lui qui paie la facture. Sortir 400, 500, 600, 1 000 chauffeurs de taxi dans les rues, perdre 100 \$, 200 \$ chacun, ça ne donnera rien. Ça ne donnera rien parce que l'ensemble de la collectivité québécoise, les personnes âgées, les personnes handicapées, la population en général veulent des changements dans ça. Puis les chauffeurs de même veulent avoir une possibilité d'améliorer leur sort. Mais il y en a qui persistent à vouloir faire perdre de l'argent pour ne rien changer plutôt que d'offrir des modifications.

Pour toutes les modifications qu'on a apportées jusqu'à date, là, on a consulté du monde puis on a dit: C'a-tu de l'allure, ça? Ça vous crée-tu un problème, ça? Quand les limousines sont venues ici, le député de Shefford était fier. Quand il m'a demandé d'écouter Desjardins pour une sécurité hypothécaire, qu'est-ce que j'ai fait? On a écouté Desjardins. Au moment où on se parle, il y en a encore qui grenouillent pour essayer de réclamer le statu quo et on a au-delà de 40 amendements d'adoptés pour bonifier le projet. On va probablement, dans les prochains jours, là, faire perdre encore un 100 \$, 200 \$ à des individus qui n'ont pas les moyens de le perdre. C'est un message que je veux, par votre intermédiaire, passer à ceux qui vous susurreraient des choses aux oreilles. Vous pourriez, de votre côté, peut-être ouvrir la trappe puis leur dire quelque chose.

M. Brodeur: M. le Président, excusez, j'étais obnubilé par les propos du ministre. Présentement, pour voir l'impact d'un projet de loi qui ferait en sorte qu'un règlement, en tout cas, restreindrait les voitures de plus de 10 ans, dans le marché, présentement, sur le terrain, il y a combien de voitures qui ont plus de 10 ans, utilisées?

M. Chevette: La moyenne est de 7,9.

M. Brodeur: 7,9?

M. Chevette: Oui. Il y en a sans doute plusieurs...

M. Brodeur: Donc, il y en a plusieurs.

M. Chevette: ...mais, comme je vous dis, moi, j'ai vu un vieux Lincoln de 15 ans propre comme un sou neuf dans ma propre ville. Ce qu'il faut savoir, par contre... Parce que, quand ça a 15 ans, la fiabilité des freins, de la transmission, du différentiel, est-ce que ça représente une sécurité pour les citoyens? À 15 ans, ça demande plus d'inspection que... Parce que de la mécanique, on le sait, ça peut être très beau en haut de la côte, mais, en plein milieu de la côte, il peut y avoir un bris de mécanique. Vous le savez, ça. Donc, rendu à un certain âge, quand même, ça exige beaucoup plus d'attention. Donc, moi, je vous ai dit que j'irais vers une gradation, mais une gradation qu'on discutera avec les dirigeants. Mais je veux une flotte de taxis qui est montrable, puis je veux que les citoyens qui débarquent

à Dorval ne demandent pas aux chauffeurs de leur ouvrir la porte par en dedans, puis je ne veux pas voir le chauffeur de taxi dévisser une broche pour ouvrir la valise. C'est-u clair? Et ça, s'il y en a qui s'amuse à ça, là, quels qu'ils soient, où est-ce qu'ils soient, dans quelque ligue qu'ils soient, ils perdent leur temps.

Ça prend une volonté politique en quelque part, à un moment donné, pour mettre le poing sur la table puis prendre des décisions. Ce n'est pas en pelletant continuellement des problèmes, puis en ayant des gens qui sont venus témoigner pour la révolution, puis, après ça, qui reviennent travailler pour le statu quo. Ça, ce monde-là, tu lui parles deux fois puis, après ça, tu jases avec ceux qui veulent jaser intelligemment.

M. Brodeur: À la suite de tous ces engagements-là, est-ce qu'on peut comprendre déjà — puis on voyait tantôt le président du Conseil du trésor qui était ici — que, un, il va y avoir les crédits nécessaires dans le prochain budget et que déjà il est acquis que le ministre des Finances va déposer un budget qui va tenir compte du projet de loi qu'on a présentement devant les yeux pour donner des incitations fiscales ou des mesures fiscales pour que les chauffeurs de taxi puissent...

M. Chevette: Je ne peux pas deviner, là. Vous savez que, dans notre régime parlementaire — ça fait sept ans que vous êtes ici — seul le ministre des Finances a le dernier mot. Mais je peux vous dire une chose, ce n'est pas les idées qui vont lui manquer. C'est la façon dont je peux vous répondre pour être dans la légalité de nos lois.

M. Brodeur: C'est parfait. D'autres questions?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement à 82 est adopté?

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 82, tel qu'amendé, est adopté.

M. Chevette: L'article 83.

Le Président (M. Gagnon): L'article 83.

M. Chevette: Moi, j'aimerais peut-être qu'on y aille par morceaux, parce que ça va probablement aller plus vite dans la compréhension des textes, là.

Une voix: Ça va.

M. Chevette: Tout d'abord: Modifier l'article 83 du projet par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «en vertu des paragraphes 2° à 5°, 8° à 13° et 19° à 22° du premier alinéa» par les mots «en vertu des paragraphes 3° à 5°, 7° à 13° et 15° à 17° du premier alinéa».

C'est tout simplement de la concordance avec ce qui a été adopté, 82 qu'on vient d'adopter. Si vous n'avez

pas de questions sur le premier, on va passer tout de suite au deuxième.

M. Brodeur: Oui, passez au deuxième, ça a l'air correct, là.

M. Chevette: C'est beau. Par l'insertion, à la fin du premier alinéa et après les mots «édité par le gouvernement», des mots «sauf si tel règlement, pris en vertu du deuxième alinéa de l'article 82, vise à rendre obligatoire l'installation et le maintien de certains appareils permettant notamment d'établir le coût des courses».

Ici, si vous regardez le deuxième alinéa de 82... Je vais vous le lire, là. Il est très long. C'est: «Un règlement pris en application du paragraphe 5° du premier alinéa peut limiter...» Vous l'avez, celui-là?

M. Brodeur: Je pense que c'est important, ce paragraphe-là. Est-ce que c'est ce paragraphe-là qui va permettre éventuellement d'imposer un taximètre plus sophistiqué?

M. Chevette: Oui, c'est une assise à une éventuelle bebelles qui sera discutée entre le Trésor puis l'Association professionnelle. Mais ce n'est pas... C'est juste une assise pour dire qu'il y aura...

(Consultation)

M. Brodeur: En résumé — le député de l'Acadie évidemment était ailleurs à ce moment-là, lors de ces consultations-là — on sait que présentement le taximètre... En tout cas, ce que j'ai vu comme écrits de la part de certains groupes dénotait qu'il y avait une crainte notoire de ce taximètre-là. De ce que j'ai entendu, les gens de Sherbrooke aussi, la semaine passée, dénotaient que le taximètre faisait en sorte de créer une crainte aux chauffeurs de taxi, une crainte monétaire, naturellement, ils ne savent pas où ils peuvent aller avec ça. Est-ce qu'il y a, suivant les consultations qui ont été faites, en résumé... Puis peut-être que je pourrais m'adresser, entre 13 heures puis 15 heures, au député de l'Acadie qui était présent à ce moment-là. Quel était le message qui était donné comme... J'imagine, un message de prudence lors de l'implantation de ce fameux taximètre là.

• (11 h 50) •

M. Chevette: Bien, c'est-à-dire que, étant donné qu'ils ont bien vu que ce n'est pas le ministère des Transports qui discutera, qui fera le dialogue avec l'Association... Nous, tout ce qu'on dit dans la loi, c'est qu'il y a une possibilité juridique de... Mais les discussions se feront carrément... Et le ministère du Revenu a toujours été présent ici, à nos audiences, comme il l'a été lorsque les 53 groupes ont témoigné. Mais les messages des 53 groupes... Je ne sais pas s'il y en a eu deux groupes qui ont parlé de ça. On ne pourrait même pas... Je pense qu'il y en a rien qu'un, puis c'est le groupe de Montréal qui en a parlé, si ma mémoire est fidèle, et il n'y a fait qu'une allusion en disant: On ne veut pas qu'on nous impose ça sans en parler, quelque chose du genre. C'est tout ce qu'il y a eu, et correctement, dans le fond, parce que c'est une question

d'évaluer des revenus éventuels, ça. Donc, ça ne relève pas comme tel du transport parce que c'est une mécanique à négociier. Puis, bien souvent, le ministère du Revenu, s'il veut uniformiser, par exemple, la technologie, il peut donner des rabattements d'impôts, il peut... Mais la discussion va se faire entre l'Association professionnelle puis les gens. C'est juste une assise juridique.

M. Brodeur: Donc, si je comprends bien, ça n'a pas été une demande formelle de l'industrie du taxi, c'est plutôt...

M. Chevette: La demande, ce que j'ai compris, qui est formelle, c'est: Passez-nous pas ça sans discussion, on veut parler avec vous autres. C'est un peu ça, le message.

M. Brodeur: O.K. Mais c'est parce que, là, présentement, on a un article qui permettrait éventuellement de leur passer ça.

M. Chevette: Qui a une assise juridique.

M. Brodeur: C'est ça, de leur passer sans consultation... Juridiquement, oui.

M. Chevette: Bien, le gars qui fera ça, il risquera beaucoup. Ou la femme, ou je ne sais pas, là.

M. Brodeur: Oui, mais, c'est ça, on y va, de toute façon, de façon très légaliste, puis cet article-là permettrait justement de...

M. Chevette: Bien, comme il y en a une...

M. Brodeur: Est-ce que le ministre serait ouvert à ce que nous modifions cet article-là, à ce qu'il soit rayé pour l'instant, parce que c'est un article peut-être qui serait de l'ordre du Revenu plus que du taxi?

M. Chevette: C'est le même article que 82, 1982. Là, si on le raie de 82, il n'y a plus de base juridique. C'est une base juridique, point. Puis il a été accordé, vous avez voté pour le 82, tantôt, puis là on est rendu à 83, vous ne marchez plus. Il y a un petit problème, il y a un décalage de...

M. Brodeur: On pourra revenir sur 82 puis y aller de consentement. Donc, si M. le ministre voulait comprendre que présentement il y a différentes choses sur le terrain qu'on entend... On entend parler de permis, on entend parler de l'objectif de l'Association professionnelle et aussi on entend parler du fameux taximètre. Ce qui inquiète probablement les chauffeurs de taxi, c'est les coûts reliés à l'obligation d'implanter ces taximètres-là. Naturellement, je pense qu'il n'y a aucun citoyen du Québec qui a l'intention d'éluider l'impôt à verser au gouvernement, mais, M. le Président, je pense que, dans le cas qui nous occupe, sachant que ça n'a pas été demandé formellement, ou juste effleuré par les groupes, c'est pour ça qu'on s'inquiète, de ce côté-ci, puis je pense que les chauffeurs de taxi s'inquiètent aussi un peu partout au Québec de l'effet d'obliger l'installation de ce taximètre-là, ce qui est une

mesure plus fiscale, de revenus, qu'une mesure qui permet d'améliorer le service de taxi.

(Consultation)

M. Brodeur: À moins que ce soit balisé, parce que là c'est de la chasse peut-être au travail au noir dans ce cas-là.

M. Chevette: Non, mais l'important était ceci. Ça fait longtemps que le ministère du Revenu parle d'arriver avec ça. Quand on est arrivés à bâtir le livre vert, le ministère du Revenu nous a fait quelques paragraphes qu'on a mis dans le livre vert. Et, quand on est arrivés pour légiférer, le ministère du Revenu, à ce que je sache, ce qu'on m'a dit, moi, c'est qu'il n'était pas prêt. Bon, bien, qu'il n'était pas prêt, mais, moi, tout ce que je peux faire, c'est d'avoir une assise juridique, puis éventuellement il y aura une discussion, puis on verra. Mais ça pourrait être de transport aussi. Par exemple, dans la technologie actuelle, les reçus ne sont pas uniformisés du tout. Il y en a pour qui c'est à la mitaine, d'autres, c'est un peu plus automatique, d'autres, c'est... Ce n'est pas uniforme, là. Mais on ne saisait pas exactement pourquoi, après avoir voté 82, on s'objecte à ce qu'il y ait une relation entre 82 et 83 qui, lui, a une autorité déléguée.

M. Brodeur: L'objectif de ma question...

M. Chevette: Je vous donne un exemple. On en a un ici, un exemple, à Montréal: 11 décembre — ce n'est pas vieux, vieux, là — une somme de 9 \$, voyage taxi, voiture n° NIC 105, un petit morceau de papier. Il y en a d'autres qui le font sur des petits cartons. Vous savez très, très bien qu'il y a certaines associations de taxis où ça arrive, c'est standard, puis, s'il arrive quelque chose, bien, vous avez une formule qui a de l'allure. Et le plus courant, cependant, c'est celui-là: date... Là, lui, il ne sera plus remboursé, selon la comptabilité, avec le petit bout de papier qu'il a. Le plus courant, c'est ça, voyez-vous: Champlain, radio Champlain, taxi, service efficace de la métropole. Bon! Là tu vois tout: la date, le voyage. De... de... n'est pas écrit, c'est un chiffre.

M. Brodeur: Ne serait-il pas plus sage, dans un point de départ, d'imposer une formule de reçu; deuxièmement, de remettre au Forum de l'industrie du taxi le soin de suggérer au ministre les mesures à prendre? Vous me disiez, tantôt: Quand le ministère du Revenu sera prêt, il sera prêt. Donc, présentement, on peut dire qu'il n'est pas prêt. Est-ce qu'il serait préférable de revenir sur 82, sur cette dimension-là?

M. Chevette: Je ne le sais pas, mais, moi, je ne voudrais pas qu'en commission parlementaire, au niveau d'une étude d'articles, on fasse le travail que le Forum va faire puis qu'on fasse le travail qu'on va faire avec l'Association. Il serait préférable qu'on se donne des assises, qu'on laisse travailler le monde puis qu'on fasse confiance au monde.

M. Brodeur: C'est parce que je ne voudrais pas qu'on en vienne ici aujourd'hui à imposer un taximètre

aux chauffeurs de taxi alors qu'il semble que la consultation n'a pas indiqué clairement qu'on voulait un taximètre, alors que sur le terrain on entend dire qu'on a des questions à poser sur le taximètre. Je pense qu'une façon démocratique, dans l'esprit de la loi, ça serait de l'envoyer au Forum.

M. Chevette: Mais, M. le député, vous entendez à rire? Vous êtes en retard de 17 ans. C'est en 1983, dans la loi du Québec, qu'on a mis des taximètres, puis on a échangé la crank à aller au piton. Puis, s'il y a une autre technologie, ça va être une autre technologie. Mais qu'est-ce que vous allez faire dans la loi s'il y a la moitié de la flotte qui enlève le taximètre existant? C'est sérieux, ça, là. Franchement...

M. Brodeur: C'est très sérieux. Bien, on a l'occasion d'en discuter présentement à cet article-là, justement. S'il n'y avait pas de pressions provenant du milieu...

M. Chevette: Il n'y n'aurait même plus d'assise pour les taximètres actuels si je vous écoutais. Voyons!

M. Brodeur: On peut conserver ces mêmes assises là pour l'instant. Pour l'instant! Moi, je ne suis pas convaincu qu'on doive aujourd'hui imposer un taximètre.

M. Chevette: On ne l'impose pas, non plus.

M. Brodeur: Qu'on donne des assises juridiques pour permettre éventuellement de l'imposer, si je peux m'exprimer mieux, là, je ne suis pas convaincu de ça, M. le ministre. Moi, je pense plutôt qu'on devrait aménager cet article-là de telle sorte à envoyer au préalable cette discussion-là au Forum, qui pourrait, dans un avenir très rapproché, le retourner au ministre et, ensuite de ça, faire l'objet d'un projet de loi du ministère du Revenu qui aurait pour objectif de l'imposer aux chauffeurs de taxi tout en étant accompagné de mesures fiscales pour réduire les coûts des installations. Parce que le ministre peut comprendre que, ceux qui sont contre le projet de loi, pour eux autres, il semble que c'est fondamental.

M. Chevette: Oui. Je comprends que vous faites un excellent porte-parole de ceux qui sont contre, mais j'essaie de donner des réponses à ceux qui sont pour et qui sont contre, et, à un moment donné, il faut que le bon sens triomphe en bout de course. Je vous dis qu'on ne peut pas... On vient de voter, à 82, l'assise juridique. À 83, on dit: Vous vous réessayez à faire l'amendement pour lequel vous avez voté à 82. Là, vous vous réessayez a posteriori à remodifier 82 alors qu'on l'a voté à l'unanimité, même pas sur division. Il faut conserver la possibilité juridique même pour ceux qui sont là.

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

M. Bordeleau: Oui. Je voudrais avoir juste certains éclaircissements par rapport à cet article-là. Je

m'excuse, je suis arrivé en retard à la commission, donc je ne sais pas si ça a été abordé, mais j'aimerais juste comprendre certaines choses. À l'article 82...

M. Chevrette: L'article 82, il est voté.

• (12 heures) •

M. Bordeleau: M. le ministre, je peux vous poser des questions?

M. Chevrette: Oui, il est voté.

M. Bordeleau: Bon. Oui, je peux vous poser des questions quand même pour comprendre l'article 83?

M. Chevrette: À chaque fois qu'il en arrive un, on recommence à zéro. Vas-y.

M. Bordeleau: La question des taximètres, là, ou des meters qui existent actuellement... Ils ont été implantés en vertu d'un règlement ou d'une loi, ceux qui existent actuellement, là, les taximètres?

M. Chevrette: Une loi.

M. Bordeleau: D'une loi?

M. Chevrette: C'est un loi du taxi qui donnait le pouvoir réglementaire d'établir les taximètres.

M. Bordeleau: O.K. Alors, pour comprendre ce qu'on veut faire avec l'article 83, l'article 82 dit: «Le gouvernement peut, par règlement:

«2° — parce qu'on y fait référence dans l'article 83, on dit — déterminer les conditions d'obtention, de maintien et d'exploitation d'un permis de propriétaire de taxi.»

Alors, je comprends que c'est une disposition législative comme ça qui permet l'implantation des taximètres et qui permettrait éventuellement aussi de continuer, mettons, à avoir des taximètres dans les automobiles, là, comme ceux qui existent actuellement. Je ne sais pas si le terme est exact quand on parle de taximètres, là, je parle de ceux qui existent présentement. Est-ce que c'est en vertu de 82.2° qu'on pourrait continuer à dire: Bien, pour exploiter un permis de taxi dans les conditions... il faut avoir un taximètre, et c'est fixé par règlement?

M. Chevrette: C'est par le deuxième, effectivement, avec le grand dernier long paragraphe.

Une voix: Alinéa.

M. Chevrette: Le dernier alinéa après 17°.

Une voix: Une combinaison des deux.

M. Bordeleau: Alors, si on peut, par l'article 82.2°, où on dit que le gouvernement peut, par règlement, demander qu'il y ait un taximètre, pourquoi on ajoute l'article 83? Qu'est-ce que l'article 83 vient ajouter de plus, là, quand on dit: Modifier l'article 83 par l'insertion, à la fin du premier alinéa et après les

mots «édicte par le gouvernement», des mots «sauf si tel règlement, pris en vertu du deuxième alinéa de l'article 82»...

M. Chevrette: Bien, si vous lisez le premier paragraphe de l'alinéa, «le gouvernement peut déléguer à une autorité municipale», c'est un pouvoir de délégation qui se donne. Ce n'est pas tout à fait de la même nature que «le gouvernement édicte», ça. C'est deux pouvoirs distincts, le pouvoir de faire puis le pouvoir de déléguer pour faire. C'est ça qu'est 82 par rapport à 83.

M. Bordeleau: Mais, l'obligation d'avoir un taximètre, le gouvernement la fixe en fonction de la loi. Ça existe dans la loi actuelle, ça existe dans l'article 82.2°.

M. Chevrette: Par règlement. On s'est donné le pouvoir d'établir un taximètre par règlement, et ce n'est pas d'aujourd'hui, ça, 1983, peut-être avant.

M. Bordeleau: Bon. Alors, ça existe déjà. Quand vous nous parlez de l'article 83, là, puis du pouvoir de délégation, je suppose que le gouvernement ne déléguera pas le pouvoir de décider si, oui ou non, il y aura des taximètres. Donc, si ce pouvoir-là ne peut pas être délégué comme tel, le gouvernement l'a, le pouvoir, puis tout le monde, tous les taxis sont obligés d'en avoir.

M. Chevrette: Non, mais relisez l'amendement au complet.

M. Brodeur: Si je peux juste ajouter un petit point, là, ce serait peut-être qu'on a l'occasion, on a l'opportunité de faire un bout de chemin avec les intervenants qui sont contre. On a une chance, puis je pense qu'ici on offre notre collaboration. D'ailleurs, pendant 10 minutes j'aurais pu demander le vote puis on l'aurait gagné sur l'article, là. Ça fait que...

M. Chevrette: Oui, mais vous auriez eu des questions de privilège jusqu'à temps qu'ils arrivent. J'ai vu neiger un petit peu. N'essayez pas ça. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: C'est ça. Non, non, mais, de toute façon, c'est juste pour vous démontrer qu'on n'a pas essayé ces choses-là. On a l'occasion, peut-être, en tout cas on a l'opportunité peut-être de rallier un plus grand nombre de chauffeurs de taxi. On a l'occasion peut-être de rétrécir, là, au moins d'avoir un focus, de voir une lumière au bout du tunnel. Peut-être qu'on pourrait arriver à un aménagement, dans cet article-là, qui permettrait...

Demain, d'ailleurs, s'il y a une manifestation d'organisée, je pense que c'est un des sujets, parce qu'on m'en a parlé beaucoup, là. Le taximètre est un des sujets. Est-ce qu'on pourrait...

M. Chevrette: Si on interprète... Non, je vais préférer me taire.

M. Gobé: Non, mais dites-le, M. le ministre, on est là pour faire le débat.

M. Chevette: Le monde a peur parce qu'on envenime puis qu'on alimente les peurs. On ne se contente pas de lire les textes très clairs, on interprète, comme on a essayé dans un jugement déclaratoire, à coups de 15 000 \$, 20 000 \$, au détriment des membres, puis on les fait sortir à coups de 100 \$ puis de 200 \$ sur des faussetés. Je ne suis pas de cet acabit puis je ne mange pas de ce pain. Correct?

M. Brodeur: C'est ça. C'est parce que c'est plus qu'une peur. On alimente la peur parce que demain matin, avec ce...

M. Chevette: Qui alimente ça?

M. Brodeur: Le projet de loi adopté. Je veux dire, les gens sur le terrain, les gens sur le terrain.

M. Chevette: Ah!

M. Brodeur: Puis là je ne fais pas de distinction de Montréal ou d'ailleurs parce que j'en ai entendu de partout, là. Le projet de loi permet, en fin de compte, si le gouvernement le désire, le lendemain de la sanction du projet de loi, de l'appliquer. Donc, là c'est plus qu'une peur, c'est une réalité. Donc, c'est possible, c'est dans le domaine du possible que ça arrive. C'est pour ça que, nous, on aurait préféré référer ce sujet-là au Forum de l'industrie du taxi, et ces gens-là auraient pu participer, là, dans un avenir rapproché, aux recommandations qui seront apportées au ministre afin de mettre ce programme-là sur pied, surtout au ministre du Revenu.

M. Chevette: Mais, quand on le fait par règlement, M. Brodeur, M. Shefford, quand on fait ça par règlement...

M. Brodeur: Oui, c'est antiparlementaire, dire Brodeur.

M. Chevette: ...il y a une publication dans la *Gazette officielle*, tout le monde est consulté, y compris le consommateur, le chauffeur de taxi, l'Association. Qu'est-ce que ça vous prend de plus, à part de dire que vous avez eu un téléphone d'un monsieur X qui a peur? Bien, oui, il a peur. Mais, s'il a peur, il va lire la *Gazette* à plus forte raison mais que ça le touche, hein? Puis son Association professionnelle n'est pas folle. Puis je peux vous dire une chose, je peux faire une déclaration politique: il n'y aura pas de nouvelles bebelles sans qu'il y ait consultation de l'Association professionnelle. C'est enregistré, là, à perpète.

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

M. Chevette: Et vous avez voté en faveur de 82, sachant que c'était par règlement, en plus.

M. Gobé: C'est ça. Mais, M. le ministre, qu'est-ce que, exactement, vous recherchez avec ce...

M. Chevette: Une assise juridique.

M. Gobé: Non, je... Ça, on peut répondre ça ici, mais, dans le concret, en voulant faire en sorte de pouvoir changer les compteurs sur les véhicules, c'est quoi, le but recherché?

M. Chevette: Oui, ou bien ça pourrait être une...

M. Gobé: Est-ce que c'est un but de fiscalité, d'évasion fiscale, ou si c'est un but de déclaration totale des courses?

M. Chevette: Bien, c'est-à-dire que...

M. Gobé: En d'autres termes, on sait qu'on a déjà, au niveau du ministère du Revenu, un certain nombre de mesures qui ont été mises en place pour contrer le travail au noir. On sait que, au niveau de l'industrie de la construction... Et j'étais un de ceux qui ont participé à ça avec la ministre du Travail, et même l'ancien ministre — l'ex-ministre, le député de Matane — à mettre des mesures en place pour contrer le travail au noir dans la construction. Puis on se parle, dans nos commissions. On n'est pas pour faire des cachettes. Est-ce qu'il y a là, d'après vous, un potentiel intéressant de lutte au travail au noir, le fait de changer...

M. Chevette: Moi, je suis le ministre des Transports.

M. Gobé: ...d'uniformiser des compteurs? Ce n'est pas une question maligne que je vous pose; c'est une question, je pense, d'intérêt public.

M. Chevette: Comme ministre des Transports, moi, la seule chose que ça peut me donner, c'est d'uniformiser peut-être la façon d'émettre des reçus. Vous en avez vu deux, là. Je viens de vous en montrer deux, exemples. Ça peut être le côté positif pour le transport, avoir quelque chose qui a de la gueule, qui a de l'allure, qui se tient. Mais, quant au ministère du Revenu, vous demanderez ça quand ils seront prêts. Je ne le sais pas, moi.

M. Gobé: Ah! Si je comprends bien, vous n'avez pas demandé au ministère du Revenu qu'est-ce qu'il pensait de ça parce que vous savez que le gouvernement, votre gouvernement, dans lequel vous êtes ministre, donc solidaire, selon moi...

M. Chevette: Oui, mais... Non, mais...

M. Gobé: Excusez-moi, M. le ministre, je pense que c'est important, à ce stade-ci, parce qu'il peut y avoir des gens qui contestent, pour toutes sortes de raisons, parce que ça change leurs habitudes ou pour d'autres raisons, puis, il nous appartient à nous, les élus, de faire en sorte que les objectifs mis en place par le gouvernement dans certains secteurs soient optimisés. Puis là on parle de travail au noir en particulier.

Est-ce qu'il n'aurait pas été intéressant, à ce moment-là, de voir avec le ministre du Revenu si les mesures que vous pensez mettre en place dans votre

projet de loi vont concourir, pas pour atteindre mais pour maximiser les objectifs qu'il s'est imposés ou qu'il a déclarés à la Chambre en matière de travail au noir ou de fraude fiscale? Ça, c'est important. Vous me dites que vous ne l'avez pas consulté. Ça m'inquiète un peu, parce que, à ce moment-là, changer un compteur pour un autre compteur, sans raison vraiment... Juste un reçu, là, entre vous puis moi, ça ne justifie peut-être pas le...

M. Chevette: Mais, M. le Président...

M. Gobé: Si vous me disiez que c'est pour des raisons fiscales, des raisons d'évasion fiscale...

M. Chevette: Mais je vais vous en parler, par exemple.

M. Gobé: ...là je dirais: O.K., je peux comprendre, mais pas une bebelles pour une autre bebelles.

• (12 h 10) •

M. Chevette: Je n'ai pas consulté, mais je vais tester votre logique. Vous vous levez tous les matins pour dire qu'il manque de l'argent en santé. Vous vous levez tous les matins pour dramatiser un cas dans un centre d'accueil. Vous vous levez tous les matins pour dire: Ça-tu pas de l'allure, comment ça marche! Je suppose que le ministère du Revenu va faire sa job et je suppose que l'opposition est d'accord pour que chaque ministère fasse sa job.

M. Gobé: Bien oui!

M. Chevette: Je suppose. Mais, moi, personnellement, vous m'avez posé une question: Avez-vous consulté le Revenu? J'ai dit: Le Revenu, il n'était pas prêt à embarquer dans la présente réforme.

M. Gobé: Ah, c'est correct. Ah oui.

M. Chevette: C'est aussi clair que ça. J'ai répondu... Il n'était pas clair, donc je n'ai pas discuté avec le Revenu qu'est-ce qui serait éventuellement... J'ai dit: On va juste mettre l'assise, comme on l'avait pour les autres, par règlement, puis c'est tout.

M. Gobé: O.K.

M. Chevette: Mais je ne peux pas mentir, je n'ai pas eu une discussion avec M. Bégin sur le taximètre. La plus longue discussion que j'ai eue avec un ministre du Revenu, c'était avec Mme Rita Dionne-Marsolais, quand j'ai écrit mon livre vert, où je lui ai dit: As-tu le goût de faire des chapitres à l'intérieur du livre vert? Parce que je m'en vais en consultation. Il y a eu quelques chapitres et il y a un groupe qui en a parlé, le Regroupement du taxi, en disant qu'il voulait être consulté. C'est tout. Donc, c'est ça, la réalité.

M. Gobé: Ah oui.

M. Chevette: Parce que, même le député de l'Acadie et moi, on était surpris...

M. Gobé: Qu'il n'y ait personne qui...

M. Chevette: ...de voir que les groupes n'en parlaient pas, de ça. Il faut admettre que le ministère du Revenu, à l'époque, n'était pas... En tout cas, je ne sais pas s'il l'est plus aujourd'hui, mais il n'était pas prêt à faire une discussion plus ouverte que ça. Il n'était pas prêt.

M. Gobé: Donc, si je comprends bien, pour l'instant, il n'y a rien, mais, comme vous dites, vous mettez l'assise, puis, si, par la suite, il y a des développements qui se produisent, eh bien, les dispositions permettront ou pourraient permettre des actions dans ces directions-là. Si je comprends bien, c'est ça que vous nous dites, et je trouve que votre réponse me convient parce qu'elle est empreinte...

M. Chevette: Mais je pourrais vous dire que j'ai...

M. Gobé: ...d'un grand réalisme et d'une franchise. Vous m'avez dit: C'est vrai, ce n'est pas ça qui s'est passé, puis c'est peut-être vers ça qu'on s'en va. Si je comprends bien, là, ça... À ce moment-là, je suis d'accord.

M. Chevette: Mais, moi, j'avais émis un communiqué de presse, à l'époque. J'avais dit qu'il y avait des questions de sécurité. Par exemple, quelqu'un dont ça fait 124 heures qu'il est derrière un volant, est-ce que c'est sécuritaire?

M. Gobé: Non.

M. Chevette: Et là, à ce moment-là, il pouvait y avoir un appareil qui protège l'individu contre lui-même, en plus de ça.

M. Gobé: Le taximètre avec une carte de...

M. Chevette: Deuxièmement, pour l'application des zones, vérifier les lieux de départ et d'arrivée, on dit: Ça pourrait servir à ça aussi, parce que ça évite des chicanes, des confrontations.

Il y avait, sur le plan fiscal... Savez-vous qu'il y en a qui se promènent avec des paquets de reçus de taxi — savez-vous ça, vous autres? — ...

M. Gobé: Oui, certain!

M. Chevette: ...puis qui réclament parce que leur compagnie les paie?

M. Gobé: Ah!

M. Chevette: Ils vont achaler les chauffeurs de taxi puis ils disent: Donnez-moi donc un petit paquet de cartons, je vais vous donner un 10 \$, un 20 \$. Vous ne savez pas ça, vous autres?

M. Gobé: Oui, c'est ça.

M. Chevette: Réclamer de faux reçus de taxi... Et il y a toutes sortes de choses, il y a des avantages. Mais, pour être très honnête, ce n'est pas à moi à faire la

discussion là-dessus, parce que, moi, tout ce que je veux, c'est que l'assise juridique soit là. Puis, quand les discussions se feront, elles se feront avec les représentants du monde du taxi. Puis, ordinairement, quand les échanges se font, c'est l'occasion souvent du «give and take», comme on dit en bon québécois: Je fais ça, mais j'aimerais ça avoir tel avantage en même temps. Et là ils vont avoir un pouvoir de représentation non pas morcelé en 53 unités, mais ils vont pouvoir avoir une force de frappe, si on vient à bout de la leur donner, qui va avoir de l'allure. Parce que, un chauffeur locataire ou un chauffeur propriétaire, quand il regarde son portefeuille, le soir, puis qu'il a 53 grosses piastres après avoir tout payé, puis qui a trois, quatre bouches à la maison, ça fait quelque chose, surtout si tu as un dirigeant assez farfelu pour lui faire perdre 100 \$ à 200 \$ pour rien une couple de fois par semaine.

M. Gobé: Vous savez, M. le Président, je trouve que M. le ministre fait preuve d'une immense collaboration, puis des fois il retourne à ses travers, il attaque un peu les gens.

M. Chevrete: On a tous nos travers.

M. Gobé: Mais je pense que l'intérêt de tout le monde, ce n'est peut-être pas qu'on retombe là-dedans. Je pense qu'on a fait un bon bout de chemin depuis qu'on a arrêté ce genre d'attitude là puis je pense que c'est intéressant de continuer dans cette discussion assez, ma foi, franche et directe qu'on peut avoir, sans personnaliser. Ceci étant dit, je peux comprendre aussi qu'on peut être frustré aussi, des fois, mais ça, ça fait partie de notre lot quotidien.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de l'Acadie... Avez-vous terminé?

M. Gobé: Oui. Ma question: Est-ce que, M. le ministre, vous seriez au courant ou vous auriez eu connaissance de rapports ou d'estimations en ce qui concerne le manque à gagner pour le ministère du Revenu dans l'industrie du taxi? Je sais que ça a été fait pour la construction, je sais que ça a été fait pour d'autres domaines, la restauration. À un moment donné, on a découvert qu'il y avait un logiciel spécial dans les caisses enregistreuseuses, puis on avait dit: Bien, ça a coûté 600 millions au fisc cette année. Je sais que c'est un très bon travail qui a été fait par le ministère du Revenu, d'ailleurs. Est-ce que, en ce qui concerne l'industrie du taxi, vous avez été mis au courant ou entendu dire qu'il y avait un montant x et estimé qui correspondrait à ce genre d'activités?

M. Chevrete: Non.

M. Gobé: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de chercher à le savoir?

M. Chevrete: Bien, écoutez, moi, la réforme du taxi, là, ce n'est pas de faire le procès s'il y en a qui me volent ou qui ne me volent pas ou qui volent le gouvernement ou qui ne le volent pas; la réforme du taxi, c'est de créer une association, de se donner une

gueule qui a de l'allure, de se donner un pouvoir de représentation puis que ces gens-là... Plus on va les mettre dans des conditions avec du travail agrandi, plus on va être en mesure de leur dire: Vous payez votre dû. Moi, c'est de même que je réfléchis. Je ne cherche pas à courir après et à dire: Il y en a 90 % qui fourrent le système. C'est-u correct?

M. Gobé: Je comprends, mais c'est parce que, quand on veut changer... Ça coûte cher, hein, changer ces compteurs-là. Le compteur actuel, moi, quand je monte dans un taxi à Montréal...

M. Chevrete: Qu'est-ce qui vous dit que le Revenu ne les paiera pas tous? Je veux dire, on est en train de faire une discussion, M. le député. Je veux bien, vous pouvez la faire, mais vous faites une discussion... Comme la SAAQ, par exemple, est peut-être prête à payer tous les ivressomètres ou encore tous les — comment on appelle ça? — antidémarrageurs pour aider certains récidivistes à ne pas courir sur la route. Mais donnons-nous une loi puis la discussion sur les outils après. Vous êtes rendu, à un certain point de vue, en 2005. Vous avez oublié 2007, puis on essaie de régler le présent. On pourrait-u faire le présent? C'est ça que je vous dis, moi, en toute franchise puis en toute honnêteté.

Je comprends que vous pouvez être de bonne foi et vouloir questionner, c'est votre droit. De toute façon, je prendrai mon mal en patience. Mais ce que je veux dire, c'est: de grâce, on se donne un outil, une assise juridique, avec des discussions qui se feront plus tard, puis, si on n'encourage pas les craintes «boostées», inutiles et incorrectes, on court une chance de se bâtir une loi le plus vite possible pour le mieux-être de cette industrie du taxi. C'est ça qui est mon objectif.

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

M. Bordeleau: Oui. D'abord, juste un commentaire. Sur la question de la consultation sur le livre vert, vous disiez qu'il y a un groupe qui en a parlé seulement. Moi, je révérais les notes que j'avais. À ce moment-là, je dois vous dire que ce que j'ai ici, moi, c'est que, sur l'ensemble des mémoires qui nous ont été présentés, il y avait 16 mémoires qui étaient carrément contre le taximètre et il y en avait 11 qui favorisaient le taximètre. Alors, quand vous dites «un mémoire», je ne sais pas...

M. Chevrete: Bien non, mais ça n'a pas été discuté publiquement. C'est ce que j'ai dit.

M. Bordeleau: Mais, dans les mémoires que les gens ont apportés — c'était une des propositions, c'était la proposition 30 du livre vert — moi, ce que j'ai ici comme note, c'est qu'il y en a 16 qui se sont prononcés contre l'idée du taximètre et 11 qui se sont prononcés pour le taximètre.

Mais je reviens à l'article 83. À l'article 83, dans votre amendement, là, vous nous dites, au début: Par le remplacement, au premier alinéa, des mots «en vertu des paragraphes 2° à 5°», etc. Vous les remplacez par «en vertu des paragraphes 3° à 5°».

M. Chevette: C'est la concordance avec le 82 qu'on a adopté à l'unanimité avant que vous arriviez.

M. Bordeleau: Je comprends ça, M. le ministre, mais, si, à 82.2°, tel qu'il a été adopté, le gouvernement peut, par règlement, et se réserve le pouvoir, par règlement, de déterminer les conditions d'obtention, de maintien et d'exploitation d'un permis de propriétaire de taxi, est-ce qu'en vertu de ça en particulier le règlement ne peut pas imposer des compteurs ou éventuellement des taximètres?

M. Chevette: Lisez le 3° de 83, le troisième amendement.

M. Bordeleau: Le troisième amendement ou quoi, là?

M. Chevette: On était rendus à 2°, j'avais lu deux amendements, moi. Mais là, vous, vous avez posé une question sur le 3° qui n'est pas encore lu.

M. Bordeleau: Non, je ne suis pas sur le 3°, je suis sur le...

M. Chevette: Non, non, mais votre réponse est à 3°.

M. Gobé: À 3°, l'alinéa 3°?

M. Chevette: Attendez, je vais vous le lire, là.

M. Gobé: O.K. À quel article on est, là?

M. Bordeleau: L'article 83.

M. Chevette: Article 83.3°.

M. Gobé: Par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: «Une autorité municipale ou supramunicipale peut aussi, par règlement...»

M. Bordeleau: Oui, mais, moi, je vous parle de l'article 3°, 2°. On en a discuté à date de ça, là?

M. Chevette: Écoutez, on a des règlements d'approuvés par le gouvernement. On se donne un pouvoir de délégation, sauf... Lisez tout l'article, vous allez comprendre.

M. Bordeleau: Non, mais, écoutez, essayez de comprendre ce que je vous demande aussi.

M. Chevette: Mais j'essaie.

M. Bordeleau: On a adopté l'article 82.2°. C'est vrai, ça? Dans l'article 82.2°, on dit: «déterminer les conditions d'obtention, de maintien et d'exploitation d'un permis de propriétaire de taxi.»

• (12 h 20) •

Ce pouvoir-là, en vertu de l'article 83, vous ne le déléguez pas, vous ne le déléguerez pas non plus à un autre niveau. Est-ce que c'est exact ou non?

M. Chevette: Je vais demander à Me Savard de vous répondre.

Le Président (M. Gagnon): Me Savard.

M. Savard (Gilles): Oui. Si vous me permettez, effectivement, lorsqu'on regarde, tel quel, 82, le paragraphe 2° ne fait pas partie de l'amendement qu'on apporte à l'article 83, paragraphe 1°. Toutefois, si on regarde au paragraphe 3° de l'amendement à l'article 83, on voit: «Une autorité municipale ou supramunicipale peut aussi, par règlement», un...

Deux, c'est de prévoir toute condition se rapportant au permis de propriétaire de taxi dont le territoire de desserte est situé sur son territoire. Donc, ces mots-là font en sorte qu'elle pourrait se voir attribuer des pouvoirs sur le taximètre si on n'avait pas introduit le paragraphe 2° de l'article 83 en disant «sauf si tel règlement, pris en vertu du deuxième alinéa de 82, vise à rendre obligatoire l'installation et le maintien de certains appareils».

C'est qu'on a dû faire, pour des raisons techniques — et c'étaient des discussions qu'on avait avec des gens du Bureau des lois et du Bureau des règlements — un redécoupage de l'article 82 qui a fait en sorte qu'on a fusionné certaines des dispositions qui étaient dans la version originale, qu'on a toutes remplacées aussi de façon séquentielle. Mais, lorsqu'on fait le redécoupage au niveau des pouvoirs des autorités — prenons pour exemple le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal — on doit leur redonner les pouvoirs qu'ils détenaient déjà. Donc, au niveau du paragraphe 2° de 82, on ne pouvait pas le donner tel quel parce que, si on va à ce pouvoir-là, on voit:

«2° fixer les droits annuels pour l'obtention, le maintien, le renouvellement d'un permis de propriétaire.»

Or, la délivrance même du permis revient d'essence au gouvernement. Donc, on ne pouvait pas dire tout simplement: Appliquer 2°. On a redécoupé autrement, mais on a repris la substance dont ils ont besoin au niveau du permis en remodifiant l'article 83 et en le complétant en troisième point avec le remplacement du deuxième alinéa, plus particulièrement au point 3° du nouveau deuxième alinéa. Donc, c'est seulement du déplacement, du redécoupage qui font en sorte qu'on est obligé, à ce moment-là, de préciser que ces pouvoirs-là, disons, du Bureau du taxi, à titre d'exemple, ne peuvent, par contre, changer un taximètre, qui va être uniforme partout au Québec.

M. Bordeleau: O.K. Mais, regardez, on dit, à un moment donné... je ne sais pas si c'est l'article 83 original ou... Une autorité municipale ou supramunicipale — 83, deuxième alinéa — peut, par règlement, pour le financement de ses activités reliées à l'exercice d'un pouvoir qu'elle exerce en vertu du présent règlement, imposer...

Non, je m'excuse, c'est 83, premier alinéa: «Le cas échéant, un règlement adopté par une autorité habilitée remplace, sur le territoire de compétence de cette autorité, un règlement au même effet édicté par le gouvernement.»

Est-ce que c'est possible que, éventuellement, avec les pouvoirs de délégation que vous vous donnez, une autorité supramunicipale, par exemple, puisse décider, elle, que sur son territoire il n'y aura pas de taximètre et qu'ils vont continuer à fonctionner avec les compteurs? Je vais le prendre sous cet angle-là. Est-ce que c'est possible, ça, qu'on en arrive là avec le pouvoir de délégation?

M. Chevette: Regardez ce qu'on ajoute comme amendement: «sauf si tel règlement, pris en vertu du deuxième alinéa de l'article 82, vise à rendre obligatoire l'installation et le maintien de certains appareils permettant notamment d'établir le coût des courses».

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

M. Gobé: M. le Président, j'écoutais mon collègue avec une grande attention, puis il a employé deux termes différents qui, d'après moi... Je ne sais pas qu'est-ce qu'il voulait exactement dire. Il disait: Est-ce qu'on va imposer des taximètres ou maintenir des compteurs? J'aimerais ça savoir: Est-ce qu'il y a une différence dans le projet de loi qui dit qu'un taximètre...

M. Chevette: Bien là, si vous vous mettez à vous questionner entre vous autres, M. le député de LaFontaine...

M. Gobé: Non, non, mais est-ce qu'il y a une différence dans le projet de loi qui dit qu'un taximètre...

M. Chevette: On est en commission parlementaire et c'est sérieux, il y a du monde qui nous regarde travailler. Là, si c'est rendu que vous ne vous comprenez même plus entre vous autres...

M. Gobé: M. le ministre, j'ai la parole. Vous permettez?

M. Chevette: Arrivez en ville, câlique!

M. Gobé: Est-ce qu'il y a une différence entre un taximètre et un compteur? C'est quoi, la différence?

M. Chevette: Il se pourrait, avec l'exception qu'on a faite là...

M. Gobé: Je m'excuse, je ne veux pas me chicaner avec vous. Je ne suis pas là pour ça, on a jusqu'à minuit, là...

M. Chevette: Non, non, mais, si on met l'exception qu'il y a là, c'est précisément parce qu'on veut un appareil minimalement qui va nous donner au moins le prix d'une course. C'est ça que ça dit. Lisez-le comme il faut, l'amendement, là.

M. Gobé: Oui, mais compteur et taximètre, c'est la même chose?

M. Chevette: On ne définit pas l'appareil. On dit: En autant... Relisez l'amendement, Seigneur Jésus!

Je peux-tu vous le relire? Bien, je vais vous le relire: «sauf si tel règlement, pris en vertu du deuxième alinéa de l'article 82 — en faveur duquel vous avez voté; ça, ce n'est pas écrit, c'est moi qui fais une observation — vise à rendre obligatoire — ...

M. Brodeur: On peut faire un amendement.

M. Chevette: ...il est trop tard — l'installation et le maintien de certains appareils permettant notamment d'établir le coût des courses».

M. Gobé: Oui, c'est ça. C'est parce que, il a raison, on sait que, maintenant, avec les nouvelles technologies, on peut avoir des appareils même qui indiquent la position, hein, du véhicule dans une rue donnée, et là compteur, c'est quelque chose qui compte le prix de la course; taximètre peut être un appareil qui détermine un certain nombre d'autres choses, dont, comme vous avez mentionné, le nombre d'heures travaillées, enfin l'argent perçu, enfin les distances parcourues. Alors, on ne parle pas de la même chose du tout.

Mon collègue a tout à fait raison de poser cette question-là. Je crois que ça vaudrait la peine que ça soit précisé, parce qu'on peut se retrouver dans certaines situations avec des appareils qui ne seraient pas forcément ceux que l'industrie voudrait ou ceux qui seraient les plus efficaces pour ou le gouvernement ou pour l'utilisateur du taxi. C'est quoi, la différence, dans votre tête à vous? Pourquoi vous ne précisez pas, pourquoi vous ne dites pas «un taximètre ou un compteur»? Quand on légifère, le législateur ne légifère jamais pour rien, vous le savez, ça fait 24 ans que vous êtes là, M. le ministre, et vous avez été ministre à de nombreuses reprises.

M. Chevette: On a mis des termes généraux précisément... On ne peut pas deviner qu'est-ce qui sera la technologie dans cinq ans. Il y en a qui parlent de bavards dans cinq ans, là. Ils auront non seulement la distance, ils auront le prix de la course. Il y en a qui parlent, par exemple, que c'est le kilométrage, la vitesse pour l'économie d'énergie. Je ne sais pas, moi, les technologies, ce qu'elles seront. On met ça large pour permettre la discussion sur des technologies qui seront les plus appropriées. Et, à part de ça, ça sera défini par règlement. Là, on est en train de se congratuler ou d'essayer d'évaluer nos questions puis nos réponses.

M. Gobé: Non, M. le ministre, ce n'est pas ça du tout. Vous comprendrez, là, que vous vous réservez le droit discrétionnaire, qui est celui du gouvernement, de réglementer, donc de passer des règlements qui ne sont pas soumis à l'Assemblée nationale, hein? C'est pour ça que vous mettez un terme général. Sauf qu'on peut se réveiller à un moment donné avec des surprises, et on l'a déjà vu dans certains projets de loi où on avait légiféré pour un ensemble général, et, lorsque l'application est arrivée, eh bien, les gens qui étaient touchés avaient d'amères surprises ou n'étaient pas satisfaits. Or, c'est dans ce sens-là. Puis vous savez comme moi que, lorsqu'on légifère, généralement, c'est pour permettre aux fonctionnaires, eux, d'avoir une marge sans passer par la population qui est représentée

par les députés, par le législatif. C'est pour ça que je pose la question. Mon collègue aussi accroche après ça, mon autre collègue accroche aussi après ça. Puis vous comprenez que c'est légitime, là. On ne va pas se chicaner avec vous...

M. Chevette: Bien, oui, vous accrochez. Non, non, mais, moi non plus, je ne veux pas me chicaner, mais...

M. Gobé: Moi, je trouve que vous travaillez bien, là, sur ce projet de loi là.

M. Chevette: ...quand on n'est pas d'accord après quelque chose, on propose quelque chose. On ne commence pas à s'interroger pour savoir: Ta question, je ne l'ai pas comprise; voudrais-tu me poser ta question pour que je la comprenne? Ça, ça a de l'air d'un filibuster, puis je ne sais pas quoi vous dire dans ce temps-là.

M. Gobé: Vous n'avez pas compris ce que je voulais dire.

M. Chevette: Non, non, mais, je veux dire... Écoutez, on est là, c'est sérieux, ça. Quand on a une clause qui ne fait pas notre affaire, ou bien on propose autre chose, puis on essaie de l'évaluer, puis on dit: Y a telle bibite, je voudrais peut-être faire enlever telle bibite à la clause, mais là ce n'est pas ça.

Là, mon collègue pose une question. Je ne suis pas sûr de la question qu'il a posée puis je ne suis pas sûr que votre réponse répond à la question. Voyons! on n'est pas là pour s'autoévaluer, on est là pour trouver des solutions à un article d'ailleurs qu'on a voté à l'unanimité — 82 — et 83, l'essentiel de 83, c'est une délégation de pouvoirs de 82. Imaginez-vous, c'est l'essentiel, ça.

Il y en a un, hier — un chauffeur de taxi — qui était assis dans la salle, puis il m'a dit: Il y a beaucoup de questions dont ça ne demande pas un cours de taxi pour comprendre.

M. Gobé: Sur la quoi? Excusez-moi, sur...

M. Chevette: Le chauffeur de taxi, hier soir, assez âgé, qui est venu me voir après la veillée, il dit: Ça m'a fait réfléchir un peu à nos comportements souvent. Il dit: C'est drôle, quand on écoute, là, ça ne prend pas toujours un cours classique pour comprendre ce que vous dites.

M. Gobé: Bien, on espère, en tout cas.

M. Chevette: J'ai trouvé ça flatteur.

M. Gobé: On espère qu'on est le plus simple possible, pas trop technocratique dans les projets de loi pour que les gens comprennent ce qu'il y a dedans. C'est la moindre des choses, M. le ministre. Il ne manquerait plus que ça que les projets de loi soient tellement incompréhensibles et les discussions des élus tellement opaques que les gens, ils disent: On ne comprend rien là-dedans.

M. Chevette: Non, mais il y a déjà le jargon juridique qui est compliqué. Mais l'esprit de 83, là, admettez-le ou admettez-le pas, c'est une délégation de pouvoirs. Êtes-vous pour ou si vous êtes contre? C'est ça que je vous dis.

M. Gobé: Mais, c'est parce que ça peut aller loin, ça peut brimer les libertés, hein?

• (12 h 30) •

M. Chevette: Bon, bien, qu'est-ce que vous proposez pour ne pas brimer les libertés? On va se prendre au mot à chaque fois, sinon on va niaiser jusqu'à minuit ce soir pour rien pantoute.

M. Gobé: Mais, M. le ministre, à ce moment-là, pourquoi on ne parle pas d'un compteur ou d'un appareil permettant d'établir le coût des courses, point à la ligne? Enlevons le «notamment» et puis ça s'arrête là. Parce que ça ne serait pas comme un GPS qui dit: Bien, tu étais à tel endroit à telle heure, puis là: Bien, je ne devais pas y être, il devait y être. Son épouse, là, a dit: Bien, tu m'as dit que tu étais dans l'ouest, alors que ton compteur dit que tu étais dans l'est, et puis... En tout cas, c'est un exemple que je donne. Un exemple.

Pour les plaques d'immatriculation, on a des avis sur les péages, là, même sur les radars, qui disent qu'on ne peut pas photographier un excès de vitesse, un radar automatique, parce que ça porte atteinte à la liberté de déplacement des gens. D'accord? On a ça, là, dans d'autres projets de loi, et c'est pour ça qu'on n'a pas encore de radar ici, au Québec.

M. Chevette: Non, mais, s'il s'en tue un dans la même courbe, là, vous allez vous lever puis dire: Qu'est-ce que tu attends pour mettre un radar? J'en mets un, puis vous dites: Pourquoi tu mets un radar?

M. Gobé: Je comprends tout ça, M. le ministre, mais il n'en reste pas moins que ce qui a été établi jusqu'à maintenant au Québec, c'est que ces choses-là peuvent porter atteinte à la vie personnelle puis aux droits des citoyens. Alors, si, de ce côté-là, on est d'accord puis qu'on ne le fait pas à cause de ces restrictions-là ou de ces mises en garde en ce qui concerne les droits et libertés, je pense que le fait de permettre d'installer dans les voitures des appareils qui verraient à avoir sensiblement la même fonction, soit déterminer où les gens sont à une heure donnée ou à un moment donné de la journée, arrive à peu près avec la même chose. Alors, bon, pourquoi on n'irait pas rendre obligatoires l'installation et le maintien de certains appareils permettant d'établir le coût des courses, point à la ligne? On enlève le «notamment». On enlève le «notamment», puis je vois que nos services de recherche me font savoir qu'ils sont aussi favorables à ces choses-là. Alors, M. le ministre, on peut l'amender, on enlève le «notamment», et puis, si plus tard, bien, il y a besoin d'avoir d'autres appareils...

M. Chevette: Vous déposerez vos amendements, puis on va les traiter comme on fait... Un bon filibuster. Envoyez fort!

M. Gobé: Bien non, on n'est pas en filibuster.

M. Chevette: Donc, j'attends la proposition, M. le Président.

M. Gobé: Bon, on va l'écrire. Madame, pouvez-vous écrire... De toute façon, est-ce qu'on peut prendre une minute ou deux, à l'invitation de M. le ministre, pour écrire... Moi, je ne voulais pas en arriver là comme ça, mon but n'est pas de faire des filibusters. Ce n'est pas compliqué de retrancher «notamment». Je veux dire, on en discute, on le retranche puis on passe à l'article suivant.

Le Président (M. Gagnon): Quelques instants, le temps de recevoir...

M. Chevette: On peut suspendre, mais pas longtemps.

(Suspension de la séance à 12 h 33)

(Reprise à 12 h 39)

Le Président (M. Gagnon): Êtes-vous prêts à reprendre? Vous êtes prêts à reprendre? M. Chevette, est-ce qu'on est prêt à reprendre?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait que reprenons. Nous avons un libellé.

M. Brodeur: Avant de passer au libellé de l'amendement, M. le Président, ce que je proposerais au ministre, c'est de suspendre l'étude de l'article 83. Considérant que c'est un article qui pourrait permettre éventuellement d'imposer un taximètre, j'ai cru comprendre, de la part de l'industrie du taxi, qu'il y a peut-être des représentations qui seront faites entre 13 heures et 15 heures au ministre sur le sujet, et, afin d'éclairer les travaux de la commission sur ce projet de loi là, je pense qu'il serait préférable de passer à un autre article et de revenir — et j'indique, M. le Président, et de revenir — immédiatement à 15 heures sur l'article 83 et non d'attendre à la fin de tout.

● (12 h 40) ●

M. Chevette: En tout cas, si vous avez à en rédiger un d'ici 15 heures, vous penserez qu'il y a une dimension sécurité qui, elle, n'est pas négociable. En enlevant le mot «notamment» — je vais vous en donner une, réponse, tout de suite — vous ne résumez ça qu'au signe de piastre sur le taximètre, alors qu'un type pourrait avoir tué une personne après 92 heures de travail ou 100 heures de travail. C'est une question de sécurité du public, ça, et je ne suis pas certain que ça ne doit pas, au niveau du cumulatif des heures par le même individu sur le même code, faire partie d'un taximètre.

Je vous le dis tout de suite, il y a des points qu'on ne discutera pas longtemps parce que la sécurité du public, vous en parlez, vous le savez quand il arrive un accident, c'est quasiment le ministre des Transports qui est responsable, bon Dieu, quand un autobus manque de freins puis un taxi manque de freins. Puis là, quant au travail de sécurité, je ne dis pas que c'est de

mauvaise foi, mais la résultante peut être de quoi? Il ne faut pas s'amuser à faire des amendements sans penser qu'est-ce qui peut arriver. C'est ça que je veux dire. Donc, pour trois heures, pensez-y, vous autres aussi, parce qu'il y a la dimension sécurité qui n'est pas négociable.

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

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Vous devez comprendre que, de ce côté-ci, puis probablement du côté de l'industrie du taxi, c'est la même chose. Lorsqu'on est devant un article qui permettra éventuellement d'imposer un taximètre, est-ce qu'on doit se poser la question...

Le ministre est le ministre des Transports, je suis porte-parole aux transports, on a la commission parlementaire des transports et de l'environnement. On est devant un projet de loi qui a pour objectif d'augmenter les services de taxi, de les améliorer, les services de taxi au Québec, et là nous sommes devant un article qui permet, en fin de compte, de combattre le travail au noir, donc un article qui a bien plus de conséquences du côté du ministère du Revenu. À ce moment-là, M. le Président, c'est dans cet ordre d'idées là qu'on a des questions à se poser.

Je comprends qu'on doit améliorer les services puis peut-être les compteurs. Je ne le sais pas, si les chauffeurs de taxi ont des représentations à faire sur des types de compteurs. Peut-être. Mais je ne pense pas que ça soit de la compétence seulement de la commission de commencer à légiférer sur le travail au noir. C'est ça, la crainte de l'opposition, et c'est ça, la crainte aussi des chauffeurs de taxi, et c'est dans cette optique-là et non pas dans l'optique de sécurité.

M. Chevette: Faisons attention à ce qu'on dit. Il ne faudrait pas non plus que demain matin on ait un titre: *Le Parti libéral est pour le travail au noir*. Comprenez-vous le biais, là? Moi, je ne veux pas qu'on fasse un genre de discussion naïveuse qui nous taxe de part et d'autre quand on veut arriver à quelque chose d'intelligent, là. On se comprend bien? Je ne veux pas qu'on se taxe de part et d'autre de rechercher des objectifs qui ne sont pas nécessairement les objectifs poursuivis dans cela.

Chez les chauffeurs de taxi — on va se parler très franchement — il y en a qui ont peur comme la peste du taximètre. C'est clair. Il y en a pour toutes sortes de raisons. Mais ce n'est pas tout le monde qui ne veut pas payer ses pitances puis ce n'est pas tout le monde qui ne veut pas, par exemple, quand il arrive un accident ou qu'il arrive quelque chose, qu'il soit payé sur le vrai salaire qu'il gagne ou déclaré. C'est comme le serveur dans un hôtel, ça. Il ne déclarait jamais un revenu. Puis qu'est-ce qui arrivait? Il déclarait juste le 5 \$ de l'heure. Puis, quand il tombait sur les accidents de travail, il avait juste son 5 \$ de l'heure, puis il craquait, puis il était surpris. Bien oui, mais il avait déclaré 5 \$ ou 6 \$ même s'il en faisait 15 \$. À un moment donné, il va falloir qu'on trouve des formules pour protéger les individus aussi, et ça se fait en négociation, en discussion de bonne foi, ça.

Moi, je vous dis: Faisons attention, on est dans le délicat, ici. Puis, quand vous dites: Ce n'est pas le ministère des Transports, là, le ministère des Transports, il l'avait depuis 1983, le pouvoir, par règlement, d'installer un taximètre. Il va se redonner une assise juridique d'installer le taximètre, voyons! Je comprends que vous pourriez très bien dire: S'il y a un taximètre, je vote contre la loi. Bien, vous m'expliquerez comment vous allez contrôler décentement tout ça puis comment vous voulez assumer des responsabilités, un jour, quand vous serez au gouvernement, puis j'espère qu'il va être loin en cristi, le jour!

Mais, réellement, c'est sérieux, ça, là. Ce n'est pas des peccadilles de cours d'élémentaire, c'est sérieux. Ça prend quelque chose de sérieux où on se parle sérieusement puis on assume des responsabilités d'élus du peuple en fonction des responsabilités qui nous incombent, puis c'est ça que je veux qu'on fasse, ici, sérieusement. Puis je ne cherche pas à nous planter, là, du tout, c'est très sérieux, ces affaires-là.

M. Bordeleau: Juste un commentaire.

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

M. Bordeleau: J'écoute le ministre, je suis d'accord avec ce que le ministre nous dit quand il nous dit que c'est sérieux. Mais la façon dont il le dit, c'est comme si, nous, quand on questionne, ce n'était pas sérieux.

M. Chevette: Ce n'est pas vrai.

M. Bordeleau: Si on pose des questions — et puis on va revenir sur ce sujet-là cet après-midi — il y a des éléments qui sont sérieux aussi. Dans la façon dont c'est formulé actuellement, il faut voir les conséquences de la façon dont c'est formulé, et puis j'aurai l'occasion, quand on y reviendra, de faire référence à d'autres cas. Quand le gouvernement se donne des pouvoirs très larges, il y a des conséquences à ça aussi, et il faut baliser, là, à quel endroit on doit arrêter entre les pouvoirs du gouvernement et le respect des droits des citoyens, et je pense que, dans l'article qu'on est en train de discuter, il y a cet élément-là. Je concède au ministre qu'il y a des éléments qui sont sérieux, et on les prend sérieusement, excepté qu'on doit faire une discussion que, nous, on pense importante aussi de faire, et je pense que vous devriez la considérer comme sérieuse aussi.

M. Chevette: Mais c'est ce que je dis. Je ne veux pas que demain matin on se taxe de part et d'autre alors qu'on a des clauses extrêmement sérieuses. Parce que, si on veut jouer au fin finaud, je pourrais vous dire, là: Qui est-ce que vous êtes? Vous êtes contre ça, la collection des taxes et revenus, vous autres? Vous allez expliquer ça, là. C'est quoi, le projet de loi de madame de la... Beauce-Nord ou Beauce-Sud?

Une voix: Beauce-Sud.

M. Chevette: Beauce-Sud. On va amener son projet de loi à 15 heures. Ça va donner quoi? Ça ne nous

fera pas avancer d'un pouce sur un article. Je pense qu'il faut avancer correctement sur le contenu. C'est ça que je veux dire.

M. Brodeur: Parce que ce que je dois comprendre aussi...

Le Président (M. Gagnon): C'est l'article 84 que vous vouliez amener?

M. Brodeur: Oui. Non, tout simplement pour ajouter... Ce n'est pas de cet ordre-là non plus, là. Je pense qu'on doit comprendre que nous estimons qu'il est très, très important d'avoir le plus large consensus possible sur le projet de loi, puis on sait que le taximètre...

M. Chevette: C'est ça que je dis.

M. Brodeur: ...cause problème dans le consensus.

M. Chevette: Oui, mais ce n'est pas parce qu'il cause problème, je le répète, qu'il ne faut pas avoir une assise juridique. Ce n'est pas parce qu'un objet cause problème qu'il ne doit pas avoir une assise juridique. Je peux vous dire ça, moi. Parce que ça voudrait dire que, dès qu'on a un problème, on l'évite. La société qui évite tous les problèmes puis qui pелlette tous les problèmes en avant, c'est une société qui se ramasse dans des culs-de-sac puis dans l'anarchie. À un moment donné, ça prend quelqu'un qui a le courage de prendre telle décision, telle orientation. Quand on peut atténuer des problèmes, je suis d'accord avec ça.

L'article 84... Suspendu.

M. Brodeur: Suspendu. Donc, 83 est suspendu jusqu'à 15 heures.

Dispositions pénales (suite)

Infractions générales

M. Chevette: L'article 84: Modifier le paragraphe 2° de l'article 84:

1° par le remplacement des mots «du paragraphe 4°» par les mots «du paragraphe 2°» — c'est à cause de la renumérotation avant;

2° par le remplacement des mots «, entre autres,» par le mot «ou»; puis

3° par le remplacement des mots «à tel règlement» par les mots «par un règlement édicté en vertu du paragraphe 3° du même article».

C'est dû juste à la concordance de la numérotation.

M. Bordeleau: Pouvez-vous nous expliquer la nuance? C'est quoi, la différence que vous voulez obtenir, quand vous changez «, entre autres,» par «ou»?

M. Chevette: Excusez, je vais revenir, là, parce que je pensais que c'était juste de la concordance. Bon, ne grouillez pas.

M. Bordeleau: Le paragraphe 2°. Le deuxième...

M. Chevette: Vous voyez le paragraphe, là, c'était marqué, avant, «, entre autres,».

(Consultation)

M. Chevette: Bon, je vais demander à Me Savard d'expliquer la concordance technique.

Une voix: Me Savard.

M. Savard (Gilles): Oui. C'est que, dans le texte initial, on voyait «, entre autres, en desservant ou en ne desservant pas». On n'avait que du texte pour le décrire, alors que là on y va de façon beaucoup plus claire en disant «ou en desservant ou en ne desservant pas» les équipements identifiés par un règlement édicté en vertu du paragraphe 3°. Donc, on a mieux précisé, alors qu'auparavant, avec le «, entre autres», ça pouvait laisser croire qu'il y avait plus que les territoires qui comportaient les infrastructures. Donc, en révisant le texte, on l'a justement mieux cerné en disant: Il y a deux éléments, c'est la personne qui exploite son taxi en contravention finalement d'un règlement édicté en vertu du paragraphe 2° ou du paragraphe 3° dans le cas des infrastructures. C'est uniquement ça. Donc, c'est une façon différente de rendre plus claire la même chose.

M. Bordeleau: Je m'excuse, mais... Ah oui. O.K.

3° par le remplacement [...] «à tel règlement», c'est où? Je ne le vois pas.

M. Chevette: «À tel règlement» dans l'ancien texte. Là, on dit «identifiés par un règlement édicté en vertu du paragraphe 3° du même article». On le précise. C'est juste plus précis. À l'alinéa 2°...

M. Bordeleau: O.K. Mais ce n'est pas...

M. Chevette: À la fin de l'alinéa 2°.

• (12 h 50) •

M. Bordeleau: Ah! O.K. C'est parce que je voyais la deuxième ligne puis que j'étais accroché là-dessus.

M. Chevette: Non, c'est à la fin.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement à 84 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Est-ce que l'article 84, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Chevette: Article 90.

Le Président (M. Gagnon): Article 90.

M. Chevette: Remplacer les mots «de telle automobile» par les mots «d'une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi».

C'est pour faciliter l'application du processus pénal, parce que avant vous le retrouviez dans l'article 89, qui disait «une automobile», etc. Donc, vous devez lire maintenant «ou à la garde d'une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi».

M. Brodeur: Tout simplement une précision.

M. Chevette: C'est ça. Mais ça précise plus l'application.

M. Brodeur: C'est quoi, la technique quand vous avez quelqu'un qui a un permis... Là, c'est son renouvellement annuel, j'imagine, qui doit déclarer quel genre d'automobile, quelle est l'automobile qu'il a, et, s'il modifie, s'il change d'automobile en cours de route, il doit en tout temps déclarer quelle est l'automobile qui est utilisée pour faire...

M. Chevette: Il faut qu'il ait l'autorisation, parce que le permis est attaché à l'automobile. C'est ça?

Une voix: Oui.

M. Brodeur: O.K. Donc, un chauffeur de taxi qui voit son auto, par exemple, au garage pour une semaine ne peut pas louer une auto et faire du taxi durant cette semaine-là.

M. Chevette: À moins qu'il dise: Voici, je suis allé à la Commission puis j'ai l'autorisation de remplacer...

M. Brodeur: Ça doit être illusoire, j'imagine, pour une semaine.

M. Chevette: Ce serait peu probable pour une semaine.

M. Brodeur: Pour une semaine, donc...

M. Bordeleau: Un accident?

M. Chevette: Un accident majeur, oui, ça pourrait être 15 jours, trois semaines. Ça dépend dans quelle catégorie d'automobile aussi.

M. Bordeleau: Mais, cette autorisation-là, il va la chercher...

M. Chevette: À la Commission.

M. Bordeleau: ...à la Commission des transports.

M. Chevette: C'est assez lourd. Peut-être que, dans un deuxième temps, dans une deuxième batch d'amendements législatifs, il faudrait voir un peu... Vous vous rappelez quand on parlait des relations de travail puis qu'on disait: C'est très judiciaire, il faudrait déjudiciariser? Probablement que, dans un deuxième temps, avec surtout le Forum puis avec l'Association, j'ai bien l'impression qu'on va devoir se mettre à table pour simplifier les choses, alléger des procédures, etc.

Pour l'instant, c'est plus l'application de ce qu'il y avait, mais en mettant les pouvoirs le plus clairs possible.

M. Brodeur: Mais, si je comprends bien, un chauffeur de taxi qui a un accrochage avec son automobile sur le coin de rue puis qui est une semaine ou 10 jours à la réparation, il est dans l'impossibilité de gagner sa vie pendant ces 10 jours là.

M. Chevette: Exact.

M. Bordeleau: Mais pourquoi? C'est quoi, le...

M. Chevette: Parce que le permis est rattaché toujours à l'automobile.

M. Bordeleau: Oui, je comprends, mais le permis, c'est pour qu'une personne gagne sa vie. Et, si ça l'empêche de gagner sa vie durant 10 jours, est-ce que c'est... L'objectif, c'est qu'il gagne sa vie, ce n'est pas...

M. Chevette: Mais ça ne doit pas être très dur, je ne le sais pas, moi... Il n'y a pas quelqu'un, ici, de la Commission de transports, mais ça ne doit pas être très dur d'obtenir...

M. Savard (Gilles): Le processus a été allégé, quand même.

M. Chevette: Il a été très allégé, me dit-on.

M. Bordeleau: Mais c'est quoi, le processus, justement? Parce qu'on sait que, quand on fait des démarches comme ça auprès du gouvernement, souvent c'est...

M. Chevette: Il se présente, il a son constat d'accident puis il dit: Voici, j'en ai peut-être pour 15 jours, trois semaines; est-ce que vous pouvez m'autoriser à... S'il loue une automobile, quand on sait que, préalablement, ça prend une inspection mécanique avant de la rattacher au permis, pour une semaine, je suis convaincu qu'il ne le fait pas.

M. Bordeleau: Puis, quand vous dites...

M. Chevette: D'ailleurs, c'est ce dont ils nous font signe.

M. Bordeleau: Quand vous dites qu'ils se présentent à la CTQ, est-ce que la CTQ a des bureaux dans chaque région? Comment ça fonctionne, ça?

M. Chevette: La CTQ? Non, non. Ils n'ont pas des bureaux... Ils ont deux bureaux: il y en a un à Montréal et un à Québec.

M. Bordeleau: Mais, si je suis en Abitibi, par exemple, puis que j'ai ce problème-là, je fais quoi? Il faut que je vienne à Québec ou que j'envoie une lettre à Québec? Comment ça marche?

M. Chevette: Ça peut se faire par fax.

M. Bordeleau: O.K. J'envoie une demande par fax, puis ça va être traité...

M. Chevette: Il explique. Il faxe à la fois le constat d'accident, etc.

M. Bordeleau: Puis, rendu à Québec...

M. Chevette: Ça peut être assez vite.

M. Bordeleau: ...c'est un commissaire de la CTQ qui prend ça en main puis qui lui répond tout de suite?

M. Chevette: Oui, il répond très, très vite. Ça s'est amélioré de beaucoup, ça, les... C'est administratif, ça.

M. Bordeleau: O.K.

M. Brodeur: Parce que, considérant qu'on sait que les revenus des chauffeurs de taxi ne sont pas tellement élevés, une semaine ou 10 jours dans la vie d'un chauffeur...

M. Chevette: Oui, mais...

Des voix: ...

M. Chevette: Aïe, aïe!

M. Brodeur: M. le Président, 12 h 55. Est-ce qu'on suspend jusqu'à 15 heures?

M. Chevette: On est aussi bien, parce que...

Le Président (M. Gagnon): Oui. Les travaux n'étant pas terminés, on suspend jusqu'à 15 heures, selon l'ordre de la Chambre.

(Suspension de la séance à 12 h 55)

(Reprise à 15 h 15)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance ouverte et je rappelle le mandat de la commission, qui est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi. Alors, lors de la suspension des travaux, en matinée, je crois que vous en étiez à l'étude de l'article 90, et il y a un amendement, M. le ministre.

M. Chevette: Oui, c'est: Remplacer les mots de «telle automobile» par les mots «d'une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi».

C'est un conseil du ministère de la Justice qui nous dit: En qualifiant le type d'automobile à laquelle est attaché un permis, au lieu de marquer «telle automobile», ça clarifie l'article 90. Devant un tribunal, c'est plus clair.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Moi, j'ai un certain nombre de problèmes. C'est parce que là on est rendu qu'on parle d'une automobile, alors que, normalement, on parle d'un permis de taxi, hein? Puis, dans ma compréhension à moi du bon sens, un permis, c'est attaché à une personne et non pas à un véhicule, d'autant plus que, dans le projet de loi, on dit que, pour conduire un véhicule, ça prend quelqu'un qui a un permis de chauffeur de taxi, en plus de ça, si ce n'est pas le propriétaire. Alors, j'ai un peu de difficultés avec ça. Moi, il me semble qu'on devrait rattacher le permis au propriétaire du permis. Ce serait un individu, qu'il prenne une voiture blanche, bleue ou rouge, à un moment donné, du moment que la voiture correspond aux normes en vigueur, là, définies par le milieu du taxi, ou par le Forum, ou par l'Association, qui pourrait prendre la voiture qu'il veut. Là, on est en train de dire à quelqu'un: Si tu n'as pas cette voiture-là, tu n'as pas de permis. Donc, ce n'est plus un permis à un propriétaire, c'est un permis à une voiture. Alors, peut-être qu'il peut y avoir des raisons qui sont invoquées par certaines personnes, mais, moi, j'ai un peu de difficultés.

En plus, on complique la gestion de tout ça. À titre d'exemple, ce matin on parlait de quelqu'un qui a un accident. Bon, arrive un accident, l'automobile est immobilisée pour quelques jours, peut-être un peu plus, le temps que l'ajusteur d'assurances vienne, le temps que le rapport de police se rende. Bon, on regarde tout ça, et là qu'est-ce qui se passe? Bien là il faut aller devant la Commission des transports, faire une demande pour obtenir une dérogation pour pouvoir travailler pendant ce temps-là. Moi, j'ai un peu de misère. Est-ce qu'on parle d'un taxi — donc, c'est une voiture — ou si on parle d'un permis de taxi? Si on parle d'un propriétaire de taxi, c'est la voiture, puis c'est correct, là, c'est un propriétaire d'un taxi. Lorsque sa voiture est accidentée, bien, le taxi est accidenté puis est immobilisé. Mais, si on parle d'un permis de propriétaire de taxi, eh bien, on parle de quelque chose qui est attaché à une personne, un individu. Si c'est attaché à un individu, il doit pouvoir utiliser une voiture ou une autre à condition d'avoir ce permis en règle, d'avoir payé la cotisation, d'avoir réussi l'examen que nous mentionnions aux articles précédents, d'avoir les connaissances usuelles en matière de topographie, enfin tout ce dont nous avons discuté précédemment.

Alors, j'ai un peu de difficultés à voir ça et j'aimerais ça entendre mes collègues. Peut-être que je suis le seul, vous allez me dire, peut-être que le député de LaFontaine n'a pas compris exactement qu'est-ce qu'on veut faire. Peut-être qu'ici c'est différent, d'ailleurs, je ne le sais pas. Ça se peut, mais, moi, ma vision de la chose, c'est propriétaire d'un permis de taxi. Un permis de taxi, ça ne veut pas dire propriétaire d'une automobile, ça veut dire propriétaire d'un permis qui permet de faire du taxi, puis la langue française... Et, ici, au Québec... Si quelqu'un a défendu la langue française, c'est bien ici, les Québécois, puis on essaie d'avoir une précision de la langue française. On n'a pas dit «propriétaire d'un taxi» mais «propriétaire d'un permis de taxi».

• (15 h 20) •

Moi, M. le Président, je pense qu'on devrait clarifier cet article-là. On devrait le réécrire. Il n'est pas écrit d'une façon claire et qui ne prête pas à équivoque.

Moi, j'aimerais entendre peut-être M. le ministre, s'il n'y a pas moyen de trouver, là, quelque chose pour arranger ça puis le rendre peut-être plus acceptable, plus compréhensible et plus logique avec le fait d'avoir un permis de taxi.

M. Chevette: Oui, mais le ministre, il va vous dire qu'il n'est pas capable d'injecter de la compréhension. Ça remonte à 1973, il y a exactement 27 ans. C'est impossible que je puisse avoir une aiguille puis avec un contenu pour faire comprendre qu'on marche toujours qu'un propriétaire est relié au permis puis que le permis est relié à l'auto. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? Ça, c'est dur, dur, dur à comprendre, là. L'automobile est reliée au permis, puis le permis est relié au propriétaire, puis ça, ça existe depuis 1973. Comment puis-je vous faire comprendre ça, si ce n'est que de vous lâcher un cri de mort: Le statu quo de vos chums?

M. Gobé: Je vais revenir après, M. le Président.

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

M. Bordeleau: Oui. Je comprends, M. le ministre, vous nous dites que ça remonte à 1973, mais, avant ça, quand on demandait un permis de taxi, il fallait que l'auto soit achetée en même temps. Est-ce que vous êtes d'accord avec ça? Et puis là je pense qu'on l'a changé, ça, dans le projet de loi. Alors, si on a fait des changements, on peut peut-être faire d'autres changements aussi. Il faut se questionner, tout simplement, puis voir si c'est approprié. Alors, moi, la question...

Bien, en fait, la question que je me pose... Je n'étais pas là en 1973 non plus, mais il y a probablement des gens autour de vous qui peuvent nous expliquer pourquoi c'est plus avantageux d'attacher le permis, comme on le fait ici, là, à une automobile plutôt que tout simplement à la personne. On a fait allusion ce matin aux problèmes que ça posait, par exemple, dans le cas d'un accident. Si c'était attaché à la personne, la personne pourrait prendre une autre voiture, qu'elle devrait faire inspecter pour répondre aux critères de sécurité, mais, à ce moment-là, ça permettrait d'utiliser une autre voiture pour pouvoir travailler plus librement. Alors, moi, je vous avoue, M. le ministre, que je ne comprends pas pourquoi exactement il y a toujours une automobile d'attachée et non pas que ce soit attaché exclusivement à la personne. Alors, je ne sais pas si vous pouvez me l'expliquer.

M. Chevette: Oui. C'est simple, simple, c'est que, si on ne reliait pas un permis à une automobile, tout le monde s'achèterait des minoues. C'est clair, clair comme bonjour, puis tout le monde a compris ça dans le taxi depuis 30 ans. Aujourd'hui, vous voulez ouvrir la porte à ça?

M. Bordeleau: Non.

M. Chevette: Voyons!

M. Bordeleau: Mais pourquoi c'est attaché à une automobile? Pourquoi il n'y a pas une...

M. Chevette: Bien oui, mais on s'est expliqué ces choses-là, M. le député de l'Acadie. On s'est expliqué ces choses-là de long en large devant les associations. Je ne sais pas pour quel motif, tout à coup, cet après-midi, la notion qui était bonne de ne pas acheter des minoues il y a six mois puis qu'on dénonçait en commission parlementaire, vous et moi, aujourd'hui c'est devenu incompréhensible.

M. Bordeleau: Non. Écoutez, M. le ministre... Je m'excuse, là, M. le ministre...

M. Chevette: C'est devenu incompréhensible, aujourd'hui. C'en est, des chauffeurs de taxi. Demandez-leur. Je vais vous permettre de les questionner.

M. Bordeleau: M. le ministre, ne faites pas dire des choses qu'on ne dit pas. Je n'ai jamais dit...

M. Chevette: Bien, vous m'avez...

M. Bordeleau: Non, non, ce n'est pas vrai, ça. Je n'ai jamais dit que j'encourageais les gens aujourd'hui à acheter des minoues.

M. Chevette: Bien, c'est ça.

M. Bordeleau: M. le Président, je n'ai jamais dit...

M. Chevette: Votre question, c'est ça.

M. Bordeleau: Non, ce n'est pas vrai. Écoutez-la, ma question, puis essayez d'amener une réponse au lieu de prêter des intentions aux autres.

M. Chevette: Vous m'avez demandé quels sont les avantages de relier un permis à une auto.

M. Bordeleau: Oui.

M. Chevette: Ça a toujours été le seul et unique avantage, de ne pas se ramasser exclusivement avec des minoues, des gens qui achètent un permis puis qui s'en vont avec des chars de 10 ans, de 12 ans, les ailes fermées, broche puis tout le kit. C'est un...

M. Gobé: Réglemente-le.

M. Chevette: Regardez votre loi. D'habitude, quand on vient dans une commission parlementaire de même, là, on connaît le minimum des articles qu'il y a dans un projet de loi. Après avoir lu 83 groupes, en avoir entendu 53, on sort des limbes aujourd'hui puis on dit: C'est quoi, le lien entre...

M. Bordeleau: M. le ministre, imaginez...

M. Chevette: J'ai parlé à... C'est à mon tour, M. le Président, à parler. Je n'ai pas fini. Vous voulez parler 20 minutes, je vais vous en faire, des 20 minutes, de temps en temps, moi.

M. Bordeleau: Bien, faites-moi-z-en, des 20 minutes.

Une voix: Bravo!

M. Chevette: Sauf que vous ne viendrez pas me faire accroire aujourd'hui que la notion de changement de permis a changé. Il n'y a rien de changé, si ce n'est que de clarifier... encore plus clair. Demandez à n'importe quel chauffeur de taxi au Québec s'il veut changer, surtout ceux qui sont un peu professionnels puis qui veulent voir leur industrie remonter un peu. Est-ce qu'on va revenir au fait que le permis... avant 1973 puis que ça ne serait pas relié à l'auto? À ce moment-là, les gars iraient chercher des permis, puis ils s'achèteraient des minoues de 400 \$, 500 \$, puis la sécurité du public... C'est ça qu'on veut? Ce n'est pas ça qu'on veut puis ce n'est pas ça qu'on va vouloir. Puis ça prendra le temps que ça voudra ici, mais on va parler de façon intelligente et on va être responsable. C'est clair et net, ça.

M. Bordeleau: M. le Président.

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

M. Bordeleau: Je veux dire au ministre deux choses: que, s'il a été capable de comprendre ce que j'ai dit en commission parlementaire au moment de la consultation, il faudrait peut-être qu'il donne le minimum d'intelligence aux autres — on a été capables de comprendre, nous autres aussi — et puis que, quand il laisse entendre que, quand on pose des questions, c'est qu'on accepterait que les gens achètent des minoues, je pense que le ministre va trop loin, et ce n'est pas vrai. Et puis il ne faut pas le laisser aller là-dessus, il dit n'importe quoi puis il prête des intentions à tout le monde autour de lui.

Une voix: C'est ça.

M. Bordeleau: Puis, à un moment donné, c'est assez, là, excepté qu'on va poser des questions là-dessus.

M. Chevette: Bien oui, mais continuez à être brillants, là.

M. Bordeleau: Oui, puis on va continuer à poser des questions, même si ça vous dérange, M. le ministre.

M. Chevette: Ça ne me dérange pas pantoute.

M. Bordeleau: Alors, la question que je veux vous poser...

M. Chevette: ...

M. Bordeleau: Est-ce que c'est moi qui ai la parole, M. le Président?

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

M. Bordeleau: Bon. Alors, la question que je veux vous poser, M. le ministre, c'est: Si le permis est

attaché à une personne puis qu'il n'est pas attaché à une voiture spécifiquement mais que la personne a l'obligation de faire vérifier à intervalles réguliers que la voiture qu'elle a, elle répond aux critères de sécurité, aux critères du nombre d'années, etc., pourquoi cette obligation-là ne pourrait pas être faite que, peu importe le véhicule, la personne qui aurait eu l'accident — l'exemple qu'on donnait ce matin — qui a un accident, prend un autre véhicule, s'en va le faire inspecter, je ne sais pas, moi, au Bureau d'inspection, puis ça répond aux critères du taxi, deux heures après, elle peut être sur la route puis elle peut continuer, alors que, si on l'attache à une voiture spécifique, ce qui arrive, c'est que, quand il y a quelque chose qui se produit, la personne ne peut pas continuer, à moins d'aller à la Commission du transport demander une autorisation particulière?

Et puis, un des éléments, vous nous dites: Ça a toujours été comme ça, on a toujours vendu aussi les autos avec les permis, puis, du jour au lendemain, on a décidé qu'on pouvait l'arrêter, ça. Alors, pourquoi le permis ne pourrait pas être attaché à une personne et que cette personne-là, le véhicule qu'elle utilisera, elle doit le faire inspecter selon une certaine périodicité, si on veut, et selon certaines modalités pour répondre à des critères, mais le permis ne serait pas attaché à la voiture comme telle? Alors, pourquoi ce n'est pas possible, ça?

M. Chevette: Parce que toute l'économie de notre loi est basée d'abord sur le statut de l'individu avec le permis pour la qualité, pour la capacité d'avoir un permis, puis que, pour avoir une flotte qui a de l'allure, le permis est aussi accroché, lui, à l'automobile. Ça, là, je pourrais vous faire un petit dessin dans une puce, une coccinelle, là. Puis, si, à chaque fois que l'individu, il a un frein qui manque, il prend le char de sa femme, met le chose dessus, bonjour, Luc, le lendemain, sa femme n'est plus là, là ce n'est plus le frein qui manque, ses pneus sont sur la fesse, il va chercher le char de son gars, qui est un 1962, puis là il embarque, il met son chose dessus, est-ce que toute la réforme du taxi... Mis à part le fait qu'il faut faire du temps ici, là, est-ce que la réforme du taxi, ce n'est pas d'avoir une qualité de véhicules puis ce n'est pas d'avoir une qualité de chauffeurs? Il me semble que c'était ça qu'on avait dit. Mais on peut s'amuser.

M. Bordeleau: L'exemple que vous me donnez...

M. Chevette: Bien, vous avez une réponse, là.

M. Bordeleau: Non! Oui, oui, je suis d'accord, mais...

M. Chevette: Merci. Elle est-elle intelligente, la réponse? Merci.

M. Bordeleau: ...l'exemple que vous me donnez, M. le ministre... Si la personne, quand elle prend le char de sa femme, le matin, elle doit passer à un bureau d'inspection pour le faire vérifier pour voir s'il répond aux critères...

Une voix: Ça prend un meter...

M. Chevette: Bien, vous venez de faire la preuve que c'est accroché à une auto.

M. Bordeleau: Non, non, ce n'est pas...

M. Chevette: S'il faut y aller, c'est parce que c'est accroché à une auto.

M. Bordeleau: Oui, mais la personne n'a pas besoin d'appeler à la Commission des transports pour avoir la permission de procéder par la suite; elle peut prendre un véhicule, aller au Bureau d'inspection voir si ça répond aux critères, puis elle peut continuer à travailler, à ce moment-là.

M. Chevette: C'est votre point de vue, ce n'est pas le mien.

M. Bordeleau: Bien, c'est ça. Alors, je pense qu'il est valable.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Moi, je trouve dommage que, M. le ministre, vous arriviez avec une attitude comme celle-là. Je pense que la...

M. Chevette: ...attitude. Prends-toi donc celles que tu voudras puis laisse donc les miennes tranquilles. Il y a au moins le minimum que je peux te faire, là. Sacre-moi la paix puis fais ton affaire.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, c'est le député de LaFontaine qui a la parole.

M. Chevette: C'est le minimum, ça.

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Nous allons avoir plusieurs heures, semble-t-il, à passer ensemble.

M. Chevette: Oui, monsieur, puis j'espère qu'il épousera les formes qu'il voudra. On n'est pas obligé de les aimer...

Le Président (M. Lachance): Non, non, mais...

M. Chevette: ...puis lui non plus. Donc, la paix de chaque bord. C'est correct?

Le Président (M. Lachance): Cependant, on peut faire en sorte qu'il y ait l'alternance dans les questions et dans les réponses. Et puis il reste que, lorsqu'on pose une question, ce n'est pas nécessairement la réponse qu'on souhaiterait. Alors, ça fait partie des règles du jeu.

M. Chevette: C'est ça.

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

M. Gobé: Et je vois là votre sagesse, M. le Président, dans l'interprétation de cette situation. Je le regrette et, je vous le dis, je dois regretter qu'on ait cette attitude-là, parce que, moi, ce que je vois dans ce projet de loi là, selon ce que le ministre nous dit depuis le début, c'est une volonté d'améliorer le système du taxi au Québec, de faire en sorte qu'il y ait une meilleure formation professionnelle pour les chauffeurs, qu'il y ait une meilleure façon de gérer leurs affaires pour les propriétaires, qu'on fasse des examens pour améliorer même les connaissances des chauffeurs si le tourisme leur est utile, et aussi qu'on améliore le parc automobile, parce que...

Une voix: ...

M. Gobé: Oui, j'entends des mots pas tellement parlementaires, mais en tout cas. Peut-être que le micro ne les a pas entendus.

M. Chevette: Je parlais avec...

M. Gobé: M. le Président, écoutez, je pense que, si on est pour se crier des noms d'oiseau, là, on va avoir un peu de la misère à se rendre jusqu'à minuit ce soir.

M. Chevette: ...noms d'oiseau, moi.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Un nom d'oiseau?

M. Gobé: Ça l'amuse, hein? C'est drôle, c'est amusant.

M. Chevette: Bien oui, mais ce n'est pas d'un oiseau. Si vous voulez savoir ce que j'ai dit, je vais vous le dire; vous avez rien qu'à me le demander.

M. Gobé: M. le ministre, vous avez le droit de dire ce que vous... Vous avez le droit de dire exactement...

Le Président (M. Lachance): On n'y tient pas, M. le ministre.

• (15 h 30) •

M. Gobé: Merci, M. le Président. Je pense qu'il vaut mieux, pour le décorum de cette commission, qu'il ne répète pas ce qu'il a dit. Mais, vous savez, je pense que ça ne surprendrait pas tellement les gens, ils sont, j'ai l'impression, assez habitués. Mais on s'habitue, nous aussi, à la couleur du ministre. Ça n'empêche pas qu'on doit quand même parler du projet de loi et que le ministre doit nous écouter, parce que ce qui se dit de ce côté-ci, là — il y a quatre, cinq députés — ce n'est pas toutes des affaires idiotes, ce n'est pas toutes des affaires qui n'ont pas d'allure, ce n'est pas toutes des affaires qui sont dites bêtement, nous sommes à la recherche du meilleur projet de loi possible.

Il y a des gens qui ne sont pas d'accord, des gens qui ont des réticences avec le projet de loi puis avec des articles en particulier, puis celui-là, c'en est un, M. le Président. Le ministre nous dit: C'est parce que je veux

éviter qu'il y ait des minoues, je veux éviter qu'on prenne le char du beau-frère, de la belle-soeur. Pourquoi toujours tomber dans la caricature? Y aurait-u moyen de discuter sérieusement puis de regarder les problèmes sérieusement au lieu de tomber dans la caricature? Ah, c'est ça, amusons-nous. Ça vous amuse? Bon, tant mieux. Moi, ça ne m'amuse pas.

Il me semble, M. le Président, qu'on doit profiter d'un projet de loi comme celui-là pour regarder l'ensemble d'une profession, l'ensemble des directives, des règlements qui régissent la profession, et, on l'a démontré... Regardez, on parlera de vendredi, là. Regardez un peu tout le travail qu'on a fait vendredi. Regardez ce qu'on a fait de travail jusqu'à minuit. Pourquoi? Nous avons une écoute positive de tout le monde, là, hein? C'était positif, là, puis il fallait avancer, puis c'était formidable, c'était génial. Là, on se retrouve, maintenant, il est 15 h 30, puis là, on dirait, boum! on revient à la semaine dernière, puis le ministre décide de bloquer. Moi, je pense qu'on devrait réviser son attitude...

M. Chevette: Ha, ha, ha! Le ridicule ne tue pas, tu serais mort raide.

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

M. Chevette: Je n'ai pas dit un mot depuis 15 heures, il y a rien que toi qu'on entend. Voyons! arrive en ville!

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

M. Gobé: Bien là, écoutez...

M. Chevette: ...au monde, ils n'en reviennent pas.

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

M. Gobé: M. le Président, je veux bien, moi, écouter qu'est-ce qu'il dit, hein...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: ...mais, moi, il me semble que l'on devrait d'abord attacher le permis à une personne. Une fois que le permis est attaché à une personne, que cette personne-là choisisse un véhicule, que ce véhicule-là soit réglementé avec différentes normes et qu'il devienne le véhicule principal et habituel de l'exercice de la profession par le détenteur du permis serait une deuxième chose. À ce moment-là, M. le Président, advenant que, pour des raisons hors de la volonté du propriétaire, il ne puisse pas utiliser ce véhicule, eh bien, qu'il puisse utiliser un véhicule de remplacement qui n'est pas forcément le char de son beau-frère, ou de sa belle-soeur, ou de sa belle-mère, ou je ne sais pas trop qui me semble tout à fait logique.

Maintenant, le ministre, lui, il dit «1973». C'est vrai, 1973, j'avais 24 ans, M. le Président, puis ça remonte à quelque temps. Bien, si le ministre voit

l'avenir en 1973, moi, je le vois dans l'an 2000, 2002, 2003, 2010, je vois dans le futur. Lui, il regarde ça dans son rétroviseur. Il a le droit, mais, moi, je dis: On n'est pas ici pour légiférer en 1973. En 1973, c'était une autre époque, il y avait un autre genre d'industrie de taxi, il y avait des compagnies qui avaient des 50, 100 taxis, 200 taxis, des grosses compagnies à Montréal, entre autres, si on parle de Montréal. C'était une autre organisation du taxi, ce n'était pas la même chose. Alors, pourquoi référer toujours dans le passé? C'est peut-être la seule chose qu'il connaît, je ne le sais pas. Chose certaine, on devrait regarder l'avenir, parce que, quand on légifère en l'an 2000, à la fin de l'an 2000, le 19 décembre 2000, on légifère pour les années 2000, pas pour un quart de siècle en arrière, pas pour 27 ans en arrière.

Alors, tout ce qu'on veut lui dire, c'est: Pourquoi ne pas moderniser ça? Pourquoi ne pas profiter de cette occasion unique pour faire quelque chose de plus dynamique, de plus facilement gérable puis administrable par les gens qui vont devoir vivre avec? Il n'est pas intéressé, il nous parle de 1973. Alors, il ramasse tout ce qui était ailleurs avant. Alors, est-ce qu'on doit croire, à ce moment-là, que la seule chose qui l'intéresse, c'est de faire son Association parce qu'il l'avait promise à la FTQ, le reste n'est pas important? Peut-être qu'on pourrait croire ça. Puis les gens vont se rendre compte un jour que ça n'a pas été dans leurs meilleurs intérêts...

Le Président (M. Lachance): Il ne faut pas prêter d'intentions, là, M. le député.

M. Gobé: Je dis: Les gens vont se rendre compte peut-être un jour que ce n'est pas dans le meilleur de leurs intérêts qu'on aura légiféré, parce qu'on n'aura pas pris le temps où il y avait un seul objectif qui aurait été, à ce moment-là, décidé. Le but, c'était de livrer une marchandise à quelqu'un ou à quelque organisme que ce soit. Bon, c'est vrai, aujourd'hui on peut embarquer du monde avec nous puis faire un peu des flonflons avec la fanfare, mais, ne l'oublions pas, on ne légifère pas seulement pour ce soir, demain ou après-demain, on légifère pour les 10, 15, 20 prochaines années.

Et on a vu des projets de loi des deux partis, des deux côtés, qui ont été repris par la suite parce que les gens qui les avaient passés avaient des fois oublié ou n'avaient pas tout situé l'environnement. Alors, moi, M. le Président, je pense que, à cet article 90, il faudrait rattacher le permis à la personne tout en mettant la notion d'automobile principale qui découlerait du droit d'avoir un permis de taxi. Alors, si j'ai un permis de taxi, eh bien, avant de pouvoir l'utiliser, il faut que je puisse avoir un véhicule qui correspond... un peu comme si j'avais le droit à une franchise de quelque chose quelque part. Prenons un commerce quelconque. Bien, avant de commencer à vendre des beignes, ou je ne sais trop quoi, hein, ou des ordinateurs dans un commerce, il faut que j'ouvre un commerce avec telle grandeur de plancher, avec telle qualification de personnel, avec... En d'autres termes, ce n'est pas au building qu'on donne la franchise, on donne la franchise au propriétaire, et c'est un peu dans le même principe que je dis: Le permis de taxi propriétaire devrait être donné au propriétaire.

Alors, le ministre y a pensé pareil. Il a peut-être des amis à lui qui pensent le contraire aussi, mais ça, c'est normal. Tout le monde a le droit d'avoir différentes positions et tout le monde a le droit d'avoir différentes manières de voir les choses. M. Dumais, ça le fait rire, mais il y a des gens que ça ne fait pas rire peut-être aussi. Puis il y a des gens qui aiment qu'on pose cette question-là, et je la pose pour cette raison-là. Alors, on donne un permis à une voiture, on ne donne pas le permis au propriétaire.

M. Chevette: M. le Président, on donne un permis à une personne, puis l'automobile est reliée au permis. C'est ça qu'on a dit. Mais là on peut dire n'importe quoi, des chums, n'importe quoi, mais on pourrait parler du monde intelligent un peu, là, sans degré d'imbécillité de quelque nature que ce soit, sans degré d'imbécillité. Tant qu'à faire des mots pour des mots, il faut au moins que ça ait un sens. Le sens de l'article 90 qu'on étudie, c'est de confirmer le système qu'on pense le meilleur, c'est de relier un permis à un chauffeur puis l'auto au permis pour...

Ça, c'est très dur à comprendre. J'ai enseigné en septième année à ma première d'enseignement, j'ai enseigné au secondaire, au cégep puis à l'université. J'ai été chanceux dans ma vie, j'ai enseigné à quatre degrés. Et je n'ai jamais eu autant de difficultés qu'à l'Assemblée nationale, dans une fin de session, à essayer de montrer une ligne et demie, une ligne et demie qui dit ceci: L'individu va chercher un permis. Correct? Il part, il va acheter un permis. Des fois, il paie cher, cher, cher: 70 000 \$, 60 000 \$. Après qu'il a acheté son permis, là, s'il n'a pas acheté l'auto qui venait avec le permis, il faut qu'il aille s'acheter une auto. Donc, l'auto est reliée au permis. Pourquoi l'auto est reliée au permis? Parce que, dans notre système, on ne veut pas avoir n'importe quelle sorte d'auto, et ça, c'est compliqué à comprendre. Ça, c'est dur à comprendre. Je pense que je vais réussir à faire comprendre ça à ma petite-fille qui a deux ans aux Fêtes.

M. le Président, l'industrie, c'est quoi qu'elle cherche dans ça? L'industrie a toujours accepté ça parce qu'il y va même de la perception même de l'industrie. Et je veux bien qu'on fasse des mots, mais qu'on ne fasse pas des mots sur un discours de la FTQ. Je pensais répondre à M. Farès, là, moi, tantôt. Je veux répondre à des députés de l'Assemblée nationale qui comprennent un tant soit peu qu'ils représentent du monde. Puis, s'ils représentent du monde, ils doivent comprendre les textes minimalement. Minimalement. L'article 90 veut tout simplement dire — et je vais le répéter et je me contenterai, après, de ne plus reparler là-dessus — que l'individu a un permis puis que, quand il achète son auto, il faut qu'elle soit reliée au permis. Que c'est dur à comprendre! Que c'est difficile! Un petit effort intellectuel, M. le député de LaFontaine, puis peut-être que vous allez vous en sortir puis que vous allez démontrer que vous êtes capable de comprendre quelque chose.

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

M. Gobé: Je vais revenir après, M. le Président.

M. Brodeur: Non, non, il peut y aller tout de suite.

M. Gobé: Non, non.

M. Brodeur: Non, non, vas-y, vas-y.

M. Gobé: M. le Président...

Une voix: ...

M. Gobé: Bien oui, mais mon collègue veut parler. Je présume que...

Le Président (M. Lachance): Le chronomètre fonctionne.

M. Gobé: Alors, on voit, M. le Président, que le ministre tombe encore une fois, à court d'arguments, dans la dérision.

M. Chevette: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Il trouve ça drôle, hein?

M. Chevette: Bien oui, c'est imbécile, pauvre toi! Je ne suis pas pour brailler.

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

M. Chevette: Je ne suis pas pour brailler, c'est des propos imbéciles.

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

M. Chevette: Arrive en ville puis choisis quelque chose... Aie l'air intelligent au moins devant ce monde-là.

Le Président (M. Lachance): Moi, je pense qu'il vaut mieux en rire que d'en pleurer, M. le ministre.

M. Chevette: C'est vrai, vous avez raison. Donc, je me mets à rire. Je m'excuse.

M. Brodeur: M. le Président, question de règlement, s'il vous plaît. Il ne faudrait pas non plus que vous interveniez, vous aussi, hein, puis que vous approuviez des propos qui des fois pourraient être non parlementaires. Donc, il faudrait être prudent dans nos propos, y compris la présidence. Merci.

Le Président (M. Lachance): Qu'est-ce que j'ai dit d'antiparlementaire, M. le député de Shefford?

M. Brodeur: Non, non, tout simplement qu'il y avait une apparence d'approbation de propos...

M. Chevette: Non. Il m'a dit de rire plutôt que de brailler.

M. Brodeur: Oui, mais, justement, c'est...

M. Chevette: Il vous aidait.

M. Brodeur: C'est une preuve, M. le Président, que vous devez être prudent et impartial dans vos propos.

Le Président (M. Lachance): Je prends bonne note de vos propos, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: J'en suis convaincu, M. le Président. J'en suis convaincu.

● (15 h 40) ●

M. Gobé: Alors, M. le Président, vous avez donc la parole, et je dois, moi aussi, déplorer que vous preniez des fois ce genre de remarques. Je crois, moi, qu'en cette Chambre je n'insulte jamais personne et je respecte la présidence, et je dois trouver déplorable qu'on retombe encore une fois aujourd'hui dans les insultes, les anathèmes. Ça, c'est l'image de marque du ministre, on le sait. Il a le droit, il peut insulter tout le monde, faire de la pression, essayer d'influencer. Il fait de l'intimidation, puis, «so what», ça change quoi? Pensez-vous, parce que vous nous insultez, vous essayez de nous intimider, qu'on va plus abandonner les droits qui sont ceux de l'opposition, qui sont de travailler sur le projet de loi? Au contraire, ça nous encourage, M. le ministre, à être plus vigilants, à regarder encore plus précisément les textes, parce que, à ce moment-là, eh bien, on se dit: Il a quelque chose à cacher, il y a quelque chose de la part de ce ministre, qui n'a aucun respect pour les collègues de part et d'autre de l'Assemblée... Parce que, ce qu'il dit aujourd'hui à l'opposition, moi, je suis certain qu'il le dit — ha, ha, ha! — aussi de ses collègues à l'occasion. Je suis certain. Ah oui! Ah! on vous a déjà entendu, M. le ministre, vous savez.

M. Chevette: Ah! on en a entendu, des choses.

M. Gobé: Votre réputation n'est plus à faire de ce côté-là. M. le Président, ceci étant dit...

M. Chevette: Il y a un proverbe que je voudrais vous donner, moi. Il y a un proverbe que je pourrais vous donner.

M. Gobé: M. le Président, ceci étant dit...

M. Chevette: Des fois, on est mieux de se fermer la trappe puis de passer pour innocent que de l'ouvrir pour le prouver.

M. Gobé: À votre place, alors, je ne dirais rien, moi, hein!

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine, vous avez la parole.

M. Gobé: Puis il y a longtemps que vous n'auriez rien dit puis je serais parti depuis longtemps.

Ceci étant dit, M. le Président, en ce qui concerne l'article 90, j'en reviens au même point, je crois que le permis de taxi, de propriétaire, est attaché à une personne, et que, lorsque le ministre nous dit que le fait de l'attacher à un véhicule et non pas à la personne, eh bien, va faire en sorte qu'on va avoir des minounes,

moi, je ne crois pas ça, d'abord pour une raison très simple, pourquoi ne pas réglementer la qualité des véhicules? Qu'est-ce qui empêche le ministre de dire — ou la Commission des transports du Québec, si le ministre ne veut pas le faire — qu'à partir de telle date, l'adoption du projet de loi, eh bien, un véhicule servant au transport par taxi — alors, ça peut être les différents taxis, hein, le taxi ordinaire, le taxi de taxi, le taxi limousine, la limousine de grand luxe, le taxi pour transport adapté — ne devra pas être un véhicule de plus de cinq ans d'usage, devra à chaque année subir une inspection par les services du ministère des Transports? Qu'est-ce qui empêche ça? Il n'y a rien qui empêche ça. Et, si le véhicule ne correspond pas, ou le propriétaire va le mettre en ordre ou alors il doit le changer. Ce n'est pas plus compliqué que ça, ça se fait dans tous les pays ou dans beaucoup d'endroits. Alors, je ne vois pas, là, en quoi le fait de garder 90 comme il est là, ça va faire en sorte de rendre le parc automobile, qui est déjà fort désuet...

Parce que, si on regarde comment il est maintenant, eh bien, il est fort désuet. Il s'agit de monter dans les taxis aux aéroports, que ce soit à Montréal, à Québec ou ailleurs, pour se rendre compte que nous avons ici, au Québec, un parc de taxis désuet. Alors, moi, je souhaiterais que le gouvernement comprenne que ce n'est pas forcément la meilleure façon de procéder et qu'on devrait profiter de cette occasion, si vraiment le but du ministre est de moderniser le taxi, d'aider les chauffeurs, d'aider l'industrie... C'est ça qu'il nous dit. Il nous susurre ça depuis le début de la commission parlementaire. Si vraiment c'est ça, bien, faisons-le. Le propriétaire de taxi, c'est lui qui a le permis. Propriétaire de permis de taxi. Puis, après ça, réglementons donc, définissons c'est quoi, les normes du véhicule, puis faisons en sorte qu'il y ait des inspections régulières à chaque année, puis ça va régler le problème.

De toute façon, c'est un véhicule de transport en commun, il y a des citoyens qui montent là-dedans, il y a des gens. Transport public, pardon, pas en commun. Bien, en commun aussi un peu. Bien, comme tous les transports en commun ou transports publics, il doit être sujet à des inspections, il doit être sujet à des réglementations, et puis là, à ce moment-là, bien, on verra si le parc automobile reste vieillot. Mais, au moins, on pourrait mettre cinq ans et moins pour un véhicule, ou six ans, ce serait à déterminer. Son Forum du taxi pourrait faire des recommandations. Puis, le propriétaire du permis, lui, bien, ce sera à lui de se mettre en ordre. Puis, si son véhicule n'est pas en ordre, bien, il ne pourra pas utiliser son permis, parce qu'une des conditions pour utiliser le permis serait que le véhicule corresponde aux normes qui seraient édictées. Il se réserve le droit de faire toutes sortes de réglementations là-dedans, toutes sortes de réglementations, sauf celle-là. C'est drôle, il ne veut pas y toucher, à celle-là.

Alors, moi, je pense que 90... Le ministre l'a amené lui-même sur la table, en plus. Il a dit: C'est le problème de vétusté du parc, puis les libéraux veulent amener des minoues... Je ne veux pas de minoues, moi; au contraire, je suis désolé quand je vois des minoues, quand je vois des véhicules, là, pas d'amortisseurs en arrière, quand je vois des véhicules

pas propres ou désuets où le chauffeur lui-même a de la misère avec la transmission. Je suis désolé, et pour le chauffeur aussi bien souvent. Ce ne doit pas être agréable de passer 10, 12 heures par jour là-dedans, pas agréable, pas quelque chose qui doit être souhaitable par les gens qui conduisent ça. Bon, profitons-en, réglementons-le. Arrêtons le statu quo, là.

Le ministre, il parle du statu quo de M. Farès. Ce n'est pas M. Farès qui parle, là. M. Farès, il a une bonne connaissance du métier du taxi, lui aussi, ses membres aussi. Arrêtons de le dénigrer, arrêtons de dire... Parce qu'il y a seulement une gang qui a du bon sens, qui supporte le ministre, puis l'autre n'a pas de bon sens. M. Farès, c'est un honnête citoyen, il paie ses taxes, il paie ses impôts, il paie ses permis de taxi puis il s'occupe de ses membres, comme tout le monde.

Alors, voilà, M. le Président, ce que j'avais à dire sur 90. Il y a peut-être d'autres collègues qui veulent parler dessus et puis... Ça ne change pas... Je ne suis pas convaincu que le ministre a raison de l'adopter comme ça.

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Juste brièvement pour vous rappeler votre devoir. On sait que le député de LaFontaine s'est exprimé durant quelques minutes. On a entendu de tous bords, tous côtés des commentaires provenant de collègues alentour de la table. Je pense qu'il est de votre devoir, lorsque vous donnez le droit de parole à un député, que ce droit de parole là soit respecté. Le député de LaFontaine a émis son opinion sur l'article 90, et c'est son droit, et je pense que son droit comprend aussi la possibilité de s'exprimer librement sans que personne d'autre intervienne en même temps. Donc, pour la journée qui risque de s'étirer très tard ce soir, je pense qu'il serait primordial que nous continuions l'étude de ce projet de loi là en toute sérénité. Et soyez certain que les commentaires de l'opposition sont faits dans le but d'améliorer et de bonifier le projet de loi. Donc, je ne sais pas s'il y a un collègue qui veut s'exprimer sur l'article 90...

Le Président (M. Lachance): D'accord. Alors, est-ce que l'amendement à l'article 90 est adopté?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Alors, adopté sur division. Est-ce que l'article 90, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Des voix: Sur division.

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

M. Brodeur: ...

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

M. Brodeur: Le député de l'Acadie tantôt me rappelait... Nous avions discuté, je crois que c'est jeudi dernier, concernant... Le comité de discipline intervenait dans le projet de loi. Est-ce qu'il y a eu des amendements?

M. Chevette: Oui, on va y arriver tantôt.

M. Brodeur: Oui?

M. Chevette: Quand on y arrivera, là, on dira tout ce qu'il y a dessus. J'en ai même un de prêt aussi sur l'article 33. En temps et lieu, quand on y touchera, là... Parce que là ça ne donnerait rien de déposer ça tout de suite. Je pense que vous êtes d'accord avec moi.

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: C'est bien.

Le Président (M. Lachance): Alors, jusqu'à maintenant, il y a l'article 13 qui a été suspendu et l'article 83.

M. Chevette: L'article 91.

Le Président (M. Lachance): Alors, on va à 91?

M. Chevette: Oui, M. le Président. C'est le même, même amendement que celui qu'on vient d'adopter, exactement, mot pour mot.

M. Brodeur: Est-ce qu'on pourrait avoir une suspension de 30 secondes, s'il vous plaît?

Le Président (M. Lachance): Suspension de quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 48)

(Reprise à 15 h 49)

Le Président (M. Lachance): Alors, on va reprendre les travaux.

M. Brodeur: Oui. M. le Président... cet article-là, c'est parce que, lors de ma dernière intervention juste avant la période du dîner, on avait convenu qu'on était pour revenir... Je crois que c'était à l'article 83, qui est un article substantiel. Je pense que ça serait important de l'étudier le plus de bonne heure possible dans la journée.

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

M. Chevette: À ce que je sache, l'attachée politique était en train de rédiger un amendement qui avait été brillamment exposé par le député de LaFontaine. On attendait l'amendement, on a continué,

donc, les articles. Et, comme il n'y a pas eu d'amendement, on continue, 91.

M. Brodeur: Je pensais qu'il y avait eu consentement...

M. Chevette: Non.

M. Brodeur: Il n'y a pas eu de consentement?

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, là-dessus?

• (15 h 50) •

M. Bordeleau: Alors, j'avais compris, ce matin, moi, qu'on laissait le 83 en suspens, et qu'on y reviendrait cet après-midi, et qu'on continuait, puis on a fini l'article 90 qu'on avait commencé ce matin, qu'on a fini, parce qu'on l'avait entamé ce matin, puis j'avais compris qu'ensuite on revenait à l'article 83, que c'était ça, l'entente qui avait eu lieu ce matin au moment où on avait accepté de suspendre l'article 83.

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

M. Chevette: Non, mais je ne suis pas prêt à déposer l'amendement, moi.

M. Gobé: Bien, moi, je suis prêt à le déposer.

M. Bordeleau: Non, mais, nous, on en avait, des amendements qu'on voulait déposer.

M. Chevette: Mais là on est en train de continuer. Et, quand on reviendra, il fera son amendement. Mais ça a été suspendu.

M. Gobé: On avait un consentement, M. le Président, qui avait été donné. On avait dit: Aussitôt après, après midi, on reviendra. Si vous voulez, on peut se faire sortir les transcripts pour voir l'exactitude des déclarations de chacun.

M. Chevette: Ce serait très important, M. le Président. Perdre une heure, moi, je te dis, ça me tente...

M. Gobé: Bien non, mais vous changez de parole.

M. Chevette: ...quasiment d'accepter, effectivement.

M. Gobé: Vous donnez votre parole sur quelque chose, puis là vous changez...

M. Chevette: Non, non. M. le Président, je préférerais...

M. Gobé: Moi, je veux bien, là, mais...

M. Chevette: ...quasiment qu'on perde une heure à trouver les galées que...

M. Gobé: Admettez-le donc maintenant, on ne perdra pas de temps.

M. Chevette: Non, ce n'est pas ça que je voulais admettre. Je me suis retenu, je me suis tourné la langue sept fois.

M. Brodeur: ...

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

M. Brodeur: S'il veut suspendre une heure, il y a consentement du côté de l'opposition.

M. Chevette: C'est sûr, vous auriez une heure de moins à... Ha, ha, ha! L'article 91, M. le Président.

M. Brodeur: M. le Président...

M. Bordeleau: Question de règlement.

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

M. Bordeleau: On a eu une entente, ce matin, puis, à mon avis, c'était très clair, ce matin, ce qu'on avait dit, c'est qu'on suspendait l'article 83, on continuait, et on a laissé terminer, au début de l'après-midi, l'article 90 parce qu'on l'avait déjà entamé ce matin. On n'était pas pour le laisser en suspens, puis on l'a terminé. Maintenant, on devrait retourner à l'article 83, conformément à l'entente qui a été prise ce matin.

Le Président (M. Lachance): Visiblement, l'entente ne tient plus, s'il y en a eu une, une entente. Je m'excuse, parce que j'étais sur un autre projet de loi dans une autre commission, je n'étais pas là pour apprécier ce que vous dites. Mais je prends votre parole, et, visiblement, l'entente ne tient plus.

M. Chevette: M. le Président, c'est parce que j'ai fait travailler des gens sur 83, mais, automatiquement, je suis obligé de toucher à 82. Donc, on reviendra à 20 heures, ce soir, à 82, avec les amendements sur 82 et 83.

Le Président (M. Lachance): Ça voudrait dire réouvrir 82?

M. Chevette: Ça veut dire que l'amendement, par rapport à la discussion qui a eu lieu... À toutes fins pratiques, tout l'argumentaire était de revenir à 82 qui avait été adopté unanimement par les membres de cette commission. Unanimement, là. Il faut se rappeler ce qui se passe ici de temps en temps, là. Unanimement, les gens ont voté pour 82, puis, quand c'est arrivé à 83, ils m'ont demandé d'amender 82.

M. Gobé: C'est vrai.

M. Chevette: Donc, s'il vous plaît, vous allez nous laisser le temps de travailler sur 82 puis 83.

M. Gobé: Bien là c'est correct. Si le ministre nous parle comme ça, moi, je suis d'accord. Il nous dit qu'il collabore puis qu'on regarde ça. Il a juste à nous le dire.

Le Président (M. Lachance): Voilà. C'est fait.

M. Gobé: Pas besoin d'engueuler le monde pour dire ça. Moi, je suis bien content...

M. Chevette: Je n'ai engueulé personne.

M. Gobé: Je vais dire: Bravo! rendez-vous à 20 heures pour en discuter.

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

M. Gobé: Bravo! Merci.

M. Chevette: Bienvenue!

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

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Tout simplement, oui, pour dire...

M. Chevette: L'article 91.

M. Brodeur: ...que je suis heureux de savoir qu'il va y avoir des amendements de déposés sur l'article en question. Je dois aussi souligner, M. le Président, qu'il y a eu collaboration de l'opposition, parce que, si on est rendu...

M. Chevette: C'est effrayant!

M. Brodeur: ...à 91, c'est parce qu'on donne notre consentement implicite à chacun des articles, parce qu'on aurait dû commencer à 1. Donc...

M. Chevette: Ah, c'est à votre demande que j'ai pris les vôtres.

M. Brodeur: Oui, oui. Là, je n'ai pas fini ma...

M. Chevette: S'il vous plaît, un petit peu de décence.

M. Brodeur: Laissez-moi finir ma phrase.

M. Chevette: Un petit peu de décence.

M. Brodeur: M. le Président, ce que je disais, c'est qu'il y a eu une entente qu'on fonctionnait de cette façon-là, et ce matin on a eu une entente aussi qu'on revenait sur l'article 83. Donc, si je comprends bien, le ministre nous aurait dit immédiatement... Je comprends que, dans l'impulsion du moment, il y a des fois des flammèches, comme on dit, qui se passent, sauf qu'on prend l'explication du ministre, ce qui est logique, et nous allons passer à l'article 91 de consentement.

M. Chevette: Entre-temps, je voudrais distribuer l'amendement à l'article 33 que j'avais promis hier.

M. Gobé: Mais là on est à 91.

M. Chevette: Bien, tu ne veux pas l'avoir?

M. Gobé: Oui, je veux l'avoir, certain. Oui, oui, oui.

M. Chevette: Bon, bien, boucle-la...

M. Gobé: Non, non, mais c'est parce que là il faut savoir si on retourne à 33. Moi, je suis d'accord.

Le Président (M. Lachance): Alors, voici la distribution de l'amendement à l'article 33 qui avait été...

M. Chevette: Oui, mais ce n'est pas pour fins de discussion, on le reverra ce soir. On va faire 91, on va continuer. On continue à 91, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le ministre. Alors, l'article 33 n'avait pas été adopté.

M. Chevette: Non, non, on avait demandé la suspension pour présenter un amendement.

M. Gobé: À 33, l'ancien amendement tient toujours, par exemple...

M. Chevette: C'est ça, oui.

M. Gobé: ...ou il enlève ceux-là?

M. Chevette: Il y en a deux, amendements, là...

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 91, M. le ministre.

M. Chevette: ...le nouveau puis celui-là.

Une voix: Un amendement additionnel.

M. Chevette: L'article 91. Je vous rappelle que 91 est identique, mot pour mot, virgule pour virgule, à 90.

M. Gobé: Alors, pourquoi vous l'apportez?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Bien, c'est vous, là. Vous dites: Il est identique, il est pareil, mot pour mot. Alors pourquoi vous l'amenez?

M. Chevette: Bien oui, mais il y a des concordances à faire. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Bon, bien, expliquez-nous ça, M. le ministre, ça va nous faire plaisir de vous entendre.

Une voix: Vous avez 20 minutes.

M. Gobé: Heureux de vous voir joyeux. Ça, c'est une meilleure attitude. Allez-y. Vous êtes en train de nous dire qu'il y a deux articles pareils. Un instant, là. Expliquez-nous pourquoi.

M. Chevette: Bien, vous le savez, que c'est de la concordance. Si vous ne comprenez pas ça à votre âge, je m'excuse...

M. Gobé: C'est vous, le ministre. Nous, on est là pour écouter ce que vous nous dites, là.

M. Chevette: Oui, mais, moi, je n'ai pas le goût de m'amuser, là.

M. Gobé: Bien, nous non plus. Alors, expliquez-nous-le donc, on va voir si...

M. Chevette: Donc, essayez de demander à vos collègues pourquoi vous avez voté pour 90 tantôt. Pour des raisons de concordance. C'est les mêmes, mêmes raisons qui arrivent avec cet amendement à 91 qu'il y avait pour 90.

M. Gobé: Donc, ça revient toujours à l'attachement du véhicule au permis?

M. Chevette: Bien, moi, je ne répéterai pas ce que j'ai dit pour 90, c'est préférable.

Le Président (M. Lachance): Alors, est-ce que l'amendement est adopté, à l'article 91?

Des voix: Adopté.

M. Gobé: Non, non. Excusez-moi, M. le Président...

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

M. Gobé: ...le ministre nous dit: C'est exactement pareil, 90, mais les amendes ne sont pas les mêmes. Expliquez-nous pourquoi les amendes ne sont pas les mêmes. C'est quoi, la différence? Pourquoi d'un côté c'est 300 \$ à 900 \$ puis de l'autre côté c'est 350 \$ à 1 050 \$? Qu'est-ce qui fait la différence de 50 \$ dans la pénalité et de 150 \$ dans l'autre pénalité? Pour quelle raison?

M. Chevette: Ce n'est pas la même infraction puis ce n'est pas la même grille d'amendes.

M. Gobé: Alors, c'est quoi, la...

M. Chevette: On va distribuer la grille d'amendes, M. le Président.

M. Gobé: Bon, on va en prendre connaissance, M. le Président.

(Consultation)

M. Chevette: C'est beau. L'article 91, M. le Président.

M. Gobé: On attend la grille d'amendes, là. Vous deviez déposer la grille d'amendes, M. le ministre; on va l'attendre.

Le Président (M. Lachance): J'ai un peu de misère avec la façon dont les travaux fonctionnent à l'heure actuelle. Sans être partisan, là, j'ai un peu de misère. Si on n'est pas prêt à travailler sur 91, travaillons sur un autre article en attendant que 91...

M. Brodeur: M. le Président, question de règlement. Il faut mentionner qu'on attend une grille d'amendes. L'article 91 fait état d'amendes de 350 \$ à 1 050 \$. Vous vous souvenez, dans le cadre de l'étude d'un autre projet de loi où il y avait des pouvoirs discrétionnaires sur l'attribution des amendes, ça a soulevé ici des interrogations. Nous sommes présentement dans un cas semblable, et je pense, avant d'étudier l'article 91, qu'il serait impératif d'avoir la grille complète des amendes et de savoir s'il y a une question qui pourrait être d'interprétation lorsqu'on décerne de ces amendes-là. Je pense que ce n'est pas quelques minutes ou quelques secondes qui vont faire une différence d'ici la fin de la journée.

M. Chevette: Je suspends 91, M. le Président.

M. Gobé: Ça prend un consentement pour suspendre, M. le Président?

Le Président (M. Lachance): Non.

M. Gobé: Bien, comment, non?

Le Président (M. Lachance): Ça ne prend pas de consentement pour suspendre un article.

M. Gobé: Ça prend un vote, au moins? Quel article? On est rendu qu'on suspend au lieu de répondre aux questions. Franchement, qu'est-ce qu'on fait ici?

M. Chevette: Bien, tout le monde se demande ça aussi.

M. Gobé: Bien, vous avez proposé une grille d'amendes, M. le ministre. On l'attend, la grille d'amendes.

Le Président (M. Lachance): J'ai la réponse.

M. Gobé: Ma question, c'était 350 \$ à 1 050 \$... On va avoir la grille d'amendes et on va pouvoir travailler dessus.

Le Président (M. Lachance): S'il n'y a pas consentement, c'est sur une motion.

M. Gobé: On pourrait suspendre, puis on reviendra plus tard.

Une voix: Si c'est moins long suspendre quelques minutes...

Le Président (M. Lachance): Ça dépend.

M. Chevette: Je pourrais demander à Me Savard de vous expliquer la grille.

M. Gobé: Bon! Ça, c'est une bonne décision!

Le Président (M. Lachance): Oui. Me Savard.

M. Gobé: On recommence dans la collaboration, d'après ce que je vois, là. Ça va peut-être s'améliorer. Allez-y, monsieur.

M. Savard (Gilles): Bon, je n'ai pas la grille. Ha, ha, ha!

● (16 heures) ●

M. Chevette: Si c'était juste de vous, M. le député, je ferais une motion d'ajournement. Correct? C'est plus parce qu'il y en a qui ont travaillé depuis le début correctement. Puis, si vous voulez jouer ce jeu-là, on va le jouer à deux. Regardez-bien la prochaine motion.

M. Gobé: Choquez-vous pas, là.

M. Chevette: Non, non, mais, je veux dire, là...

M. Gobé: Il ne faut pas vous fâcher, M. le ministre.

M. Chevette: ...vous n'aimez pas qu'on vous «choke», parce que vous levez à rien puis qu'on lève à rien. Bien, ne chokez pas...

M. Gobé: Vous levez à rien aussi.

M. Chevette: ...parce qu'on pourrait se payer toute une traite.

Le Président (M. Lachance): En tout cas, la traite ne se paierait pas longtemps ici, parce que je suspendrais les travaux.

M. Brodeur: Ah non, on ne voudrait pas que vous suspendiez les travaux, M. le Président.

M. Chevette: Bien non! Bien non!

M. Gobé: On veut écouter le ministre, nous autres.

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

M. Brodeur: Non, M. le Président, juste pour vous rappeler que...

M. Chevette: Ferme-là donc puis travaille donc comme du monde. Essaie de travailler comme du monde.

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

M. Chevette: Montre que t'es adulte un peu.

M. Brodeur: Juste pour vous rappeler, M. le Président, qu'on continue dans...

M. Chevette: Quand tu vas te lire, là, tu vas voir que ce n'est pas adulte.

M. Gobé: Fâche-toi pas.

M. Bordeleau: M. le Président, voulez-vous simplement faire respecter le règlement, là, qu'on ait de l'ordre un peu puis qu'on puisse penser à...

M. Chevette: M. Savard est prêt à répondre.

Le Président (M. Lachance): En attendant la grille.

M. Chevette: Il dit ça sérieusement, à part de ça. Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: ...avancer dans la discussion, M. le ministre.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Savard (Gilles): L'amende qui a été...

Des voix: ...

M. Chevette: Est-ce que Me Savard peut répondre?

Le Président (M. Lachance): Vous êtes prêt? Alors, allez-y, Me Savard.

M. Savard (Gilles): L'amende qui a été fixée en fonction de l'article 91 correspond à une infraction majeure qui concerne la sécurité des usagers et qui est applicable à une personne physique. Donc, dans la grille qui va être déposée, vous allez voir qu'il y a des catégories, au niveau de la grille des amendes, qui vont varier selon que c'est des infractions majeures, mineures ou moyennes, selon que c'est des personnes qui vont être des chauffeurs, ou des personnes qui vont être titulaires de permis, ou une personne morale, ou une personne physique, et c'est le croisement de ces données-là qui identifie, pour chacune des infractions, le montant de l'amende.

La grille a été élaborée aussi afin de s'harmoniser aux grilles d'infractions qui ont été utilisées dans d'autres cas au niveau du Code de la sécurité routière, particulièrement dans le domaine, je crois, des véhicules lourds.

M. Chevette: C'est exact.

M. Savard (Gilles): C'est ça. Donc, cette grille-là correspond au pattern qui est déjà utilisé au niveau du Code, et là, lorsqu'on aura la grille, on pourra voir exactement les catégories qui seront établies.

Juste en comparaison, comme je mentionnais, 91, c'est infraction majeure, sécurité des usagers, personne physique, comparativement à 90 qui est une infraction majeure aussi qui concerne la qualité des services et qui est aussi applicable à une personne physique. Donc, la différence de l'amende entre les deux, puisque c'est les mêmes gravités de faute au niveau de l'infraction majeure et les deux applicables à une personne physique, c'est que 90 concerne la qualité des services, alors que 91 concerne la sécurité des usagers.

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

M. Brodeur: Oui. Dans le cadre de ces amendes-là, le pouvoir discrétionnaire... C'est l'inspecteur, j'imagine, qui va donner l'amende? Est-ce qu'il a un pouvoir discrétionnaire entre 350 \$ et 1 050 \$ ou si le barème est très, très clair? On ne l'a pas encore, là, à moins qu'on n'attende quelques secondes.

M. Chevette: C'est le résultat de l'harmonisation de tout ce qu'il y avait dans les autobus, dans les camions puis dans les autos. On a fait une grille d'harmonisation, et la SAAQ a été consultée là-dessus.

M. Brodeur: Est-ce que, lorsqu'on décerne une amende à un titulaire de permis de taxi, par exemple, lorsque c'est une infraction de gravité moyenne — on voit, ici, 350 \$ — c'est fixe ou si c'est déterminé aussi de façon discrétionnaire? Ça peut être 400 \$? Ça peut être 250 \$?

M. Chevette: Bien, le jugement est laissé à l'appréciation du tribunal.

M. Brodeur: De celui qui décerne l'infraction.

M. Chevette: Mais, quand le tribunal juge moyen, voici les montants qu'il y a là; quand c'est mineur, voici les montants qu'il y a là; puis, quand c'est majeur, voici les montants qu'il y a là. C'est marqué «moyenne», «majeure» et «mineure». Donc, le tribunal, il peut juger que c'est majeur. À ce moment-là, il sait quelle est la grille. Si c'est mineur, il sait quelle est la grille.

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

M. Chevette: Mais il n'y a pas de discrétion dans ça.

M. Brodeur: Est-ce que l'infraction est toujours déterminée par le tribunal, dans ces cas-là?

M. Chevette: Pardon?

M. Brodeur: Est-ce que l'infraction est toujours déterminée par le tribunal? Sûrement pas.

M. Gobé: Par le Bureau du taxi?

M. Chevette: Non. C'est la même discussion qu'on a eue longuement sur le Code de la route il y a à peu près...

M. Brodeur: Une semaine, là.

M. Chevette: ...une semaine. C'est vendredi passé. C'est la même, même discussion.

M. Brodeur: Donc, on est devant...

M. Chevette: C'est là que notre ami de Shefford...

M. Brodeur: Orford.

M. Chevette: ...d'Orford a fait un brillant exposé vers les 16 h 30, 17 heures, l'après-midi. Il s'est trouvé bon.

M. Brodeur: Ah! il est encore la même heure. On pourrait l'écouter encore une fois.

M. Chevette: Ha, ha, ha!

M. Benoit: Je me trouve encore bon, ça n'a pas changé.

M. Chevette: Ha, ha, ha! Il dit: Je suis d'accord avec moi-même.

M. Brodeur: Donc, M. le Président, on se souviendra de cette conversation-là sur le projet de loi n° 172.

M. Chevette: C'était le Code de la route. C'était sur le Code.

M. Bordeleau: Ça, est-ce que c'est des infractions au Code de la sécurité routière?

M. Chevette: Non, non, ça, c'est des infractions qui sont dues soit au fait qu'il a une auto puis qu'il n'a pas le permis...

M. Bordeleau: Ah! O.K.

(Consultation)

M. Chevette: Non, non, il n'y a pas de discrétion dans ça.

M. Bordeleau: C'est qui qui donne la contravention là-dedans? C'est le...

M. Chevette: Ça peut être la Commission de transports, ça peut être des agents de la paix, des inspecteurs, la police.

M. Brodeur: J'imagine que la police, ça va être excessivement rare. C'est plutôt les inspecteurs du Bureau du taxi.

M. Chevette: C'est plutôt les inspecteurs et puis le Bureau. C'est ça.

M. Brodeur: O.K. Mais il reste quand même que la conversation qu'on a eue la semaine passée dans le cadre du projet de loi n° 172 pourrait s'appliquer aussi, le même principe pourrait...

M. Chevette: Mutatis mutandis, comme disaient nos Latins.

M. Brodeur: Donc, après avoir appris le latin, moi aussi, je suis de la même opinion que le ministre. Donc, on réitère la même chose, même recommandation que la semaine dernière. On pourrait voir, éventuellement...

M. Chevette: Avec la Justice.

M. Brodeur: ...justement avec la Justice, à ce que des gens ne circulent pas et aient des pouvoirs discrectionnaires. Et les amendes, à ce moment-là, seraient plus ou moins élevées, tout dépendant du lien de dépendance entre celui qui reçoit l'amende et celui qui la donne.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 91 est adopté?

M. Gobé: Non, M. le Président.

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

M. Gobé: Oui. Les montants des amendes sont les mêmes que ceux établis dans le guide des amendes. Il est à noter qu'il s'agit des montants minimaux et que le montant maximal d'une amende est trois fois le montant minimal. Prenons l'exemple Réglementation économique, personne morale ou physique. Niveau de gravité des infractions: majeure, 500 \$; trois fois, c'est 1 500 \$. Puis là, dans le projet de loi, c'est 350 \$ à 1 050 \$. C'est quoi, la relation entre ça? Parce que trois fois, c'est 1 500 \$. Pourquoi marquer «1 050 \$» si on donne un document pour nous expliquer ça, qui dit que ça peut être 1 500 \$?

M. Chevette: Me Savard.

M. Gobé: Oui, c'est ça. Ça a l'air un peu technique, difficile à comprendre.

M. Savard (Gilles): Dans le cas de l'article 91, si on applique la grille à 91, 91 est considéré comme une infraction majeure qui concerne la sécurité des personnes et qui est applicable à une personne physique. Donc, si on regarde la grille, c'est la première rangée, qui s'appelle Sécurité des usagers. On descend dans les responsables, au bloc 2, qui est Chauffeur de taxi, on se déplace vers la droite sous la rubrique Majeure, on arrive au chiffre de 350 \$.

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

M. Bordeleau: Oui. Juste pour mieux comprendre, quand on parle... Les secteurs, là, on parle d'infractions à la sécurité des usagers, de l'amélioration de la qualité des services offerts. Est-ce qu'on pourrait avoir des exemples de ce que ça veut dire, par exemple, l'amélioration... Quel genre d'infractions on peut observer ou vous observez dans le cas, par exemple, de l'amélioration de la qualité des services offerts? C'est quoi, le type d'infractions qui...

M. Savard (Gilles): Ça, je vais en trouver, un exemple.

M. Bordeleau: C'est juste des exemples, ce n'est pas nécessairement...

M. Savard (Gilles): Qualité du service offert, 90.
● (16 h 10) ●

M. Chevette: Attendez un peu, on va vous en trouver deux, trois. L'article 90, l'article 91.

M. Bordeleau: Oui, oui, ça, je sais, c'est les exemples.

(Consultation)

M. Chevette: Allez-y.

M. Savard (Gilles): Si vous voulez un exemple au niveau de l'amélioration de la qualité des services offerts, c'est l'article qui précède l'article 90. Donc, si on regarde dans la grille, pour cette infraction-là, qui est au niveau de l'amélioration de la qualité du service offert, on voit que c'est une infraction qui est majeure. Mais, avant d'arriver à Majeure, regardons d'abord... C'est une personne physique, donc on prend la rangée Amélioration de la qualité du service offert. On se déplace dans la case à la droite, on descend, Personne physique, Chauffeur de taxi. On constate qu'elle est évaluée comme une infraction majeure. Donc, majeure, le chiffre 300 \$ apparaît, et c'est celui qui correspond au niveau de l'article 90 lui-même.

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

M. Bordeleau: Non, mais juste peut-être... Je veux référer à l'article 90. On parle de l'amélioration de la qualité des services offerts. À l'article 90, on dit: «Commet une infraction [...] — etc. — le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi qui, sur un territoire, exploite ou a la garde d'une automobile [...] sans être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi délivré par l'autorité appropriée sauf si l'origine ou la destination de sa course est située sur le territoire qu'il est autorisé à desservir.» En quoi c'est relié à la qualité du service? J'ai de la misère à saisir.

(Consultation)

M. Chevette: Oui, 96.

M. Bordeleau: L'article 96?

M. Chevette: Bien, j'en ai un pour 96. Il a un 48 heures puis il omet d'y aller. Puis, si c'est un paquet de récidives, bien, il passe de 350 \$ à... L'état mécanique...

M. Bordeleau: Ça, ce n'est pas la sécurité des usagers, c'est l'amélioration du service, ça, l'exemple?

M. Chevette: Ça peut être de l'amélioration de services. Par exemple, l'état mécanique ou l'état... Tu reçois une contravention, tandis que, dorénavant, dans les règlements, tu ne peux pas tolérer un état de délabrement, par exemple, tu as un 48 heures.

M. Bordeleau: O.K. Oui. Ça, je comprends. Puis ça, c'est dans l'amélioration du service?

M. Chevette: S'il y a récidive, tu peux aller plus haut. Puis, si c'est ta première effraction, tu as le droit à...

M. Bordeleau: Oui. Ça, ça va.

M. Chevette: À 98, la même chose, la propreté des limousines, vous avez à peu près la même chose.

M. Bordeleau: O.K. Ça, des exemples, en tout cas, que je comprends. Sécurité des usagers, c'est l'état mécanique du véhicule?

M. Chevette: La mécanique même. Mais ça, ça peut être un avis d'un inspecteur puis ça peut être aussi une inspection qu'il a été obligé de faire. Puis, si tu refuses, ça peut être le maximum, à ce moment-là.

M. Bordeleau: O.K. Puis une infraction à la réglementation économique, c'est quoi, les exemples?

M. Chevette: Ce n'est pas exploiter dans le bon territoire. Tu fais des voyages dans le territoire d'un autre.

M. Bordeleau: Puis là on ne fait pas la distinction entre les chauffeurs, on parle de personne morale ou physique. Ça peut être la compagnie ou...

M. Chevette: Ou l'individu.

M. Bordeleau: Puis c'est quoi, la différence? Quand vous faites, par exemple, titulaire de permis... Intermédiaire de services versus chauffeur de taxi?

M. Chevette: Intermédiaire, c'est les fameuses coops qui font la répartition.

M. Bordeleau: Puis les intermédiaires?

M. Chevette: Elles feraient de la fausse publicité, quelque chose du genre.

M. Bordeleau: O.K. Mais personne morale ou physique? Physique, c'est le propriétaire, c'est le chauffeur. Puis la personne morale, ce serait quoi?

M. Chevette: Pardon?

M. Bordeleau: J'ai dit: La personne physique, c'est le chauffeur ou le propriétaire, c'est la personne physique. La personne morale, ce serait quoi?

M. Chevette: Oui. Une personne morale, ça peut être une compagnie ou une société. On a marqué... Non, pas société, compagnie.

M. Bordeleau: Puis le titulaire de permis de taxi, ça ne peut pas être une compagnie?

M. Chevette: Le titulaire peut être une compagnie, oui, dans certains cas, mais c'est quand il a un seul permis. Il peut s'incorporer et en avoir un seul. Parce que, pour fins fiscales, il peut se créer une compagnie puis...

M. Bordeleau: Puis une personne qui se crée une compagnie, ça ne devient pas une personne morale?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: Non, c'est juste parce que j'essaie de comprendre.

M. Chevette: Oui, oui. Aussitôt qu'il est incorporé, oui.

M. Bordeleau: C'est juste parce que j'essaie de comprendre. On a deux séries, deux façons de décrire les choses, puis je ne vois pas la différence, à date, là.

M. Chevette: Mais où vous êtes exactement?

M. Bordeleau: Bien, dans les responsables, là. On a deux catégories. On parle de titulaire de permis de taxi, d'intermédiaire de services versus chauffeur de taxi. Ça, on a donné des exemples. C'est clair. Mais, quand on...

M. Chevette: Non, mais, si c'est une compagnie au sens de la Loi sur les compagnies, c'est une personne morale. Si c'est des personnes physiques, c'est celles qui ne sont pas incorporées. Elles ne sont rien du tout.

M. Bordeleau: Mais la sécurité des usagers... Supposons sécurité des usagers. Il y a une personne morale. Si une compagnie a un véhicule-taxi...

M. Chevette: Le titulaire, il peut être une compagnie ou une personne physique.

M. Bordeleau: Bien oui, mais pourquoi vous n'utilisez pas les mêmes termes aux dernières catégories?

M. Chevette: Ah, on aurait pu avoir le même vocabulaire, mais ça ne change rien, rien, rien.

M. Bordeleau: Mais je supposais que, si c'était différent, c'est qu'il devait y avoir une raison particulière.

M. Chevette: Non. La grille, ce n'est pas un texte légal. Une grille, c'est présenté pour faire une explication, créer des valeurs. Ce n'est pas un texte légal.

M. Bordeleau: Non, non, ce n'est pas légal, mais... En tout cas, je pense que ça aurait été plus constant.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres questions sur... Oui, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Merci, M. le Président. Lorsque Me Savard nous a répondu, tout à l'heure, il m'a dit: Bon, le montant maximum est 1 050 \$. D'accord, c'est vrai. Si on multiplie 350 \$, selon l'exemple que vous avez pris, on arrive à 1 050 \$. 350 \$ multiplié par trois, 1 050 \$ — peut-être que vous voulez trouver la grille. Par contre, maintenant, si on arrive à mineure pour la même offense, chauffeur de taxi, on continue, là, une

majeure, une moyenne, une mineure, donc, pour la même offense, il y a une graduation. On tombe à 90 \$. Si on multiplie par trois, on arrive à 270 \$. Alors, pourquoi, dans le projet de loi, c'est marqué «300 \$»? Ça devrait être de... à 1 050 \$, selon l'explication que vous avez donnée. Je pense qu'il y a une coquille qui s'est glissée dans le projet de loi.

(Consultation)

M. Gobé: Neuf fois trois, 27. Bien, trois fois...

M. Chevette: ...

M. Gobé: Bien, oui, c'est le triple. C'est l'exemple que vous avez pris, M. Savard.

M. Chevette: Je vais demander à M. Savard de vous répondre.

M. Gobé: Oui, c'est mieux.

Le Président (M. Lachance): Me Savard.

M. Savard (Gilles): Lorsqu'on dit que c'est le triple, ce n'est pas en fonction des colonnes qui sont identifiées Majeure, Moyenne et mineure, le triple l'une par rapport à l'autre, chacune de ces colonnes-là vous donne un chiffre que je vais qualifier de brut. C'est le chiffre... Bon, si je prends Sécurité des usagers, pour un titulaire de permis de taxi ou un titulaire d'intermédiaire, ça me donne 700 \$ pour une majeure. Si l'infraction est considérée comme sécurité des usagers et titulaire de permis, et qu'elle est vraiment pour la sécurité, et qu'elle est qualifiée de majeure, le chiffre qui va apparaître dans la disposition pénale, c'est de 700 \$ à... et là on multiplie, trois fois 700 \$. Mais, entre les colonnes indiquées Majeure, Moyenne et Mineure, l'ordre de relation n'est pas le même. Ce n'est pas de 700 \$ à 2 100 \$. Et, si c'était moyenne, c'est-à-dire qu'il faudrait que ça soit trois fois inférieur et, de moyenne à mineure, trois fois inférieur aussi. Il ne fonctionne pas de cette façon-là. Le chiffre, ici, est à 700 \$. C'est le chiffre initial qui sera, au niveau de la disposition pénale, multiplié par trois tout simplement.

M. Gobé: O.K. Je sais qu'on n'est pas censé poser la question directement aux fonctionnaires, mais je vais la poser pareil parce que je vois que le ministre va de toute façon vous demander de répondre, puis c'est correct comme ça pour maintenant. Si, par exemple, on fait une faute pour la sécurité des usagers, qu'on est chauffeur de taxi tel que c'est mentionné à l'article 91 — «commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi qui a la garde ou exploite telle automobile sans être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée» — on considère que ça, c'est une faute sur la sécurité des passagers — d'accord? — selon 91. Non, mais, selon la réglementation, on considère que c'est une faute.

M. Chevette: Je demande donc à M. Savard de vous répondre.

M. Savard (Gilles): O.K.

M. Gobé: Merci, M. le ministre. On considère donc que c'est une faute, le fait de ne pas avoir un permis de conduire de la classe appropriée selon le Code de la sécurité routière pour exploiter telle automobile. D'accord?

M. Savard (Gilles): Mais on constate, à ce moment-là, que c'est une faute.

M. Gobé: C'est une faute majeure ou une faute mineure?

M. Savard (Gilles): Et puis est-ce que c'est un titulaire de permis, donc c'est une personne, ici, chauffeur de taxi dans la catégorie Sécurité des usagers?

M. Gobé: Exact.

● (16 h 20) ●

M. Savard (Gilles): On descend à Chauffeur de taxi, et, pour la qualification, elle est actuellement qualifiée de majeure parce que cette personne-là qui a la garde conduit une automobile sans avoir le permis de conduire de la classe appropriée. Donc, c'est une personne qui n'a pas les qualifications normalement pour obtenir ce permis-là. C'est qu'on n'a pas du tout de garanties face à la sécurité du public quand cette personne-là conduit. Donc, ça a été évalué comme une faute majeure.

M. Gobé: O.K. Donc, elle peut payer une amende variant de 350 \$ à 1 050 \$. Ça peut aller jusqu'au triple, là.

M. Savard (Gilles): Oui.

M. Gobé: O.K. Qu'est-ce qui détermine qu'on va de 350 \$ à 1 050 \$? C'était ça, ma question originelle.

M. Chevette: Je crois que c'est la quatrième fois qu'on répond que c'est dans les cas de récidive. Me Savard, pouvez-vous confirmer que c'est en cas de récidive?

M. Savard (Gilles): Bon, pour une première infraction au niveau de l'émission d'un constat, effectivement, ce qui va être indiqué, c'est le montant minimum. Lorsque l'agent de la paix ou l'inspecteur constate que c'est répétitif, il va effectivement indiquer un montant qui est supérieur. Donc, à ce moment-là, quand même, il appartient au tribunal de décider quel est le montant qu'il va imposer à la personne, qui va se situer entre le montant de 350 \$ et 1 050 \$. Donc, c'est le tribunal qui a la décision ultime en la matière, et, effectivement, c'est le Code de procédure pénale qui s'applique à ces cas-là.

Les dispositions pénales de la loi sur le taxi, là, qui est proposée, la Loi concernant les services par taxi, respectent exactement les mêmes façons de faire qu'au niveau des autres lois qui ont été adoptées récemment ou il y a quelque temps par l'Assemblée nationale. Donc, on fixe un minimum, un maximum, et la

discretion est laissée au juge d'appliquer selon les cas qui vont lui être soumis.

M. Gobé: O.K. Maintenant, si on embarque dans une faute moyenne, à ce moment-là?

M. Chevette: C'est le même principe, données mineure, moyenne ou supérieure. Même principe, même principe.

M. Gobé: O.K.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que... Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Juste pour être clair, M. le Président, je regarde de front les articles 90, 91, 92, là, je regarde la grille qui est censée correspondre, j'imagine, à ces articles-là quand on parle de titulaires de permis de taxi, de chauffeurs de taxi puis d'intermédiaires de services. Je vois que l'amende minimale, la mineure, c'est 90 \$, par exemple, dans le cas des chauffeurs de taxi. Lorsqu'on regarde la loi, on dit que c'est de 300 \$ à 900 \$. Donc, la loi puis le barème ne correspondent pas.

M. Chevette: C'est de quel article vous parlez?

M. Brodeur: Je parle de 90, 91, 92. C'est le même cas.

M. Chevette: Non, non, ce n'est pas le même cas.

M. Brodeur: Non?

M. Gobé: Non, ce n'est pas tout à fait pareil. Ce n'est pas les mêmes circonstances.

M. Chevette: Ce n'est même pas les mêmes circonstances.

M. Gobé: Oui, c'est ça. Bien, c'est peut-être le même principe, mais ce n'est pas les mêmes circonstances.

M. Brodeur: Donc, le minimum, c'est vraiment 300 \$, 350 \$, 350 \$, et, dans le cas d'un chauffeur de taxi, le minimum, ce n'est pas 90 \$.

M. Chevette: Mais à quel article faites-vous référence?

M. Brodeur: À tous les articles qui font référence aux amendes, là. On parle de...

M. Chevette: Oui, mais les articles, c'est parce qu'ils n'ont pas le même but visé, la même finalité. Vous devez savoir pourquoi c'est tant, par exemple, parce que vous portez un jugement de valeur sur les chiffres. C'est un peu ça que vous faites. Pour porter un jugement de valeur sur les chiffres, il faut que vous identifiez l'infraction, voyons!

M. Gobé: Il faut identifier l'infraction, c'est vrai.

M. Chevette: Sinon, vous ne pouvez pas porter un jugement de valeur. Si le permis, par exemple, de taxi est révoqué puis si le chauffeur propriétaire ne l'a même pas dit au chauffeur locataire, par exemple, est-ce que c'est la même pénalité pour vous? L'autre peut conduire une auto pour laquelle il n'y a pas un permis, il ne le sait pas. Vous avez remarqué ce matin qu'on a adopté, par exemple, au moment où ça... un peu, là, un article disant que le chauffeur qui avait une infraction était obligé d'aviser le propriétaire. Donc, ici, il y a des infractions dépendant de la nature des objets. Si vous en voulez un, exemple de 90 \$, regardez l'article 99.

Une voix: L'article 99?

M. Chevette: C'est ça. Vous avez une grille qui touche à l'ensemble des articles, là. Je veux dire... L'article 91, adopté, M. le Président.

M. Gobé: Non, non...

M. Chevette: Qu'est-ce qu'il y a?

Le Président (M. Lachance): C'est trop rapide.

M. Gobé: Bien là vous nous avez renvoyés à 99. On va le lire, au moins, avant.

M. Chevette: Bien, il voulait avoir un exemple; on lui a donné un exemple.

M. Gobé: C'est correct. Non, mais, je veux dire, c'est correct, M. le ministre, mais c'est parce que, vous, vous avez dit: Commet une infraction un chauffeur qui n'avertit pas le propriétaire que son permis était révoqué. Là, on parle du permis du chauffeur de taxi. C'est ça?

M. Chevette: Ça doit être ça, c'est ça qui est écrit.

M. Gobé: Ça fait que là son permis est révoqué. Mais est-ce que la Commission, qui va révoquer son permis, n'est pas tenue d'envoyer automatiquement au propriétaire de taxi pour lequel il travaille un avis à l'effet que son permis est révoqué? Il me semble que ce serait plus logique.

M. Chevette: Les trois quarts du temps, le gars, il travaille pour un entrepreneur indépendant, donc on ne le sait même pas, comment il peut faire ça.

M. Gobé: Oui, mais on lui pose la question. Je veux dire, si son permis est révoqué, c'est parce qu'il a eu une infraction — d'accord? — avec un taxi, avec une voiture. Il n'a pas eu d'infraction avec sa voiture personnelle, là. Là, son permis est révoqué. Parce que, avec la voiture, votre voiture à vous peut-être qui êtes propriétaire, là, il a une infraction, ça passe devant le comité de discipline. Est-ce que c'est ça qu'on avait étudié vendredi, comité de discipline?

M. Chevette: Ce n'est pas adopté, ça.

M. Gobé: Non, mais, en tout cas, ça se pourrait que...

M. Chevette: Bien, on ne peut pas présumer.

M. Gobé: Oui, oui, mais, à ce moment-là, on va arrêter d'étudier ces articles-là, parce qu'on parle d'une révocation puis qu'on n'a pas voté pour le mécanisme qui révoque, tu sais.

M. Chevette: Non, non, mais, je veux dire, on verra quand on arrivera au comité de discipline.

M. Gobé: Mais disons que son permis est révoqué pour un délit ou une action non conforme au code de déontologie qui a été voté par l'Association — d'accord? — ou par les normes et les lois du commissaire des transports, la Commission des transports du Québec. On parle de ça, là, M. le ministre? Ça continue, après. M. Savard, peut-être.

M. Chevette: Je vais demander à Me Savard de vous répondre.

M. Gobé: Me Savard. Je m'excuse. Votre titre.

M. Savard (Gilles): Oui. Est-ce que vous pourriez répéter?

M. Gobé: Est-ce qu'on parle d'un permis de chauffeur qui est révoqué parce qu'il n'a pas respecté le Code de déontologie qui a été édicté par l'Association? On sait que le comité de discipline de l'Association a un pouvoir de révocation. Vendredi après-midi, vers 16 heures et quelque chose, on a adopté ou on a discuté de ça, si on ne l'a pas adopté, et aussi des réglementations de la Commission des transports du Québec, comme on vient de voir, là, qui permettent un certain nombre de choses. Alors, lorsque le permis des chauffeurs est révoqué, prenons, exemple, par le comité de discipline de l'Association, c'est parce qu'il a eu — comment dirais-je? — un non-respect des normes édictés par ladite Association ou par le ministère. Donc, c'est avec un véhicule de taxi qui ne lui appartient pas, vu qu'il est chauffeur, le taxi appartenant à un propriétaire X. Est-ce que, une fois que ce monsieur-là va devant le comité de discipline, le propriétaire X n'est pas averti que le chauffeur qui conduisait sa voiture se retrouve devant le comité de discipline parce qu'il n'a pas respecté le Code ou les normes, enfin, en vigueur dans la profession ou dans le ministère?

M. Savard (Gilles): Si nous sommes à l'article 91, l'article précise que c'est seulement dans le cas où la personne n'est pas titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée selon le Code de la sécurité routière. On parle du permis de conduire, on ne parle pas de ce que je vais qualifier de permis de travail. Donc, c'est selon uniquement les autres dispositions du Code de la sécurité routière qu'il peut perdre ce type de permis là.

M. Gobé: M. le ministre avait répondu un peu différemment, donc ce qui laisse entendre que, pour pouvoir conduire un taxi comme chauffeur, on n'est pas

obligé de démontrer au propriétaire qu'on a le permis de la classe appropriée, parce que, sans cela, on n'aurait pas besoin de cet article-là.

M. Chevette: Je vais demander à Me Savard de répéter pour la cinquième fois à peu près.

M. Gobé: Non, ce n'est pas la même chose, là.

M. Chevette: Pour la cinquième fois minimale-ment. Moi, je l'ai compris. Allez-y.

M. Savard (Gilles): Effectivement, pour conduire un taxi, ça prend un permis de la classe appropriée au niveau du Code — un 4-C, si ma mémoire est bonne — et, par la suite, ça prend ce que je vais qualifier de permis de travail. Dans le milieu, on appelle ça un «pocket». Donc, c'est suite à un examen qui porte sur des connaissances topographiques, des choses du genre. Donc, c'est avec ces deux papiers en poche que les gens peuvent conduire un taxi. S'il en manque un ou l'autre, il y a problème.

• (16 h 30) •

M. Gobé: Mais est-ce qu'il ne serait pas intéressant, logique, à ce moment-là... Peut-être que c'est un autre article et que je ne l'ai pas vu. Alors, peut-être que vous allez pouvoir nous expliquer... de réglementer de façon à ce qu'un propriétaire ne puisse confier son taxi, son véhicule avec un permis de taxi, à un chauffeur si celui-ci n'est pas détenteur des permis et licences appropriés. Est-ce qu'il ne serait pas plus simple de faire ça? Parce que là on dit: Bien, le chauffeur, là, c'est... On va l'amender. Bien, moi, il me semble qu'il devrait y avoir une obligation à l'inverse, c'est-à-dire faire en sorte que, avant... Si, moi, je veux engager quelqu'un pour conduire un taxi, bien, je dois être assuré qu'il a les bons permis de conduire mais aussi les bonnes licences, le «pocket». En fin, «pocket»... Et là, après ça, s'il décide de l'engager malgré ça, qu'il ne l'a pas, bien, ce serait à moi la responsabilité, d'abord pour mes assurances mais aussi pour mon permis, et tout ça, et non pas au chauffeur, à ce moment-là. Vous comprenez? Parce que, après tout, je suis le patron, je suis le propriétaire, donc j'ai le libre choix, la libre décision de dire: Je t'engage ou je ne t'engage pas. Pour que je t'engage, ça prend telles qualifications, telles normes de réglementation et puis l'expérience, hein, il faut que tu aies une bonne expérience avec d'autres entreprises de taxi. Là je t'engage. Puis là on m'appelle 15 jours après puis on me dit: Votre gars, il n'avait pas son permis. Il y a quelque chose qui me paraît un peu bizarre.

Vous ne pensez pas, M. Savard, qu'on pourrait amender ça puis faire en sorte que ce soit le propriétaire qui ne puisse confier son taxi à quelqu'un qui n'est pas le dépositaire, le détenteur des permis? Ce serait peut-être plus pratique, plus facile à réglementer, à moins que ce soit ailleurs. À ce moment-là, on n'a pas besoin d'avoir ça. À ce moment-là, celui-là est de trop, parce que le gars, il ne pourra pas, de toute façon.

M. Chevette: M. le Président, Me Savard répondrait au député de LaFontaine qu'il va confirmer ce que je vais dire, que, s'il avait préparé le moindre-ment son argumentaire depuis tantôt, il regarderait

l'article 90, sur lequel il a parlé 20 minutes tantôt, qui est très clair dans le projet de loi initial. Mais c'est du temps. Une chance qu'ici «time is not money»!

M. Gobé: Non, non, ce n'est pas pareil, M. le ministre, là. On parle d'un...

M. Chevette: Ça prend un «pocket number» pour conduire, voyons!

M. Gobé: Oui, mais on parle d'un chauffeur.

M. Chevette: Je m'excuse, pour être chauffeur de taxi, ça prend un «pocket number», tout le monde sait ça au Québec.

M. Gobé: Oui. Correct.

M. Chevette: On en a même un certain nombre qui le gardent depuis 20 ans.

M. Gobé: Mais là on parle d'un chauffeur, on ne parle pas d'un...

M. Chevette: Écoutez, là... Non, non, je m'excuse, M. le Président...

M. Gobé: Oh! excusez, M. le Président. J'ai interrompu. Je m'excuse. Je suis désolé.

M. Chevette: Vous avez pris pas mal de temps pour répondre, là.

M. Gobé: Allez-y, M. le ministre.

M. Chevette: Je veux dire, on n'est pas pour donner les références à chaque fois. C'est dans la loi qu'un type doit détenir un permis pour conduire, voyons! On peut-u ajourner ça de deux minutes, s'il vous plaît?

Le Président (M. Lachance): Au moins deux minutes. On va suspendre.

M. Chevette: Va peut-être permettre de fouiller un petit peu, parce que les questions sont plus brillantes un peu.

M. Gobé: Merci de votre sollicitude, M. le ministre.

(Suspension de la séance à 16 h 33)

(Reprise à 16 h 45)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Alors, nous en sommes à l'article 91. Est-ce que l'amendement à l'article 91 est adopté?

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Que reste-t-il à dire sur l'article 91?

M. Gobé: Que reste-t-il de nos amours?

M. Chevette: Pas grand-chose, ici, là. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Bien, c'est ça. Hier, on en avait. Avant-hier? Hier? Avant-hier?

M. Chevette: Adopté, M. le Président.

M. Gobé: Ah, non, non, non. Vous allez vite, là, M. le Président.

Une voix: Sur division.

M. Gobé: M. le ministre, c'est parce que, moi, j'ai de la misère à comprendre.

M. Chevette: Bien, ça, on s'en rend compte.

M. Gobé: Oui, mais...

M. Chevette: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Alors, imaginez un peu, si, moi, je ne comprends pas, il y a peut-être quelques citoyens qui sont comme moi, qui ne comprennent pas, puis notre but, ici, de clarifier le projet de loi...

M. Chevette: Oui, mais là c'est sur la loi, s'il vous plaît.

M. Gobé: ...pour qu'il soit le plus simple possible.

M. Chevette: Moi, c'est les états d'âme... Le degré de compréhension, ça, on l'observe, mais parlez du texte.

M. Gobé: Vous avez raison, c'est vrai, mais c'est vous qui en remettez. Vous dites: Vous comprenez, vous vous en rendez compte...

M. Chevette: Non, mais là je n'en mets pas, j'observe. Je suis obligé d'observer, quand même.

M. Gobé: Vous êtes un fin observateur perspicace.

M. Chevette: Oui, puis j'en ai parlé puis je ne suis pas tout seul.

M. Gobé: Ah, je n'en doute pas.

M. Chevette: Mais là on serait mieux de parler du fond.

M. Gobé: Je suis certain de ça. Moi, M. le Président, j'ai de la misère à comprendre qu'on puisse mettre un article comme celui-là: «Commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi qui a la garde ou exploite telle automobile sans être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée selon le

Code de la sécurité routière.» Bien, s'il a la garde ou exploite telle automobile, c'est parce qu'il y a un propriétaire qui la lui a passée, qu'il est juste titulaire d'un permis de chauffeur. D'accord? Il n'est pas titulaire d'un permis de propriétaire, donc l'auto, là, n'est pas à lui. Comment peut-on concevoir qu'un propriétaire de taxi puisse donner sa voiture à quelqu'un qui n'est pas titulaire d'un permis? C'est comme dans la construction, un entrepreneur qui dirait: Tu vas conduire ma «crane», ma grue, là, mais tu n'as pas le permis. Il va checker, il va vérifier avant, il me semble. Bien, c'est la même chose dans le taxi.

Des voix: ...

M. Gobé: Non, non, mais s'il a l'expérience, s'il a un permis de grue, s'il a un permis de grutier, sinon la CCQ va venir puis là elle va saisir l'affaire, elle va mettre une amende, elle va dire: Ça ne marche pas. Il n'y a pas un propriétaire de grue qui va faire ça. Il va vérifier que le gars ait bien ses licences, ait bien son permis de conducteur de machinerie lourde. Alors, c'est le même principe dans le taxi. Il me semble que c'est à l'inverse que ça devrait être: Nul propriétaire ne peut confier son automobile ou la garde ou faire exploiter son automobile par un chauffeur qui n'est pas titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée selon le Code de la sécurité routière. Ça devrait être ça, l'article, voyons donc! Il me semble que ce serait plus logique. C'est la logique.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'article 91?

M. Gobé: Bien non, je n'ai pas eu ma réponse.

Le Président (M. Lachance): Le ministre est libre de répondre ou pas s'il considère avoir déjà donné la réponse.

M. Gobé: Ah, je sais bien, M. le Président, mais il n'empêche pas moins que c'est un article qui ne se tient pas. On ne touche pas la bonne cible, on ne fait pas oeuvre d'utilité publique. Normalement, un projet de loi doit faire oeuvre d'utilité publique. Dans ce cas-là, il ne fait pas oeuvre d'utilité publique; dans ce cas-là, il est à l'inverse. Si vous prenez le Code de la construction...

Le ministre qui se vante d'avoir enseigné à l'université... Le Code du travail puis la construction, ce n'est pas dans le Code du travail mais... Vous verrez que nul ne peut confier... et ne peut engager un opérateur de machinerie lourde s'il n'est pas muni des permis afférents au travail et à la machinerie qu'il doit conduire. C'est normal, c'est la logique même. On ne punit pas le gars, on régleme... Parce que, à ce moment-là, ça amène la situation suivante: quelqu'un qui a un permis de taxi — on veut assainir les moeurs, là — il décide qui passe son taxi à un chauffeur, il sait pertinemment qu'il n'a pas les licences, pour toutes sortes de raisons. Il dit: Je m'en fous, moi, ce n'est pas moi qui paierai l'amende. Ça fait que le chauffeur se fait prendre, il a une amende, 350 \$, 400 \$. Là, le propriétaire paie l'amende puis le gars continue à payer.

● (16 h 50) ●

Le ministre nous disait: Il y a des gens qui ont des 9 000 \$ ou des 10 000 \$ d'accumulés d'amendes. Les gens sont venus nous dire, le Bureau du taxi de Montréal: Ça ne règle pas le problème avec ça. Moi, il me semble qu'à ce moment-là ça devrait être le propriétaire du taxi qui ne puisse pas passer sa voiture de taxi à quelqu'un qui n'a pas les permis nécessaires de conduire et aussi de chauffeur de taxi pour utiliser son véhicule, son permis qui est relié à un véhicule, comme le ministre nous l'a dit précédemment, vu qu'il l'a adopté pareil. À ce moment-là, on pourrait mettre les pénalités puis ça aurait l'avantage de mettre les choses claires. Un individu qui se présenterait, qui répondrait à une annonce dans un journal: Cherche chauffeur de taxi, bien, il devrait montrer ses permis. S'il ne les montre pas, bien là ce serait au propriétaire d'avoir à se justifier devant la société s'il a un accident ou s'il arrive quelque chose. Les assurances du propriétaire... Il y a une compagnie d'assurances qui l'assure, pas juste le véhicule pour la tôle, elle assure aussi les gens qui sont transportés, elle assure la responsabilité civile. Bien, elle pourrait dire: Écoutez, si vous utilisez du personnel qui n'est pas qualifié comme la loi l'oblige, c'est vous qui êtes le responsable, et non pas l'inverse.

Le ministre dit: Je veux représenter les chauffeurs de taxi. Il a dit ça la semaine dernière, vendredi: Il n'y a personne qui les représente, je vais les représenter, moi. Bien, ce n'est pas la bonne manière de les représenter. Une bonne manière de les représenter, ça serait l'inverse. On peut toujours ne pas bouger, on peut toujours décider que c'est comme ça que ça se passe. Il y en a un qui a dit, l'autre jour: On est au pouvoir, c'est nous qui décidons. Oui, mais ce n'est pas obligé de décider à peu près n'importe quoi. Lorsqu'il y a des choses intéressantes qui méritent d'être changées, probablement qu'on devrait être capable de les changer, hein? Il n'y a jamais eu de honte ni de mal à changer quelque chose quand on se rend compte que ça ne correspond pas à la réalité. Au contraire, c'est là faire preuve d'envergure, c'est là faire preuve de qualité.

Il y a des jeunes politiciens qui le comprennent déjà, il y a une ministre qui le comprend. J'ai vu, l'autre jour, en Chambre, une jeune ministre — jeune, pas jeune d'âge mais nouvelle ministre; je m'excuse de dire le mot «jeune», mais ça inclut bien sûr que vous pouvez aussi être jeune d'âge; mais ce n'est pas une question d'âge mais de nomination — qui, dans un projet de loi sur la politique familiale, a découvert, suite à des recommandations et des discussions de l'opposition, qu'elle faisait fausse route. Bien, elle a dit: Écoutez, on va le changer, et elle l'a changé. Et là les gens de l'opposition étaient contents et les citoyens étaient contents parce que, après tout, ils ont fait oeuvre utile. C'est pourquoi nous sommes ici. Et là, actuellement, d'après moi, le ministre ne fait pas oeuvre utile, il se bute, il se renfrogne et il refuse parce que, bon... Pour quelles raisons? Je n'ose pas lui prêter d'intentions. Je sais que c'est quand même un bon monsieur, là, généralement, en dehors du parlement, qui n'est pas méchant. On ne peut pas dire qu'il a des mauvaises intentions. D'ailleurs, je n'ai pas droit de lui en prêter, je ne lui en prêterai pas non plus.

M. Brodeur: Je serais le dernier à le défendre, M. le Président.

M. Gobé: Mais il me semble qu'il pourrait regarder ça puis dire: C'est vrai, le député de LaFontaine a raison, puis 91 mérite d'être changé. On pourrait abroger 91 et puis réécrire un 91. Et, moi, je suis prêt à lui prêter ma collaboration pour le réécrire puis l'adopter. Sérieusement, je pourrais le faire, ça aurait du bon sens. C'est le propriétaire qui n'a pas le droit d'engager un gars qui n'a pas de permis, qui n'a pas les qualifications, et non pas le chauffeur qui est poursuivi parce qu'il s'est fait engager sous fausse représentation. C'est l'inverse. Moi, je suis prêt à faire ça, M. le ministre, puis ça pourrait faire avancer pas mal, d'après moi, d'autres affaires parce que ça démontrerait encore une fois qu'on est capables de travailler en collaboration, ensemble, comme on l'a fait, regardez, hier soir — vous avez vu? — vendredi. Vous avez vu, vendredi, où on s'est rendus? Vous avez vu, hier soir, jusqu'à minuit, là? Même, on a été obligés d'arrêter, parce qu'on voulait adopter des articles. Vous nous avez arrêtés, vous avez dit: Ah, il est trop tard, on s'en va se coucher. On était prêts. Bien, c'est parce qu'il y a des choses comme ça qui, lorsqu'elles passent sous nos yeux, méritent que nous nous penchions dessus et qu'on fasse évoluer le projet de loi.

Alors, moi, je souhaiterais, M. le ministre, que vous réfléchissiez à cela, et peut-être qu'on peut suspendre l'article 91, si vous voulez, puis y revenir par la suite. On en a suspendu d'autres; celui-là, on peut le suspendre aussi puis revenir. Vous avez des fonctionnaires assis en arrière de vous, là. Je pense qu'ils ont hâte de pouvoir travailler, écrire des choses. Je les vois, ils ont l'air un peu... Peut-être qu'ils pourraient vous faire des propositions d'amendement, et puis on améliorerait votre permis mais surtout on faciliterait l'exercice pour les gens. Oublions vous, pour vous faire plaisir à vous, là, et pensons aux gens qui vont devoir vivre avec ça, les chauffeurs puis les propriétaires. Le propriétaire va pouvoir dire à quelqu'un: Je ne peux pas t'engager, tu n'as pas les permis. Pas question... la loi. Puis, s'il l'engage pareil, ça va être lui, le responsable. Ça va être lui.

Mais là on demande à un pauvre monsieur, des fois, là, qui n'a pas de travail, qui n'a rien... Bien, on lui ouvre une porte pour qu'il aille s'engager, puis, si ça ne marche pas, s'il se fait prendre, bien, il paiera l'amende. C'est une manière peut-être de maintenir un travailleur sous pression en disant: Bien, écoute, tu n'as pas les permis, là; tu ne t'es pas fait prendre, mais, moi, je le sais, que tu ne les a pas. Si tu te fais poigner, bien, tu auras un problème.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à 90 est adopté?

M. Gobé: C'est 91, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): À 91, pardon.

M. Gobé: L'article 90...

M. Brodeur: L'article 91, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): L'article 91.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

(Consultation)

M. Brodeur: Sur division, à moins que le...

Le Président (M. Lachance): L'article 91, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Une voix: Sur division.

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

Infractions relatives aux opérations

M. Chevette: L'article 105, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): L'article 105. M. le ministre.

M. Chevette: Je vais l'expliquer, M. le Président, du mieux que je peux afin de bien faire comprendre les amendements. Je vais parler lentement et je vais lire à chaque fois parce que ça m'apparaît important, maintenant, à ce stade-ci de la journée, d'être plus clairs dans nos explications.

Une voix: ...

M. Chevette: Un petit peu, oui. Donc, l'article 105, M. le Président, est amendé de la façon suivante. D'abord: Modifier l'article 105 du projet:

1° par la suppression, dans la partie qui précède le paragraphe 1° et après les mots «de chauffeur de taxi», du mot «qui».

Donc, la phrase se lit comme suit: «exerce son métier avec une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire de...» «Chauffeur de taxi», excusez. Donc, il y a suppression des mots «chauffeur de taxi». Ça se lirait donc comme suit: «Commets une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi qui...» Donc, vous allez avoir deux «qui» qui vont suivre.

A 2°, l'insertion, dans le paragraphe 1° et avant le mot «exerce», du mot «qui».

Donc, le deuxième va commencer: «qui exerce son métier avec une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire de taxi.»

2°, c'est: «qui conduit telle automobile lorsqu'elle présente une défectuosité majeure constatée au cours d'une vérification avant départ;» et

3° par l'insertion, dans le paragraphe 2° et avant le mot «conduit», du mot «qui».

Excusez, c'est 3°, «de chauffeur de taxi ou dont le permis», dans l'autre amendement.

M. Gobé: C'est le quatrième, ça.

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: C'est le troisième.

M. Chevette: C'est le troisième.

M. Chevette: On enlève le «qui» qui était dans le premier paragraphe, puis on commence les deux autres par «qui», «qui», et le troisième, «dont le permis de chauffeur de taxi ou dont le permis de conduire»... C'est assez clair.

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

M. Chevette: On pourrait y aller par mots «qui», régler chaque paragraphe. Ça pourrait vous donner 20 minutes par «qui», «qui».

M. Bordeleau: Non, on va aller sur les vraies choses problématiques.

M. Chevette: Ça aurait l'air brillant. Oui, monsieur...

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, je signale à vous et à tous les membres de la commission un élément extrêmement important qui m'a été souligné tantôt. Je pense qu'il faudrait s'en rappeler tous comme parlementaires. De plus en plus, les tribunaux utilisent les propos qui sont tenus en commission parlementaire lorsque arrive le moment de rendre une décision. Alors, ça, ça a des conséquences, et la conséquence, c'est qu'il faut que ça ait du bon sens, les propos qui se tiennent ici. Or, dans certains cas, ça semble que le tribunal a de la difficulté à suivre, et, par conséquent, le tribunal ne peut pas beaucoup s'inspirer de ce qui est écrit dans les propos des parlementaires pour rendre une décision. Alors, j'imagine que, si on veut faire oeuvre utile, il y a intérêt à ce que les choses soient le plus claires possible.

● (17 heures) ●

M. Chevette: Mais ici c'est vraiment un amendement de forme qui permet de lire beaucoup mieux l'article, un paragraphe qui enclenche deux actions, dirais-je, puis le troisième qui, là, spécifie que c'est les chauffeurs de taxi.

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

M. Bordeleau: Oui. Avant de poser la question, je veux juste réagir à ce que vous venez de mentionner.

Le Président (M. Lachance): Ce n'est pas négatif, là, c'est...

M. Bordeleau: Non, non, je comprends. Je comprends très bien.

Le Président (M. Lachance): ...un état de la situation.

M. Bordeleau: Oui, oui. Mais je veux juste attirer l'attention sur le fait — ce que vous dites est peut-être vrai, là — qu'une loi, au fond, doit être interprétée par les tribunaux en fonction de ce qui est écrit dans la loi. Mais, à un moment donné, dans le processus législatif, il doit y avoir des endroits où il y a des

discussions qui doivent se faire de façon plus libre soit pour clarifier soit pour regarder d'autres hypothèses, y compris des hypothèses qui n'auront peut-être rien à voir avec la loi, à la fin, telle qu'elle sortira de la commission parlementaire, et il me semble qu'à un moment donné...

En tout cas — je ne le sais pas — je comprends ce que vous mentionnez, là, que ça peut être pris... Puis on cherche des interprétations dans les propos qui sont tenus en commission parlementaire, mais, d'un autre côté, la commission parlementaire, c'est un forum où toutes les idées par rapport à un projet de loi peuvent être discutées, élaborées, analysées, rejetées, et je ne pense pas qu'on doive, au niveau de la commission parlementaire, se donner des balises qui font qu'il faut faire attention aux interprétations éventuelles qu'on pourrait faire sur une loi à partir des propos qu'on a tenus au niveau de la commission parlementaire. Si on ne pouvait pas, dans une commission parlementaire, discourir dans n'importe quel sens, y compris du côté du gouvernement ou de l'opposition, je me demande où est-ce qu'on le ferait dans le processus législatif. Bon, il y a l'adoption du principe, on peut le faire valoir là, mais, au niveau de l'article par article, c'est là que se fait le travail principal de l'adoption d'une loi...

Le Président (M. Lachance): Tout à fait.

M. Bordeleau: ...et, à ce niveau-là, à cette étape-là, je pense qu'on doit regarder toutes sortes d'hypothèses, y compris une hypothèse qui va complètement à l'encontre d'un projet de loi, pour l'analyser, éventuellement la rejeter, peut-être la retenir en partie. Mais, si on a une discussion sur un aspect tout à fait contraire au projet de loi et puis si, à la fin, le projet de loi ne le retient pas, je ne vois pas comment les tribunaux vont pouvoir utiliser ces arguments-là pour prêter à interprétation. Je pense que l'interprétation doit se faire en fonction de la loi telle qu'elle est. Elle est adoptée, finalement, et je pense qu'au niveau de la commission parlementaire, moi, je voudrais quand même retenir qu'on peut discuter relativement librement et non pas se contraindre en se disant que des tribunaux, éventuellement, utiliseront peut-être ce qui a été dit en commission parlementaire pour interpréter la loi.

M. Chevette: J'ai l'impression que c'est au niveau de l'esprit...

M. Bordeleau: Oui, mais, même là, au niveau de l'esprit, en commission parlementaire...

M. Chevette: ...qu'est-ce que le législateur voulait dire.

M. Bordeleau: Peut-être qu'au niveau du ministre, à la fin, quand le projet de loi est adopté et puis que le ministre a défendu un point de vue, ça a plus de sens, là, d'utiliser ça, parce que le ministre, comme dernier responsable de la loi, a donné, au fond, l'interprétation précise. Mais le ministre peut, à un certain moment donné, aussi dire des choses qui vont aller à l'encontre du projet de loi dans une discussion où, en bout de ligne, on adoptera peut-être ce qui était prévu

dans le projet de loi, et ça pourra aller à l'encontre même de ce que le ministre a pu mentionner. Alors, je voulais juste faire une clarification à ce niveau-là avant d'aborder l'amendement à l'article 116.

M. Gobé: Je m'excuse, M. le Président, c'est sur le même sujet où vous avez fait une mise en garde pour les membres de la commission. Moi aussi, je trouve quand même un peu restreignante cette mise en garde que vous nous faites, parce que la commission parlementaire est vraiment le forum dans lequel les parlementaires peuvent débattre de la loi, et, si on commence à restreindre, par des limites, les dimensions de ce forum, ça vient un peu à l'encontre du rapport qui a été déposé par nos collègues Monique Gagnon-Tremblay, Mathias Rioux et Sylvain Simard, les députés, sur la prise de responsabilité des parlementaires, du système gouvernemental par rapport à l'exécutif.

Puis j'ai peut-être une anecdote à donner là-dessus, sur l'esprit de la loi. M. le ministre, vous avez mentionné l'esprit de la loi. J'ai travaillé, il y a de nombreuses années, moi, pour un monsieur qui a été ministre de la Justice et qui s'appelait Jérôme Choquette — vous le connaissez bien — qui a fait parmi les plus grandes lois au Québec au niveau de la justice, des petites créances, de l'aide juridique, de la Charte des droits et libertés, enfin beaucoup de lois comme celles-là, un homme d'une grande valeur certainement, et, dans sa carrière suivante, lorsqu'il n'a plus été en politique, il est redevenu avocat, et je me souviens d'une anecdote qu'il me contait et qu'il conte encore à l'occasion, où, arrivant devant un juge, plaissant en fonction d'une loi que lui-même avait initiée, avait passée comme ministre de la Justice ici et disant: Votre Honneur, vous savez, l'esprit du législateur, lorsqu'il a fait cette loi, était telle chose, le juge, à la fin, a répondu: Écoutez, moi, je regarde l'esprit du législateur, mais je regarde surtout ce qu'il a écrit dans la loi puis ce qui a été voté par les parlementaires. Alors, ceci pour dire, comme anecdote, que, même le ministre qui avait amené cette loi-là, cherchant à invoquer ce qu'il pensait à cette époque-là pour influencer un jugement, eh bien, le juge lui a fait savoir que, malheureusement, ce qui importait pour lui, c'était le texte de la loi et qu'il pouvait difficilement se pencher sur ce que pouvait être l'esprit du législateur.

Alors, c'est vrai, par contre, vous avez raison, il faut quand même tenir compte de cela, il y a une dimension... Des gens peuvent être tentés — peut-être pas des juges ou des tribunaux mais des analystes ou des procureurs — pour mieux saisir les nuances d'un projet de loi, de lire les débats qui se font en cette Chambre, cela leur permettant d'arriver dans leur défense ou leur plaidoirie avec certains arguments peut-être plus fins que ce que la loi, de prime abord, peut laisser penser, mais en aucun cas ce qui se dit en cette Chambre ne peut être retenu comme évidence par un juge ou par un tribunal pour rendre une décision. Du moins, c'est ce que Me Choquette me disait et expliquait il y a quelques temps.

Alors, c'est vrai, il faut être prudent, mais il ne faut pas restreindre pour autant l'expression des parlementaires; au contraire, je pense qu'on doit encourager l'expression des parlementaires en commission

parlementaire. Il y a déjà assez de puissance, de force qui vient du comité exécutif. L'exécutif — ce n'est pas seulement chez nous, mais dans tous les pays — a tendance à vouloir empiéter sur le législatif, puis nous sommes le législatif. Il est vrai que ça peut être glorifiant d'être dans un ministère avec une voiture, et tout ça. Peut-être qu'on ne le sera jamais, peut-être que je ne le serai jamais. «So what»? En fait, on a un travail à faire intéressant pour la population parce que, après tout, quand elle nous élit, ce n'est pas pour un ministre, elle nous élit parce qu'elle veut qu'on la représente, qu'on soit des députés qui soient attentifs, qui prennent leur travail au sérieux, qui s'occupent d'elle dans son comté mais aussi dans l'appareil législatif, et vous devez encourager ça comme président. Au contraire, vous êtes le garant des droits des parlementaires et vous êtes le garant de cette institution qui s'appelle le Parlement puis les commissions parlementaires.

Je vous rappellerai que cette réforme, laquelle nous vivons actuellement, c'est vos collègues du gouvernement que nous avons remplacé en 1985 qui avait initié cette réforme parlementaire.

Le Président (M. Lachance): J'étais là, monsieur.

M. Gobé: C'est vrai que vous étiez là. Il me semble que vous avez eu une interruption, vous. C'est correct. Je m'excuse. Et, sans malice, je ne me souvenais pas, parce que, 1985-1989... Mais, en 1994, c'est ça, vous êtes revenu et vous vous souvenez sans doute de ça. Ça avait été initié parce que vos collègues, à l'époque, trouvaient qu'ils avaient de moins en moins de facilité ou de pouvoirs vis-à-vis l'exécutif, et c'était un gouvernement du Parti québécois. Le Parti libéral, après, a eu probablement les mêmes situations, et, grâce au travail qui avait été fait par des députés libéraux aussi à l'époque — ils avaient collaboré avec vous pour faire cette réforme — eh bien, nous avons pu avoir une opposition du Parti québécois très active et qui a profité, qui a joué pas mal fort les avantages de cette réforme parlementaire, et c'est tant mieux. Tant mieux pour les citoyens, tant mieux pour... Ce ne sera pas des grands mots de démocratie, mais tant mieux pour tout ça.

Moi, j'ai déjà présidé de nombreuses commissions. Vous savez, neuf ans au pouvoir, j'ai été assis à votre siège, M. le Président, ici, au salon rouge ou ailleurs, de nombreuses fois, et j'ai toujours eu — et vous prendrez les transcripts de tout ce que j'ai pu faire et dire dans ces commissions — à cœur, même des fois au grand déplaisir de certains des ministres de mon gouvernement, de regarder la liberté de parole et d'intervention des députés de l'opposition, quels qu'ils fussent, que ce soit Jeanne Blackburn, de Chicoutimi, Jean Garon, de Lévis, François Gendron. Non, sérieusement. Et je dis ça, là, parce que vous avez soulevé un point important, c'est celui de la liberté de pouvoir parler ici. Moi, j'ai toujours eu ça à cœur. J'ai même eu un ministre de notre gouvernement qui a décidé de se lever et de partir parce que je refusais d'aller dans le sens où il voulait aller, préférant donner la parole au député de Lévis à l'époque. Le ministre s'est levé, il est parti avec sa suite en arrière, mais, moi, je considérais que je faisais mon devoir et que j'étais là

pour... Justement, quand on est président, on est la pierre de l'édifice, parce que, après tout, deux ans, quatre ans, six ans, 10 ans, huit ans, on part, à un moment donné, mais il reste l'institution. Puis ce qu'on en fait aujourd'hui, elle sera demain ce qu'on léguera à nos enfants ou à nos successeurs.

Alors, voilà, M. le Président, ce que je voulais dire sur votre intervention, d'ailleurs fort pertinente, de la possibilité que certains acteurs du monde juridique regardent ou lisent nos débats en ces commissions parlementaires.

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

• (17 h 10) •

M. Bordeleau: Oui. Alors, je reviens à l'article 105. Juste une question, a priori, que je voudrais clarifier.

M. Brodeur: On ne l'a pas commencé, 105.

M. Chevette: Oui, oui.

Le Président (M. Lachance): On a abordé 105.

M. Chevette: J'ai présenté l'amendement, voyons!

M. Brodeur: Il y a eu une question de règlement, après.

M. Chevette: Je vais te le faire, le règlement, là-dessus. Tu vas le gagner, ton 10 minutes, certain.

M. Gobé: Non, non, il m'a laissé parler.

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

M. Bordeleau: Oui. Sur l'article 105, je veux juste vérifier. Au deuxième alinéa, on utilise le terme «telle automobile», alors qu'on a changé cette terminologie-là dans les autres articles. Dans l'article, dans les deux amendements que vous avez présentés avant, le 91 et le 90, on a remplacé ce mot-là par «une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi». Alors, pourquoi, dans ce cas-là, on...

M. Chevette: C'étaient des dispositions distinctes. Je vais demander à Me Savard de vous répondre. Mais là vous êtes dans le cadre d'un même article. Donc, le mot «telle» réfère dans le même article à un élément. Ce n'est pas tout à fait la même chose.

M. Bordeleau: Ce qui n'était pas le cas dans le 91 et le 90?

M. Chevette: Non. C'est exact. Mais vous comprenez ce qu'on vous dit?

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Chevette: C'est parce que vous l'avez avant.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va, là-dessus, M. le député de l'Acadie?

M. Bordeleau: Oui, ça va pour tout de suite. Je vais vérifier les autres articles auxquels on fait référence.

M. Chevette: Mais il faut que le mot «telle»... Quand on dit «telle», il faut...

M. Bordeleau: Oui, oui, qu'il soit mentionné avant dans le même article.

M. Chevette: ...qu'il soit justifié par une expression au préalable, puis c'est dans la même entité, le même corps, le même article.

M. Brodeur: M. le Président.

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

M. Brodeur: Quand on dit «telle automobile», tout simplement, c'est une automobile qui n'est pas rattachée au permis. Donc, est-ce que ça veut dire que c'est une amende double, une amende pour le chauffeur qui conduit une automobile qui n'est pas attachée à un permis plus l'automobile qui a des déficiences majeures? C'est une autre amende?

M. Chevette: «Qui exerce son métier avec une automobile autre que celle [...] et qui conduit telle automobile lorsqu'elle présente une déficiences.»

M. Brodeur: C'est une automobile qui n'est pas attachée au permis.

M. Chevette: C'est deux choses différentes, ça. C'est une automobile qui n'est pas attachée à un permis, puis l'autre qui comporte une déficiences. C'est deux infractions.

M. Gobé: C'est celle d'en haut, celle du 1^o, ça.

M. Brodeur: C'est «telle automobile», donc c'est celle du paragraphe précédent. Puis celle du paragraphe précédent, c'est une automobile qui n'est pas attachée au permis. Donc, il est en double infraction, premier paragraphe et deuxième paragraphe.

M. Chevette: Qui pourrait être en double infraction, effectivement, qui pourrait être en double infraction.

M. Gobé: Ce n'est pas clair, ça.

M. Brodeur: Parce que «telle automobile», donc c'est dans la nature du même paragraphe. Donc, le même paragraphe dit que c'est une automobile qui n'est pas attachée au permis.

M. Gobé: Tu n'as pas le droit de conduire cette automobile-là, donc tu ne peux pas être sanctionné parce qu'elle n'est pas en ordre. Si tu es sanctionné puis

si tu n'as pas le droit de la conduire... Je m'excuse, M. le Président, j'ai pris la parole, là. Vous permettez que je continue?

Le Président (M. Lachance): Allez-y.

M. Gobé: M. le ministre, on n'a pas le droit de la conduire. D'accord? C'est dit au premier alinéa: «exerce son métier avec une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire de taxi.» Là, lui, ça lui coûte 1 050 \$ s'il est récidiviste. Troisième fois, 1 050 \$; première fois, 350 \$. Et là, en 2^o: «conduit telle automobile lorsqu'elle présente une déficiences majeure constatée au cours d'une vérification avant départ.» Il n'a pas le droit de la conduire puis il fait une vérification avant le départ. Il y a quelque chose qui ne marche pas, là. Il me semble que, s'il n'a pas le droit de la conduire, il n'a pas besoin de la vérifier avant le départ.

M. Bordeleau: Est-ce qu'on ne peut pas proposer un amendement?

M. Gobé: Oui, biffer ça, là.

M. Brodeur: M. le Président, on peut produire un amendement...

M. Gobé: Oui, biffer cette affaire-là.

M. Brodeur: ...si vous nous laissez quelques secondes.

M. Gobé: Retirer ce 2^o. Il n'y a pas de...

M. Chevette: Je pense que le député de Shefford, M. le Président, a soulevé un point. Je lui demande s'il veut présenter son amendement.

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

M. Brodeur: Je m'exécute, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, on est au stade de la rédaction de l'amendement. Ou, à ce moment-là, ça deviendrait un sous-amendement, étant donné qu'on a déjà l'amendement.

M. Brodeur: Est-ce qu'on suspend 30 secondes, le temps d'écrire ça?

M. Chevette: On peut se taire pendant 30 secondes, le temps que vous écrivez. On peut suspendre.

Le Président (M. Lachance): Oui, suspension.

(Suspension de la séance à 17 h 15)

(Reprise à 17 h 18)

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons reprendre nos travaux. M. le député de Shefford,

vous avez un sous-amendement à nous présenter. Veuillez en faire la lecture, s'il vous plaît.

M. Brodeur: ...

Le Président (M. Lachance): Ha, ha, ha! Veuillez en faire la lecture, s'il vous plaît. Vous êtes notaire de profession, vous.

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Lachance): Il me semble que, les notaires, il y en a certains qui n'écrivaient pas trop, trop bien. Ça ne devait pas être votre cas.

M. Brodeur: Non, j'écrivais très bien, au passé. Donc, le sous-amendement se lirait ainsi, à l'article 105: Modifier le paragraphe 2° de l'amendement à l'article 105 en remplaçant les mots «une automobile» par les mots «une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi».

Une voix: En modifiant les mots...

M. Brodeur: En modifiant...

Une voix: Non, «telle».

M. Brodeur: «Telle». C'est «telle».

M. Gobé: Comment ça se lit, maintenant, ça, cette affaire-là, au complet?

M. Brodeur: «Une automobile» par les mots «telle automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi».

• (17 h 20) •

M. Gobé: Non, ça ne marche pas. Ça à quoi à voir avec cet article-là?

M. Brodeur: On recommence. Je réécris, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Un sous-amendement doit modifier l'amendement.

Une voix: C'est ça qui est marqué.

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, le texte de l'amendement, vous l'avez déjà.

(Consultation)

M. Chevrette: Écoutez, ce serait plus simple, là, si on adoptait l'amendement puis que tu annonçais un autre amendement, parce que tu réfères à 105 alors que, dans la mécanique actuelle, on est pris avec un sous-amendement à l'amendement, et je comprends que, pour le secrétariat, quand on va arriver... Dans l'amendement qui est sur la table, il n'y a pas le mot «telle», il est dans l'article. O.K.? Donc, on pourrait avoir deux amendements consécutifs.

Le Président (M. Lachance): Ça serait plus simple comme ça.

M. Chevrette: Adoptez un amendement, vous allez refaire un amendement, puis vous allez arriver aux mêmes fins, vous allez changer «telle automobile» puis ça va être plus simple. Moi, c'est pour fins fonctionnelles, là.

Le Président (M. Lachance): Alors, je comprends, Me Savard, que vous êtes à la rédaction d'un projet?

M. Savard (Gilles): O.K. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: M. le Président, tout simplement, on va fonctionner de la façon la plus facile possible pour arriver au résultat final.

Le Président (M. Lachance): C'est ce qui compte.

M. Brodeur: C'est ce qui compte. Donc, il faudrait adopter avec l'amendement...

M. Chevrette: Moi, je pense que... En tout cas. C'est parce que, quand on dit «un sous-amendement», il faut que le vous greffiez à l'amendement. Pour se greffer à l'amendement du paragraphe 2°, eh bien, ça serait le point 3° de l'amendement, puis le mot «telle», il n'est pas là. Donc, préparons un amendement pour changer, au point 2° de l'article 105, «telle automobile» par «automobile», et puis on va avoir deux amendements, puis ce n'est pas grave. C'est bien plus simple.

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

M. Bordeleau: Je ne veux pas faire une discussion bien longue là-dessus, mais par consentement on aurait pu tout simplement l'ajouter dans l'amendement qui est suggéré puis le mettre là tout simplement, puis il ferait partie...

M. Chevrette: Aussi. Mais c'est parce que, si on se tient sur la technique d'amendement... C'est parce qu'on est obligés de se greffer à l'amendement, sur le plan technique, puis c'est plus achalandé parce qu'on ne retrouve pas les mots de l'article 105. Je pense qu'on se comprend.

Le Président (M. Lachance): Alors, Me Savard...

Une voix: Si on le laisse là, on rend l'exercice difficile.

M. Gobé: Est-ce qu'on pourrait l'avoir écrit, l'amendement, M. le Président? Je pense qu'on est en train de se fourvoyer. On change la mécanique du projet. Non, sérieusement.

M. Chevrette: M. le Président, je vais essayer de parler à M. le député de Shefford, critique officiel.

On modifierait le point 3° qui est dans l'amendement, dans notre amendement à nous autres, en demandant... On pourrait faire un amendement de retrait du point 3° puis lire ceci: Remplacer le paragraphe 3° de l'amendement de l'article 105 par le suivant:

3° par l'insertion, dans le paragraphe 2° et avant le mot «conduit», du mot «qui», et par le remplacement de «telle automobile» par «une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi», de sorte qu'on s'entendrait pour retirer 3° et mettre ça.

M. Brodeur: Consentement.

M. Chevette: Consentement. Donc, on retire 3° de l'amendement, M. le Président, et on présente l'amendement au point 3° à la place.

M. Gobé: Est-ce qu'on peut l'avoir écrit, M. le Président? Parce que là...

M. Chevette: C'est sûr, sûr, sûr. Allez l'imprimer...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous en faites...

M. Chevette: Non, non, c'est correct.

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

M. Chevette: Non, le député de Shefford en avait... Moi, je veux lui laisser le mérite de l'avoir soulevé.

M. Gobé: Oui. Je veux l'avoir écrit, moi.

M. Chevette: C'est sûr. Mais est-ce que vous comprenez bien, M. le député de Shefford?

M. Brodeur: Oui, oui, très bien.

Une voix: Oui, c'est beau.

M. Brodeur: Je pense que le député de LaFontaine, après en avoir pris connaissance, il me soulevait un point qu'il soulèvera à tous les membres de la commission.

M. Chevette: Non, mais vous pouvez aller le photocopier. C'est présenté par le député de Shefford.

M. Brodeur: C'est ma nouvelle écriture. Y avait-il une faute?

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'on suspend quelques instants?

M. Brodeur: On va suspendre, en attendant, quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 26)

(Reprise à 17 h 29)

Le Président (M. Lachance): Nous allons reprendre nos travaux. Alors, M. le député de Shefford, le sous-amendement.

M. Brodeur: Oui. M. le Président, le sous-amendement se lirait ainsi: Remplacer le...

M. Chevette: C'est-à-dire que... Je ne suis pas sûr, là. C'est entendu, de consentement, de retirer le 3° et puis de placer ce 3° là dans l'amendement.

M. Brodeur: C'est exactement ça, M. le Président.

M. Chevette: Le sous-amendement était de retirer... pour arriver avec un amendement.

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: Peu importe, allez-y n'importe comment, je m'en fous.

M. Brodeur: Est-ce que le premier amendement à l'amendement serait de retirer le paragraphe 3°? Non?

M. Chevette: On n'en a même pas besoin.

Le Président (M. Lachance): Non, pas nécessaire.

M. Brodeur: Remplacer le paragraphe 3° de l'amendement de l'article 105 par le suivant.

M. Chevette: C'est ça. C'est beau.

• (17 h 30) •

M. Brodeur: J'ai de la misère à me relire. Excusez-moi. Oui, je pourrais peut-être me faire relire par Me Savard.

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Me Savard.

M. Brodeur: Faites comme si c'était moi qui lisais.

M. Savard (Gilles): Donc, je serai vos yeux. Remplacer le paragraphe 3° de l'amendement de l'article 105 par le suivant:

3° par l'insertion, dans le paragraphe 2° et avant le mot «conduit», du mot «qui», et par le remplacement de «telle automobile» par «une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi».

M. Chevette: M. le Président, j'accepte la proposition et je suis prêt à voter en faveur.

Le Président (M. Lachance): Bon. Alors, est-ce que ce sous-amendement est adopté?

M. Gobé: Non. M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Ah bon!

M. Gobé: Oui, c'est ça. C'est compliqué, cette affaire-là. C'est parce que...

Une voix: ...

M. Gobé: Non, non, mais on est en train de faire ça à la pièce. Le fait qu'on adopte les amendements, c'est qu'on passe par-dessus des articles, puis, vu qu'on ne lit pas les articles précédents, eh bien, on est rendus qu'on change la dynamique du projet de loi. Moi, je veux bien, remarquez bien, mais on va se retrouver avec des contradictions, et ce n'est pas normal.

L'article 105, si on le lit: «Commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi.» Bon, on enlève «qui». D'accord? Je prends pour acquis que les «qui» sont enlevés et qu'on les rajoute aux bons endroits.

«1° qui exerce son métier avec une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire de taxi — bon, ça, c'est correct;

«2° conduit telle automobile...»

Et là on l'amende, «autre que celle attachée»... Là, on va dire qu'elle est «attachée à un permis de propriétaire». Bon, ma question...

M. Chevette: On peut-u suspendre deux minutes, M. le député, sur une proposition? Non, mais je pourrais proposer une suspension...

M. Gobé: Non.

M. Chevette: ...pour que le Parti libéral, il se concerte sur l'amendement qu'il vient de faire, puis, s'il est d'accord, bien, on pourrait, parce que ça serait à nous autres à discuter d'un amendement que vous avez fait... Parce que là ça a l'air échevelé un petit peu pas mal, pour ne pas dire ébouriffé.

M. Gobé: Non. Mais non, mais non. Pas du tout.

M. Chevette: Pas du tout? Bien, vous vous regarderez. Faites venir une glace, ça presse.

M. Gobé: Pas du tout, mais alors pas du tout, mon cher, au contraire.

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

M. Brodeur: M. le Président, moi, je suis suspendu aux lèvres du député de LaFontaine.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Brodeur: Non, sûrement que... D'ailleurs, il en a discuté avec moi lors de la suspension, et je pense que le point qu'il veut apporter pourrait apporter un éclairage supplémentaire à l'amendement que nous avons proposé, M. le Président.

M. Chevette: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Ça, là, le 105 était fait, dans un premier temps, pour prévoir, d'après ce que je veux voir, deux choses: l'utilisation d'une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire de taxi et la conduite de cette automobile lorsqu'elle présente une défectuosité majeure constatée au cours d'une vérification avant départ. Et là ça nous a amenés à ce que le ministre disait tout à l'heure lorsqu'il y a une voiture, dont le permis est attaché, qui a un accident, qui est accidentée, et lorsqu'il y a une voiture de remplacement qui se prend — d'accord? — et que, avant de partir, le chauffeur se rend compte qu'il y a une défectuosité, premièrement.

Et là, M. le Président, ça amène deux questionnements. On va revenir aux autres articles à côté, vous allez voir pourquoi je vous dis ça. Premièrement, si on va à l'article 99: «Commet une infraction et est passible d'une amende — 99 parce que vous ne l'avez pas appelé, mais, vu qu'on va amender par amendement, qu'on saute les articles à cause des amendements, il faut bien y revenir, sinon on aurait étudié 99 — de 90 \$ à 270 \$, le conducteur d'un taxi, d'une limousine et d'une limousine de grand luxe qui:

«1° omet de remplir, tenir à jour ou conserver à bord de l'automobile qu'il conduit un rapport de vérification avant départ conforme à un règlement visé à l'article 51 — donc, on parle d'un rapport; au départ, ça prend un rapport;

«2° a en sa possession plus d'un rapport de vérification [...] — donc, il faut qu'il ait un seul et unique bon rapport;

«3° n'informe pas le titulaire du permis de propriétaire de taxi de toute défectuosité notée au rapport de vérification avant départ ou omet de lui transmettre sans délai une copie de ce rapport de vérification.»

Je prends pour acquis que, si le chauffeur note des défectuosités avant le départ et vu qu'il est obligé, par l'article 99, de le mentionner au propriétaire du taxi — il est obligé, il n'a pas le choix — bien, il va dire: Ne prends pas la route, là, hein? Ou alors, s'il dit: Non, occupe-toi-z-en pas, prends la route, on le ramasse à 105 km/h puis là il prend un ticket, le pauvre chauffeur, ce qui fait dire qu'un propriétaire qui entretiendrait mal son véhicule pourrait dire à un chauffeur: Si tu veux gagner ta croûte aujourd'hui, toi, Jos, là, tu vas le conduire pareil, le taxi; puis, si tu te fais poigner, bien, tu vas payer la taxe, tu vas payer l'amende. Alors, M. le ministre, ça, c'est 99.

Mais, plus loin — on va à 102 aussi — à 102: «Commet une infraction et est passible d'une amende de 175 \$ à 525 \$ — puis ça peut être multiplié par trois, là, comme M. Savard nous disait tout à l'heure — le chauffeur d'un taxi, d'une limousine et d'une limousine de grand luxe qui, après avoir constaté une défectuosité mécanique, omet d'en faire rapport sans délai au titulaire de permis de propriétaire de taxi selon la forme, la teneur et les modalités...» On couvre ça à 102, alors ce qui nous amène à constater que 105 n'était pas fait pour ça. Loi actuelle 105 est fait pour un autre genre de véhicule, celui qui n'a pas de permis. Alors, le fait de l'amender pour mettre la voiture avec permis à 105, à l'alinéa 2° dénature la mécanique du projet.

Moi, ce que je suggère, à ce moment-là, M. le ministre, c'est que, à 105, pour le rendre plus simple,

plus facile, on pourrait faire en sorte que le deuxième alinéa, «conduit telle automobile lorsqu'elle présente une défectuosité majeure»... Eh bien, on pourrait l'enlever, parce que, tout simplement, au premier alinéa, c'est: «...est passible d'une amende [...] le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi — on ne parle pas du propriétaire — qui — vous avez fait rajouter "qui"; je suis d'accord;

«1° exerce son métier avec une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire de taxi.»

On pourrait spécifier là «à moins qu'elle soit autorisée comme véhicule de remplacement».

Une voix: ...

M. Gobé: D'accord. D'accord, on pourrait faire ça. Et le 2°, bien, à ce moment-là, il saute, il n'a plus besoin d'être là, parce que ce n'est pas prévu dans la loi. Il ne peut pas avoir un véhicule qui n'est pas autorisé, faire un rapport avant, il n'est pas autorisé. Quand même qu'il ferait une inspection, ça n'existe pas, l'inspection, le véhicule n'a pas le droit, selon le premier alinéa, d'être sur la route.

Et, si on rajoute l'amendement de mon collègue — puis mon collègue a raison; je suis désolé de devoir parler un peu différemment de lui — on va... Parce qu'on n'avait pas regardé 99-102 avant. Si on regarde ces articles précédents là, plus 105 dans sa teneur, dans sa pensée, ce n'est pas ça qu'il veut prévoir. Il ne prévoit pas ce genre de situation là, il prévoit plutôt la situation où le chauffeur conduit une voiture qui n'est pas celle habituelle sur laquelle le permis... — ce que le ministre nous a fait adopter tout à l'heure; il n'a pas voulu, à 90, accéder à mes remarques — mais une autre voiture que celle-là.

Alors, moi, je comprends mon collègue et puis je ne sais pas ce qu'on va faire avec ça. C'est quelque chose quand même d'assez particulier, hein? Je pense, M. le ministre, que, pour le bien du projet de loi, on pourrait suspendre cet article-là et regarder... Parce que vous allez voir qu'à 102 puis à 99 c'est prévu, c'est là. Oh, vous pouvez sourire, et tout ça, mais il n'en reste pas moins que, lorsque vous faites des appels pour étudier sérieusement les projets de loi, vous avez là un exemple parfait. Aux articles 99, 102 puis 105, on fait de la redondance puis on le modifie, et, en le modifiant, on dénature la raison pour laquelle il est là. La raison pour laquelle il est là, c'est qu'un conducteur ne peut pas conduire «une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire», en 1°, et, en 3°, «dont le permis de conduire ou la classe autorisant la conduite d'un taxi a été modifié, suspendu ou révoqué et qui a omis d'en informer sans délai le titulaire de permis de propriétaire de taxi de l'automobile qu'il conduit». Voilà. C'est exactement ça, M. le Président.

Donc, moi, je fais appel à vous, M. le ministre, avec grande collaboration — ha, ha, ha! — et je souhaiterais que vous regardiez 99. Vous ne l'avez même pas regardé depuis que je parle, là, parce que vous avez dit dans votre tête: Ce que lui dit, là, ça ne doit pas être bon, ça ne se peut pas, je ne comprends pas ça. Vous l'avez dit tout à l'heure. Mais là je fais appel humblement à vous, à 99, puis, si vous ne voulez pas

voir 99, voyez au moins 102, humblement. Prenons trois minutes pour le lire. M. Savard, votre avocat qui est à côté, là, Me Savard va le regarder avec vous puis va convenir avec moi qu'on dénature le projet et que ça, c'est prévu. Ce qu'on veut mettre dans 105, c'est prévu dans 99 et dans 102.

Humblement, regardons-le, M. le ministre. Vous verrez qu'on aura fait avancer encore une fois la cause du projet de loi. Même si je ne partage pas forcément l'ensemble du projet de loi, il y a un certain nombre de choses qui méritent d'être arrangées, d'être changées, d'être modifiées, parce que le monde qui va devoir vivre avec ça, eh bien, lui, il va devoir payer ou ne pas payer ou être dans des situations de poursuite ou d'immobilisation de son travail ou de son permis parce qu'il y a des révocations, il y a de la récidive, il y a de l'argent là-dedans, parce que le projet de loi n'est pas clair. Puis il n'y a pas de honte à avoir un projet de loi qui n'est pas clair, ça arrive. Malheureusement...

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons...

M. Chevette: M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Non, c'est le vote.

M. Gobé: Il y a le vote.

Une voix: Il y a le vote sur la motion.

M. Gobé: C'est la motion qui est...

Une voix: C'est la motion de suspension, hein?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Gobé: Oui, c'est ça. Moi, je souhaiterais, M. le ministre, qu'on reprenne à 99 et à 102, qu'on profite du temps, là, puis vous allez voir qu'on va arriver à 105 et qu'on va être d'accord, tout le monde.

Le Président (M. Lachance): Alors, je suspends les travaux de la commission jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 40)

(Reprise à 20 h 8)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux. Nous en sommes à l'étude détaillée du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi. Au moment de la suspension de nos travaux, nous en étions à l'article 105, à discuter d'un sous-amendement qui faisait suite à un amendement. M. le ministre.

M. Chevette: Bien, moi, j'avais déclaré que j'étais d'accord avec l'amendement du député de Shefford. Je ne sais pas ce qu'on peut demander de mieux.

Une voix: C'est ça, le problème.

Le Président (M. Lachance): M. le député...
Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Brodeur: Je pense que la parole était au député de LaFontaine lorsque nous avons quitté.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Je vais faire comme vous, je vais enlever ma veste, je pense.

Alors, comme j'ai essayé de convaincre mes collègues, bien sûr, et M. le ministre, mais surtout mes collègues, à l'article 105, le 2° n'est pas forcément nécessaire parce que 99 et 102 prévoient le genre d'infractions qu'on veut réintroduire en amendant 2° de 105. Alors, vu que le législateur, normalement, il n'est pas censé faire de la redondance et écrire des choses pour rien...

Je comprends mon collègue de vouloir préciser cela et je pense que, sur ce côté-là, c'est certainement une bonne initiative, mais le fait, c'est que, quand on lit les autres articles, 99 et 102, que malheureusement on n'a pas étudiés... N'oubliez pas, là, nous sommes à l'article 105. O.K.? Un projet de loi, ça se bâtit du premier article jusqu'à la fin. D'accord? Alors, le premier, puis, à la fin, on se rend au dernier article qui, normalement, si le projet de loi correspond à ce qu'on connaît, se lit: Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à la date x y, qui est la date à laquelle le projet de loi reçoit la sentence, généralement, du lieutenant-gouverneur. Bon. Bien, celle qui est votée ici, le lieutenant-gouverneur la signe. Mais là on saute un peu, on fait du saute-mouton. C'est le cas de le dire, c'est la meilleure image qu'on peut prendre.

• (20 h 10) •

Le Président (M. Lachance): Sur consentement, M. le député.

M. Gobé: Oui, oui, non, non, mais ce n'est pas un blâme. M. le Président, loin de moi l'idée de blâmer qui que ce soit. D'accord? Mais force est de constater que c'est quand même ça qui arrive, et le fait de faire du saute-mouton nous amène à perdre un peu le fil conducteur du projet de loi. Et le meilleur exemple qu'on peut avoir, eh bien, c'est lorsqu'on arrive à 105 et qu'on veut amender le 2° de 105 pour introduire une disposition alors qu'elle existe à 99 et, par la suite, à 102. Moi, je trouve... Le plus sage, ce serait, à ce moment-là, d'enlever complètement le 2° de 105, puis on pourrait l'adopter comme ça avec les amendements du ministre, là, les «qui». Le ministre a amené des amendements, «qui». Alors, on enlève un «qui» en haut, on en rajoute un au premier. Au deuxième, on l'enlèverait.

M. Chevette: Juste 30 secondes, M. le Président. Une question à vous: Voulez-vous nous dire sur quel article on discute?

Le Président (M. Lachance): Sur l'article 105, M. le ministre.

M. Chevette: Oui, mais sur quelle proposition?

Le Président (M. Lachance): Et nous en sommes sur le sous-amendement qui a été proposé, déposé par le député de Shefford.

M. Chevette: Merci. C'est juste pour bien situer le débat pour la compréhension de tous les gens qui nous écoutent ou qui nous liront.

M. Gobé: Alors, je suis content, M. le Président, de voir que le ministre fait une partie de votre travail. Je considère qu'il doit faire un travail d'éclairage, là, des gens, mais, normalement, je pense que tout le monde avait compris que, lorsqu'on a ajourné, nous étions sur le sous-amendement présenté par notre collègue, qui visait à modifier le 2°.

Moi, j'essayais de faire valoir un point, c'est que point n'était forcé de modifier le 2°, on pouvait tout simplement annuler le 2° parce qu'il devenait obsolète — il ne servait à rien, tel qu'il est libellé actuellement — et que le modifier faisait juste rajouter à ce qu'il y avait à 99 puis à 102. C'est ça que j'essayais de faire valoir, et puis, bon, ça a l'air que je prêche dans le désert. Je sais que ce n'est pas facile, prêcher dans le désert, mais je pense que ç'aurait été...

Une voix: Jésus.

M. Gobé: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine, vous avez toujours la parole.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Certainement. Bon, je souhaiterais que vraiment on regarde ça, là. Il faudrait ou le suspendre... Puis, si on avait le temps, là... J'ai suggéré aux gens autour du ministre, aux gens qui sont de son cabinet ou de la fonction publique, là — je ne sais pas lesquels sont lesquels — mais de profiter du temps, de l'intermission qu'il y avait de 18 heures à 20 heures pour regarder cela. D'après ce que je peux voir, ça n'a pas forcément été fait, et le ministre revient dans les mêmes dispositions qu'il avait, il tient absolument à ce qu'on continue dans la même direction, de la même façon. J'ai l'impression qu'il va se rendre compte un jour que son article du projet — je ne sais pas si le projet de loi sera adopté, de toute façon, mais, lorsqu'il sera adopté, s'il l'est — est un anachronisme.

Le 2° est un anachronisme par rapport à la rédaction de l'article 105, et il a une occasion en or de pouvoir le faire. Ça fait trois, quatre fois que je dis qu'il a l'occasion. Je souhaiterais que nous le fassions, et, après ça, bien, on pourrait l'adopter. Ce serait un article d'adopté, ce qui ne serait pas mauvais, et puis on pourrait aussi, à ce moment-là, aller à 99 puis à 102, ce qui nous permettrait, dans le jeu de saute-mouton que nous avons entrepris depuis hier, de retrouver le fil conducteur qui nous ferait comprendre ça.

C'est parce que, tel qu'il va être libellé, il va en contradiction avec ce qu'il y a d'écrit en premier. Si on prend le 105: «Commet une infraction et est passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$, le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi:

«1° qui — avec son amendement, quand il va être adopté — exerce son métier avec une automobile autre que celle attachée à un permis de propriétaire de taxi;

«2° qui conduit telle...»

Pourquoi on a mis «telle», à l'origine? Pourquoi on a mis «telle»? Ça n'a pas été mis là par hasard. Le ministre nous a dit qu'il était président du Comité de législation. Moi, je veux bien croire ça, là. C'est écrit, en tout cas, dans les statuts.

Une voix: ...

M. Gobé: Oui, oui, je... À ce moment-là, lorsqu'il a passé ça, la première fois, au Comité de législation, ça n'a pas été mis pour rien, «telle». C'est parce qu'on le reliait au premier paragraphe, 1° de 105. C'est pour ça. Là, on veut le changer, on veut l'enlever. Ça n'a pas été mis pour rien. Est-ce que le ministre est conscient qu'il va dénaturer cet article, qu'il va le rendre quasiment, en fait, dupliqué? Alors, s'il le duplicate, pourquoi le faire?

Et, lorsqu'il va se lire, M. le Président, par la suite, eh bien il peut y avoir des gens, plus tard, qui diront: Bien, voilà, nous, en vertu de l'article 105, on ne peut pas faire ça ou on peut le faire, puis, en vertu de l'article 99 et 102, bien, ce n'est pas tout à fait la même affaire. Alors, il pourrait y avoir un imbroglio et il pourrait y avoir de la contestation des gens qui comprendront mal.

Alors, voilà, M. le Président, ce que je voulais dire, et, moi, je souhaiterais — et je le répète une dernière fois — qu'on aille à 99, qu'on regarde 102, et, par la suite, on va comprendre que 105 ne devrait pas être modifié de cette façon-là mais d'une autre façon. Alors, chacun peut avoir son opinion.

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

M. Gobé: C'est l'essentiel que j'ai à vous dire là-dessus pour l'instant.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que le sous-amendement du député de Shefford est adopté?

M. Brodeur: Attendez une seconde, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député, le parrain du sous-amendement.

Une voix: Le parrain lui-même.

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Brièvement, j'ai bien écouté le député de LaFontaine, et, si j'ai bien compris son souhait, son souhait, c'était d'adopter plusieurs articles...

M. Chevette: Vous avez vu un «si», hein?

M. Brodeur: ...en même temps, en fin de compte, parce que plusieurs articles ont des corrélations communes.

M. Chevette: Ha, ha, ha! C'est dur, déconner, hein? Ha, ha, ha!

M. Brodeur: M. le Président, question de règlement.

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

M. Brodeur: J'aimerais beaucoup pouvoir terminer.

M. Chevette: Très honnêtement, je m'excuse profondément. Et je suis sincère, je m'excuse auprès de vous.

Une voix: On n'a pas manqué de respect.

M. Brodeur: Donc, M. le Président, sur la question de règlement, j'aimerais pouvoir terminer mon intervention.

M. Chevette: Sans rire. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Non, j'ai bien saisi les remarques du député de LaFontaine qui a lu attentivement tout le projet de loi, et il y a plusieurs articles qui sont en corrélation les uns avec les autres. Je comprends bien que la façon que nous avons d'adopter ce projet de loi là, que le député de LaFontaine qualifie de saute-mouton, fait en sorte que souvent il pourrait arriver qu'on adopte un amendement qui devrait plutôt faire l'objet de plusieurs amendements dans plusieurs articles. Donc, M. le Président, loin de moi l'intention d'avoir déposé un amendement qui susciterait un amendement à d'autres articles, sauf que, dans le cas actuel et dans le processus que nous avons choisi, c'est pour cette raison-là que j'ai déposé cet amendement-là. Sauf qu'il serait possible, comme le député de LaFontaine l'a proposé, peut-être de suspendre l'étude de l'article 105 pour faire en sorte d'étudier au même moment les articles...

M. Gobé: Les articles 99 et 102.

M. Brodeur: ...99 et 102 dont le député de LaFontaine a fait amplement état. Donc, tout est sur la table, M. le Président. Moi, de mon côté, je suis ouvert à la proposition du député de LaFontaine et peut-être, en son nom et au nom de l'opposition, que je peux faire la proposition de suspendre l'étude de l'article 105 de même que l'amendement afférent à cet article-là qui, je crois, est valable, sauf que, sans avoir étudié 99 et 102... Il est possible qu'une vue commune de ces trois articles-là ferait en sorte que le projet de loi serait d'autant plus bonifié. Merci.

Le Président (M. Lachance): On pourra aussi les adopter immédiatement en bloc, ce qui réglerait le problème.

M. Brodeur: On pourrait regarder 99 et 102. On pourrait étudier les trois articles en bloc.

Le Président (M. Lachance): Sur l'article 105, le sous-amendement, est-ce que le sous-amendement est adopté?

• (20 h 20) •

M. Chevrette: M. le Président, je demande le vote nominal sur le sous-amendement. Le vote nominal sur l'amendement du député de Shefford.

Le Président (M. Lachance): Le vote nominal est demandé.

M. Brodeur: Je demanderais la suspension quelques instants.

Une voix: Oui, c'est une bonne idée, ça.

Le Président (M. Lachance): Le vote étant demandé, je ne peux pas suspendre maintenant, M. le député de Shefford. Le processus doit s'accomplir.

M. Gobé: Faites, M. le Président. Vous êtes là pour officier, officiez.

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

Le Secrétaire: M. Brodeur (Shefford)?

M. Brodeur: Pour.

Le Secrétaire: M. Gobé (LaFontaine)?

M. Gobé: Abstention.

Le Secrétaire: M. Benoit (Orford)?

M. Benoit: Abstention.

M. Chevrette: Ha, ha, ha!

Le Secrétaire: M. le ministre des Transports?

M. Chevrette: Je suis pour.

Le Secrétaire: M. Boucher (Johnson)?

M. Boucher: Tout à fait pour.

Le Secrétaire: M. Deslières (Salaberry-Soulanges)?

M. Deslières: Pour.

Le Secrétaire: M. Gagnon (Saguenay)?

M. Gagnon: Pour.

Le Secrétaire: M. le Président?

Le Président (M. Lachance): Abstention.

Le Secrétaire: Pour, 5; contre, aucun; abstentions, 3.

Le Président (M. Lachance): Alors, le sous-amendement du député de Shefford est adopté. On en vient maintenant à l'amendement. Est-ce que l'amendement à l'article 105 est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Chevrette: M. le Président, avant de l'adopter, j'aimerais dire que, anciennement, dans l'histoire même moyenâgeuse, on avait ce qu'on appelait des réunions de famille. Des fois, c'était triste, et ils y engageaient un amuseur public. Et, lorsqu'on voulait dérider les enfants, on sortait l'amuseur public, qui se faisait donc aller, et là les gens applaudissaient par sympathie. Je vous ferai remarquer qu'on vient d'adopter un amendement du Parti libéral, un amendement du critique de l'opposition, et que deux de ses collègues se sont même abstenus, dont l'un a parlé 20 minutes contre. Vous chercherez où est l'amuseur public. Merci.

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

M. Brodeur: M. le Président, premièrement, le ministre prête des intentions à un de nos collègues. Premièrement.

M. Chevrette: Je n'ai nommé personne.

M. Brodeur: Deuxièmement, M. le Président, il y a une chose qui est claire, ici, il n'y a personne qui est muselé, les gens sont libres de leur opinion, et ce qui s'est fait de ce côté-ci n'empêche pas... Le vote pour ou l'abstention n'empêchent pas que, au moment où nous allons étudier les articles 99 et 102, des amendements pourront être apportés dans le sens où le député de LaFontaine a fait son discours. Donc, dans ce sens-là, il est évident que, du côté de l'opposition, il n'y a personne qui est muselé, chacun a droit à son opinion. Et, de toute évidence, de l'autre côté, ce n'est pas nécessairement le cas.

À partir de ça, M. le Président, je pense que c'est de prêter des intentions ou de dévier... même si le ministre n'a pointé personne en particulier.

M. Chevrette: Qui je visais, selon vous?

M. Brodeur: M. le Président, je pense que ce n'est pas une attitude à poursuivre pour le reste de la commission, qui devrait s'étendre jusqu'à minuit.

M. Chevrette: ...

M. Brodeur: Jusqu'à minuit.

M. Chevrette: Bien oui! Vous voulez avoir du fun?

M. Brodeur: Et donc, M. le Président, à ce moment...

M. Chevrette: Vous allez empêcher des gens de toucher à des avantages.

M. Brodeur: M. le Président, question de règlement. J'avais fait une question de règlement dès ce matin là-dessus. Quand c'est à mon tour à parler, j'aimerais qu'on me laisse parler. Et, quand ça sera le tour du ministre...

M. Chevrette: ...je dois m'excuser.

M. Brodeur: ...ça me fera un plaisir de le laisser parler. Pour ce qui est des autres articles, M. le Président, on ne vient d'adopter qu'un amendement à l'article 105, que l'amendement, et ce n'est pas dit encore qu'il n'y aura pas d'autres amendements à l'article 105, puisqu'il n'est pas adopté, qui iront dans le sens de la demande du député de LaFontaine. Donc, on ne peut présumer d'absolument rien, absolument rien, dans le cadre de l'adoption de ce sous-amendement à l'article 105. Donc, dans ce sens-là...

Le Président (M. Lachance): Le sous-amendement a été adopté, M. le député. Maintenant, nous en sommes sur l'amendement.

M. Brodeur: Oui. Donc, M. le Président, ça n'empêche pas le député de LaFontaine de déposer des amendements sur l'article 105.

M. Chevette: Non. Il a parlé son 20 minutes, il ne peut plus.

M. Brodeur: Il a parlé sur le sous-amendement.

M. Chevette: Non, il a parlé son 20 minutes sur l'amendement avant.

M. Brodeur: Est-ce qu'il a parlé sur l'amendement?

M. Chevette: Vous le demanderez auprès... Vous le demanderez.

M. Brodeur: Il n'a pas parlé sur l'article non plus.

M. Chevette: Vous le demanderez à celle qui tient le temps.

M. Brodeur: Donc, ça n'empêche pas... Il doit rester encore passablement de temps.

M. Chevette: Bien, j'espère que ce n'est pas le seul bouche-trou qu'il y a dans la gang pour boucher les trous de temps, là!

M. Brodeur: M. le Président.

M. Chevette: Voyons! Ça n'a pas d'allure, ça.

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

M. Brodeur: M. le Président, s'il vous plaît!

M. Chevette: Non, je veux avoir la question des temps avant de continuer.

M. Brodeur: Oui. M. le Président, il faudrait continuer...

M. Chevette: On l'a assez entendu, nous autres.

M. Brodeur: M. le Président.

M. Chevette: Puis je ne suis pas tout seul.

Le Président (M. Lachance): Vous avez la parole, M. le député de Shefford, pendant qu'on vérifie le temps.

M. Brodeur: Je vous remercie de le reconnaître, M. le Président. Tout simplement pour vous dire que ce n'est pas parce qu'on a adopté un sous-amendement que nous allons adopter l'amendement, que nous allons adopter l'article. Donc, ça serait de prêter des intentions au député de LaFontaine qui peut aussi apporter des amendements aux articles 105, 99 et 102. Je l'ai suggéré il y a quelques instants, que ces articles-là soient... Est-ce que c'est à mon tour à parler, M. le Président?

Le Président (M. Lachance): Si vous voulez continuer, vous avez la parole, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Donc, comme je le disais il y a quelques instants, il sera possible, et surtout particulièrement à la suite de la suggestion du député de LaFontaine, de voir les articles 99, 102 et 105 pour adoption, puisqu'il aura probablement un amendement à déposer qui fera en sorte que ces articles-là soient adoptés de façon correcte et que les amendements qui seront adoptés sur 105 pourront l'être aussi sur 99 et 102, et ultimement peut-être aussi de modifier encore une fois l'article 105. Donc, compte tenu de toutes ces possibilités, l'intervention du député de LaFontaine était fort à propos.

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

M. Chevette: Oui, M. le Président. Je vais prendre une couple de minutes pour reprendre ma métaphore de tantôt. C'est parce que j'ai parlé avec des gens qui sont assis ici, dans cette salle, qui ont perdu, qui ont sacrifié deux jours de salaire pour voir travailler du monde, pour voir travailler du monde supposément intelligemment sur une loi qui y va de leur sort, qui veut leur donner une structure d'association professionnelle, qui veut leur donner une structure de prise en main par eux, qui peut aller jusqu'à se voter un code de déontologie, qui peut aller à se voter des types de services à se donner. C'est des gens qui sont habitués de besogner dur, et qui croyaient qu'au Parlement — pour avoir jasé avec quelques-uns, en tout cas — on pouvait être capable d'étudier une législation de façon sérieuse, de façon réfléchie, de façon intelligente, qu'on n'était pas ici pour tuer du temps ou empêcher les choses d'évoluer, qu'on était capable d'argumenter de façon cohérente sur un article, d'amener des arguments logiques pour améliorer le sort d'une législation, et qui, somme toute, sont extrêmement déçus — puis c'est de même que se dégrade une démocratie, c'est de même que se dégrade un Parlement — d'entendre des amuseurs publics, à toutes fins pratiques, dire n'importe quoi relié avec 99, dire que je n'ai pas dit que 99... que je n'ai pas parlé de 102.

Écoutez, M. le Président, quelqu'un qui se prépare un tant soit peu avec une législation... De dire que c'est moi qui ai voulu ça incohérent, j'ai des petites

feuilles que j'ai gardées puis que je vais garder longtemps. Ça a été écrit par l'opposition, ça: On veut commencer par les articles 20, 75, 134, 130, 71, 36, 39, 13 parce qu'on veut précisément régler des gros problèmes qui créent de l'inquiétude dans l'industrie du taxi. Parfait, on va commencer par ça.

J'ai dit plus que ça — nous avions deux groupes d'amendements, le deuxième groupe qui était des feuilles jaunes et le premier groupe, qui était des feuilles blanches: On va commencer à adopter tous les amendements qui sont désirés avant de passer les articles qui ne sont pas contentieux. M. le Président, on a commencé par les feuilles jaunes, on a passé au travers; il reste deux, trois articles. Ils ont reçu l'ordre, de l'autre côté — je vais vous le dire, moi, qu'est-ce qui s'est passé — de faire du temps.

• (20 h 30) •

Puis là je voudrais parler à vous autres, parce que j'ai le droit, à l'intérieur de mon 20 minutes, de parler à vous autres. Ils ont reçu l'ordre de faire du temps. Il y en a qui savent ce que c'est que faire du temps, qui développent des principes, qui accrochent des idées cohérentes à travers ça, puis il y en a d'autres qui disent ce que vous avez entendu depuis 15 h 30, 16 heures, et c'est ça qui va relever le Parlement vis-à-vis des hommes et des femmes qui travaillent 12 heures par jour, 13 heures par jour puis qui voient là une occasion d'améliorer leur sort. C'est ça qui donne le goût à des parlementaires de sacrer tout ça là puis de rentrer chez eux. C'est ça qui donne le goût à des parlementaires de dire: C'est-u ça, la politique? C'est ça qui donne le goût à des parlementaires de dire: Mais qu'est-ce que tu fais là? Tu ne pourrais pas au moins construire, proposer des choses intelligentes, connaître un peu notre industrie puis savoir comment on peut l'améliorer, le sort de l'ensemble des propriétaires et des locataires? C'est à ça que vous vous attendiez sans doute.

Moi, je vous avoue, après avoir tout appris ça, là, avoir pris leur propre procédure à eux, avoir dit: On va tout passer les amendements, croyez-le ou non... Puis, avez-vous remarqué qu'ils en ont fait parler juste un quasiment exclusivement pendant 20 minutes à chaque fois? Ça arrive, ça, dans les groupes. Ils prennent, vous savez ce que je veux dire, puis ils l'envoient en avant, puis ils disent: Faites-toi aller, t'aimes ça. De temps en temps, je suis convaincu qu'il y en a qui sont gênés. De temps en temps, ceux qui ont le plus de plomb dans la tête, ils ont un ressentiment, j'en suis convaincu, parce que j'ai été dans l'opposition comme j'ai été au pouvoir, moi. J'ai été sur les deux côtés de la Chambre. Puis j'ai déjà écouté le député de Verdun, par exemple — je vais en donner, des exemples — dans des filibusters où il s'accrochait à un principe puis qu'il développait des principes. Mais il ne mêlait pas tout! Il y en a qui sont en train de brasser une bouillabaisse, puis ils ne savent même pas si c'est du poisson ou bien donc du bison qu'il y a dedans. Mais ça, ce n'est pas grave, ça se sent, ça se voit, ça se constate.

Je dois vous avouer que vous avez raison, sauf que dites-vous qu'il en reste encore qui veulent travailler de façon constructive. Dites-vous qu'il y en a encore qui vont expliquer, par exemple, suite à la grève de demain, pour un certain nombre, qu'il va y avoir minimalement

45 à 50 amendements les plus majeurs d'adoptés, puis qui règlent à peu près tous les obstacles qui avaient été présentés par le député de Shefford, puis qui avaient été véhiculés par le député de Shefford auprès du député de Joliette et ministre des Transports. Puis, chaque fois qu'on nous a apporté quelque chose qui avait un tantinet d'allure, on l'a accepté. On vient de voter pour leur amendement — vous n'avez pas remarqué ça, là? — puis il y en a un qui a trouvé le moyen de parler 20 minutes contre l'amendement de son collègue, puis on appelle ça du parlementarisme positif, de la démocratie. Je vous avoue que je vous comprends. Mais découragez-vous pas, ce genre d'individu là ne se bâtit jamais de grande crédibilité puis de grandes responsabilités, parce que, quand il arrive, après, parce qu'il y a un changement de pouvoir — ça arrive dans la démocratie — ordinairement, le chef regarde la cohérence de ses ouailles, puis il dit qu'est-ce que lui peut faire par rapport à ce qu'un autre peut faire, puis il analyse des comportements. Puis, quand c'est un amuseur, bien, on le laisse amuseur. Quand c'est quelqu'un de sérieux, bien, on lui dit qu'il peut remplir des choses et des responsabilités. Ça, ça arrive, dans la vie, dites-vous ça, dans toutes les démocraties.

Moi, je dois vous avouer que je voudrais m'excuser pour ce qui se passe depuis 15 heures. Je voudrais juste m'excuser. Pas m'excuser de ce que j'ai fait comme bouffée de fièvre, parce que je ne me reconnais quasiment pas de voir comment je peux être calme. Mais m'excuser, par exemple, d'assister à ce triste spectacle où le clown pleure après la veillée.

Des voix: Bravo!

Le Président (M. Lachance): L'article 32 de notre règlement, si je ne m'abuse, indique qu'il ne doit y avoir aucune manifestation, ni positive ni négative, de la part du public. Alors, je vous demande, s'il vous plaît...

Le Secrétaire: ...

Le Président (M. Lachance): Oui, article 31. Je m'étais trompé d'un article. «Pendant la séance, le public admis dans les tribunes doit se tenir assis et en silence. Tout signe d'approbation ou de désapprobation lui est interdit.» Alors, j'imagine que c'est ce rappel au règlement que vous vouliez me faire, M. le député de Shefford?

M. Brodeur: C'est exactement ça, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député d'Orford, vous aviez demandé la parole?

M. Benoit: Oui, M. le Président, sur le vote qu'on vient de prendre. Je veux juste indiquer pourquoi l'abstention, juste là-dessus, pour que le ministre comprenne, contrairement à Mme Diane Barbeau, députée péquiste, qui a dit qu'elle ne savait pas pourquoi elle avait voté à l'Assemblée nationale. Au moment où vous avez demandé le vote, je rentrais dans la salle et il me semblait sage de ne pas voter sans savoir sur quoi nous votions. Et ça n'a rien à faire avec la qualité du

débat, contrairement à ce que veut bien dire le ministre. Je veux juste indiquer que, à ce moment-là, comme nous changeons d'article à tous les temps, je ne pouvais même pas savoir à quel article nous étions. Alors, c'est ce qui a expliqué mon abstention, et non pas sur le fond du débat, et je voulais l'indiquer.

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

M. Chevette: Mais, si vous avez cru que je vous visais, M. le député... Au contraire, j'ai même dit avant que le vote se prenne que je comprenais que vous veniez d'arriver.

M. Benoit: Ce n'est pas ma souvenance des faits.

M. Chevette: Demandez à votre collègue de Shefford, j'ai pris la peine de le dire.

Le Président (M. Lachance): Alors, très bien, cette mise au point est faite. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Merci, M. le Président. Alors, on voit qu'on est encore sujet à des charges du ministre. Il attaque les gens personnellement. Non seulement il nous impute des motifs non acceptables en vertu du règlement, laissant entendre qu'on est ici pour des motifs d'ordre ou d'obligation de bloquer le débat, alors que ce n'est pas le cas du tout... Et le travail qu'on a fait hier et ce matin a démontré qu'on a adopté un grand nombre d'amendements, plusieurs articles. Bon, je comprends que le ministre peut être frustré. Le problème qui reste, c'est que son projet de loi ne fait pas unanimité. Il y a des gens qui ne sont pas d'accord, il y a des gens qui ont des réticences, il y a des gens qui sont opposés, il y a des gens qui craignent un certain nombre de choses pour la suite avec son projet de loi. Libre à lui de prendre un groupe à témoin, qui est là pour l'applaudir, puis d'essayer de mettre de la pression sur les députés avec ça. Moi, la pression, bien, il ne me la met pas.

M. le Président, on est là pour étudier, pour poser des questions. Les questions, d'abord, que je pose, je n'ai pas à les justifier, elles sont légitimes. Je crois que, si le ministre avait voulu se donner la peine de regarder ce que j'ai demandé, il se serait rendu compte qu'elles étaient légitimes. Il est de bonne guerre d'essayer de discréditer les autres, de dire que l'un est bon puis que l'autre n'est pas bon, ça, c'est possible. Mais ça, c'est lui, et je pense que les gens qui connaissent le ministre connaissent sa façon d'agir. Moi, je trouve déplorable, très déplorable qu'on essaie de mettre les gens les uns contre les autres au lieu de chercher à les rassembler. Et, si le ministre avait vraiment voulu faire passer son projet de loi, bien, il avait juste à faire en sorte que le projet de loi soit facturé de façon à ce qu'un consensus émerge et qu'il n'y ait pas un groupe qui ait été joué contre un autre groupe.

Le ministre a passé son temps, depuis plusieurs semaines, à dénoncer un groupe de Montréal et puis en laissant entendre que d'autres groupes étaient des meilleurs puis avaient des intérêts, eux autres, nobles,

les autres avaient des intérêts non nobles. Il fait la même chose avec les députés. Ce n'est pas, d'après moi, une façon de procéder. À la place de mettre ses énergies à faire du salissage ou à essayer de déprécier les gens, les individus, bien, il aurait peut-être mieux fait de mettre des énergies pour trouver des solutions aux articles et aux dispositions du projet de loi qui ne faisaient pas l'affaire de certains groupes, et peut-être qu'aujourd'hui on n'en serait pas là.

Bon, peut-être que le ministre a raison, peut-être qu'il y a des gens qui sont des amuseurs, mais je pense que, de ce côté-là, pour les gens qui... En tout cas, moi, ça fait 15 ans que je suis sa carrière à la télévision. On se rappellera juste, pendant la crise du verglas, hein, la manière dont il qualifiait les gens, puis les remarques qu'il faisait sur tout le monde, désobligeantes, et les réprimandes qu'il avait eues des éditoriaux à cette époque-là dans les principaux médias du Québec, certains même s'interrogeant sur sa qualité à pouvoir rester encore au gouvernement. Je me souviens d'un éditorial, *Arrêtez-le*, entre autres. Eh bien, c'est ça qui se produit, ce soir, et, moi, je déplore qu'au lieu de chercher à discuter puis à regarder les articles de loi, bien, il se renfrogne, puis il insulte, puis les quolibets... Il y a juste lui qui est brillant et puis quelques autres qu'il décide vis-à-vis de lui, là, le grand dispatcher de l'intelligence dans ce Parlement. Un tel est bon, l'autre n'est pas bon, ça dépend des circonstances. Bon, je n'ai pas la chance d'être dans les bons. Ma foi, je vais vivre avec, M. le Président. Je vais vivre avec. Mes électeurs, depuis 15 ans, vivent avec ça, puis, à date, ils m'ont réélu, et il semble que, dans la circonscription, j'ai l'air un peu plus intelligent que ce que le ministre pense. Tant mieux, c'est là où ça compte. C'est eux qui m'ont élu, c'est pour eux autres que je suis là.

Alors, moi, je regrette cette attitude, je le dis et je l'ai dit vendredi. Vendredi matin, ça a commencé comme ça, par des chicanes, de l'anathème, du déconnage. Et on s'est rendu compte un peu plus tard que, si on discutait d'une manière positive, bien, on arriverait à faire du travail, et c'est ça qui est arrivé. C'est ça qui est arrivé. Il y a votre collègue qui a présidé une partie de l'après-midi, vous étiez là, pas tout l'après-midi, et vous avez pu voir, quand vous êtes revenu hier, le chemin qui avait été fait. Parce que, à un moment donné, là il y a eu un changement de comportement, changement d'attitude, et tout le monde a décidé qu'il était plus positif de travailler que de se chicaner. Moi, j'en suis, de ceux-là. Et, lorsque j'ai parlé de 105.2°, eh bien, mon collègue avait une manière de le voir, oui, sauf que lui non plus, selon moi, n'avait pas eu le temps de voir 99 et 102.

● (20 h 40) ●

On fait du saute-mouton dans ce projet de loi là. Puis, si on fait du saute-mouton, c'est parce qu'on était d'accord, on a donné notre accord, sinon on ne serait pas là, on serait peut-être à l'article 27 ou 20. On les ferait les uns après les autres, puis il y aurait une cohérence dans l'étude du projet. Là, il n'y a pas forcément une cohérence. Je comprends que le ministre, lui, dit: Moi, je veux arriver à mes fins, avoir mon projet, puis, après ça, terminé. Ça, c'est son droit à lui de le voir, mais on se doit de savoir pourquoi on vote. Mon collègue du bout de la table, là...

Une voix: D'Orford.

M. Gobé: ...d'Orford, pardon — je mélange avec Shefford — nous disait qu'il y a une députée dans le journal ce matin qui disait qu'elle ne savait pas pourquoi elle avait voté sur une motion en cette Chambre.

Une voix: Vanier.

M. Gobé: Bon, je ne veux nommer personne. Moi, je ne ferai pas de... Parce que ça arrive. En effet, ça arrive que dans cette Chambre, dans des projets de loi, des amendements, des articles, bien, on vote sur des choses sur lesquelles des fois, bien, ce que les autres votent, on vote pareil. Je pense que ce n'est pas forcément la bonne manière de procéder, qu'on doit prendre le temps de les regarder. Puis, quand ça fonctionne bien puis qu'il y a consensus... Puis, si on peut les changer, ça s'adopte, des projets de loi, sans criage puis pour le meilleur intérêt du monde. Quand même qu'on l'a applaudit aujourd'hui, dans deux ans, dans trois ans, ça va être tellement tout croche que le monde, il va dire: Merde! ce n'est pas ça qu'on avait voulu, ce n'est pas ça qu'on nous avait dit; on nous a mis des compteurs pour nous checker où est-ce qu'on va, puis on ne paie pas ci, on paie... Ce n'est pas ça.

J'en ai vu bien, des projets de loi, moi, depuis 15 ans, ici, M. le Président, comme ça, qui ont dû être repris. Ou, comme on dit: Bien, ce n'est pas ça que nos dirigeants nous avaient dit. C'est pour ça que la réforme parlementaire a eu lieu, pour qu'on puisse l'étudier en commission parlementaire. Puis, tant qu'il y aura des groupes qui me diront non, moi, bien, je vais poser des questions au ministre. S'il y a des groupes qui disent non, on se doit d'être leur voix, parce qu'ils n'ont plus de voix.

Il dit que je suis le porte-parole des chauffeurs. Oui, le porte-parole des chauffeurs puis le porte-parole des gens de la région de Québec, et peut-être que d'autres régions aux alentours sont là. Mais, s'il y a des gens qui ne sont pas là, qui sont les gens de Montréal, ce n'est pas non plus des gens qui méritent d'être critiqués, d'être dénoncés. Ce n'est pas des mauvais chauffeurs de taxi, ce n'est pas des mauvais propriétaires, ce sont des gens qui ont des idées différentes de voir les choses. Ils ont le droit de les faire valoir puis on est là pour les faire valoir, bon. Ce n'est pas intelligent peut-être pour le ministre, mais, en ce qui me concerne, moi, je pense que je fais mon travail, puis je le fais honnêtement et correctement. Alors, on peut me qualifier de toutes sortes de noms puis essayer de diviser la députation en disant: Lui est brillant, pas l'autre, ça, c'est le ministre, ça le regarde. Mais, en attendant, on est là jusqu'à minuit puis j'entends faire mon travail jusqu'à minuit.

Puis, si un jour, bien, M. le ministre, il trouve que je ne suis pas assez intelligent, il ira dans mon comté le dire aux citoyens puis on verra, à l'élection, qu'est-ce que ça donnera, quelle sera la réponse. C'est tout. Mais, en attendant, moi, je respecte le ministre. Quand je vais dans son comté de Joliette, je ne dis pas aux gens qu'il est fatigué, qu'il cries en Chambre, qu'il insulte les gens, je ne dis rien. Je dis: Oui, M. le ministre fait son travail puis il a sa manière à lui, parce que je

respecte les gens, en général. Ça, c'est une qualité dans le parlementarisme puis dans la démocratie.

M. le Président: c'est toujours sur le point de vue du ministre que je suis intervenu, là, que j'ai été mis directement en cause. Alors, je souhaiterais qu'on recommence l'étude du projet de loi. On tire le trait, là. Moi, je ne suis pas un gars rancunier là-dessus. Qu'on tire le trait puis qu'on recommence. Je regrette simplement qu'on n'ait pas été à 99 puis à 102, parce qu'on avait là un moyen de régler quelque chose. Il n'a pas voulu puis il s'est buté, il a dit: Bon, bien, j'ai eu le rapport, je ne veux rien savoir, c'est un pas bon. Bon, O.K. Dommage, on a manqué quelque chose. Il y a d'autres articles où on a manqué quelque chose aussi, puis on ne le sait pas parce qu'on avait la même attitude. Alors, faisons-le dans le meilleur intérêt, et, s'il est adopté, tant mieux. S'il n'est pas adopté, bien, le ministre aura juste à s'en prendre à lui. Ça, ça veut dire qu'il n'aura pas été capable de faire un projet de loi qui avait le consensus puis qui a réussi à rallier les suffrages de tout le monde. Il vivra avec.

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

M. Boucher: M. le Président, j'aimerais bien qu'on parle de l'article 105 et de l'amendement.

Le Président (M. Lachance): Oui, on est là-dessus, là. Parce que, moi, de toute façon, je considère que, lorsque vous prenez du temps de parole, que ce soit le ministre ou que ce soient les députés, c'est sur l'article 105, même si vous parlez d'autre chose. Oui, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui, M. le Président. L'article 105, pour moi, c'est une occasion de dire les choses qu'on vit tous ici, de notre côté de la table, et probablement que d'autres vivent de l'autre côté. Le député de LaFontaine a parlé de l'attitude du ministre Chevette. Moi, ça fait des années que je siège ici, et la réputation justement du ministre des Transports, c'est de multiplier les consensus avec l'opposition pour arriver à développer des projets de loi qui sont conformes aux intérêts de la population. C'est sa réputation partout. Tout le monde le connaît comme un homme de consensus, un homme qui est prêt à n'importe quoi pour atteindre les objectifs que souhaite la population. Ce à quoi j'assiste depuis quelques heures, c'est une obstruction systématique. On a un autre nom pour ça, mais c'est ce à quoi j'assiste.

Si le député de LaFontaine est intéressé à ce que ce projet de loi soit adopté, il se comporte exactement de façon contraire à cet objectif, et ça, là, ses collègues de l'opposition aussi bien que les députés ministériels le voient, et c'est probablement une tâche qu'il a accepté d'accomplir suite à des ordres qu'il a reçus. Mais ce n'est certainement pas dans l'intérêt des gens de taxi.

Il a parlé de la Ligue de taxi de Windsor. Il me fait rire. Il y a juste un conducteur de taxi à Windsor, il n'y a pas de ligue. Il a parlé de plein de choses qui n'ont aucun fondement dans la réalité juste pour faire du temps. Moi, je pense que ça ne fait pas honneur à notre institution. Je pense, M. le Président, que je comprendrais le ministre de lui dire: Bien, salut, ce

projet de loi là, on l'adoptera autrement. Je le comprendrais.

Je le trouve particulièrement patient, parce que je connais le ministre des Transports. Je connais son intégrité, je connais sa volonté de servir la population comme il faut. Mais là il se bute à un obstacle qui n'est pas dans l'intérêt des gens de taxi, et je peux vous dire, M. le Président — je témoigne de cela devant mes collègues — que le ministre ne mérite pas qu'on ait dit ce qu'on vient de dire de lui. C'est un homme qui est proche de la population, qui comprend ce que la population veut, et ce n'est pas ce que j'entends. Alors, je souhaite que l'opposition fasse d'abord consensus, qu'elle s'entende, puisque tout ce que j'entends ici, c'est de la division, de l'autre côté. C'est quelqu'un qui reçoit des ordres que l'autre ne comprend pas, c'est quelqu'un qui fait ce qu'on appelle un filibuster mais qui n'est pas accepté par les autres. Je souhaite qu'on se mette à table puis qu'on travaille à atteindre un objectif qui est celui du service des gens de taxi qui sont ici. C'est pour ça qu'on est là.

Moi, je suis payé puis je vais avoir une augmentation de salaire, en passant, pour ça, pour bien servir les gens qui sont ici. Je vais être payé davantage bientôt pour ça. J'ai l'impression que vous faites rire de vous, messieurs et mesdames. J'ai l'impression que c'est ça qui arrive. Alors, je souhaite qu'on se ramasse et puis qu'on travaille dans votre intérêt. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): On s'adresse à la présidence, M. le député, je vous le rappelle.

M. Boucher: Je m'excuse, M. le Président.

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

M. Bordeleau: Oui, M. le Président. J'ai entendu le ministre tout à l'heure faire ses remarques et je veux prendre quelques minutes aussi pour réagir un peu à ce qu'il a mentionné.

Une voix: Très bien.

M. Bordeleau: Le problème, au fond, avec le ministre, quand on n'est pas d'accord avec lui, c'est qu'on a nécessairement tort, et ce n'est pas la première fois qu'on le vit. Et, quand il nous faisait son laïus sur le parlementarisme et la perception du parlementarisme, je pense qu'effectivement on ne peut pas dire que les parlementaires sont très bien perçus dans la population, de façon générale. Mais ce n'est pas dû seulement à l'opposition.

Vous savez, quand le ministre s'est prononcé sur certains cas comme il l'a fait dans plusieurs dossiers... Je pense qu'il devrait faire un examen de conscience, lui, d'abord. Quand il traite le Protecteur du citoyen de don Quichotte, quand il traite, par exemple, les 150 000 personnes qui ont signé des pétitions pour revoir la question des conducteurs en état d'ébriété au niveau de la couverture par la Société de l'assurance automobile du Québec, 150 000 personnes que le ministre a traitées de groupuscules, et on pourrait en sortir une filée comme ça, je pense que le ministre n'a pas de leçons à nous faire sur l'image du parlementarisme.

S'il prétend que l'opposition a pu contribuer à dégrader l'image du parlementarisme, je veux juste lui rappeler qu'il était là, dans l'opposition, il y a quelques années. Je me souviens très bien du débat qu'on a eu sur les heures d'ouverture des commerces, et je dois vous dire que ça a duré un mois en commission parlementaire, et les interventions de l'opposition à ce moment-là étaient assez discutables aussi. Mais je pense qu'à ce moment-là l'opposition avait un rôle à jouer...

M. Chevette: Question de règlement, M. le Président. Je n'étais même pas sur cette commission.

M. Bordeleau: M. le Président, question de règlement. Est-ce que vous m'avez donné la parole?

M. Chevette: Je n'étais même pas sur cette commission. Arrangez-vous pour dire la vérité.

M. Bordeleau: M. le Président, est-ce que vous pouvez me donner la parole? J'avais la parole?

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

• (20 h 50) •

M. Bordeleau: J'ai dit que les interventions qui avaient été faites par l'opposition... Le ministre, ce n'est pas l'opposition, n'était pas l'opposition au complet, à ce moment-là. Je comprends que le ministre a une tendance à se prétendre un peu le nombril du gouvernement ou le nombril de l'opposition, mais il était membre de l'opposition et je faisais référence aux commentaires que les gens de l'opposition avaient faits dans le débat sur les heures d'ouverture des commerces. Alors, quand le ministre veut nous faire la leçon à ce niveau-là, je pense qu'il n'a pas de leçons à nous faire.

Ils avaient un rôle à jouer au niveau de l'opposition, et je n'ai jamais prétendu qu'ils ne l'ont pas joué ou qu'ils ne devaient pas le jouer. Nous, on a un rôle à jouer au niveau de l'opposition, et, qu'on le veuille ou non ou que ça plaise ou non au ministre, s'il y a des gens à l'extérieur qui réagissent mal, qui réagissent négativement au projet de loi, c'est qu'ils doivent avoir des points de vue, ces gens-là aussi. Ce n'est pas quatre, cinq personnes, là, puis ce n'est pas M. Bou Malhab, point final. Il y en a 18, régions, là. En tout cas, si on pense au Regroupement québécois du taxi, ça regroupe 18 ligues un peu partout à travers la province de Québec. Bon. Alors, il n'est pas tout seul à être contre. Alors, nous, on représente des points de vue qui sont exprimés sur le terrain.

Je comprends que ça ne plaît pas au ministre que des gens soient contre son projet de loi, mais il devrait quand même être assez lucide pour regarder et puis s'apercevoir que, s'il y a de l'opposition autant qu'il y en a actuellement sur le terrain, il doit bien y avoir des raisons qui dépassent l'attitude de l'opposition. Alors, je pense que notre rôle au niveau de l'opposition, c'est de défendre des points de vue, de faire valoir des points de vue, de questionner le projet de loi, de voir s'il n'y a pas possibilité de l'améliorer, et on a fait des propositions.

Le ministre nous dit: Faites-nous des propositions. On en a fait, des propositions, et puis on va continuer à en faire dans le cadre de l'étude de ce projet

de loi là, mais excepté qu'on ne laissera pas passer, pour faire plaisir au ministre, des points de vue qui sont émis sur le terrain par des gens qui ne sont pas d'accord avec son projet. Je pense qu'on va faire le travail qu'on a à faire. Ce n'est contre personne, ce n'est contre aucun groupe en particulier. On a, comme opposition, à s'assurer que le projet de loi est fait le mieux possible et qu'il y aura le moins de problèmes possible par la suite. Tout projet de loi est parfait; alors, on va essayer de le rendre meilleur. On va essayer de faire écho à des revendications ou à des points de vue qui sont sur le terrain, qui sont négatifs par rapport au projet de loi. On va en parler. On va voir si ces gens-là ont raison. On va essayer de sensibiliser le ministre. Peut-être que le ministre va nous convaincre que ces gens-là n'ont pas raison puis peut-être qu'il va apporter des arguments qui vont faire en sorte que ces gens-là qui ont des réticences vont dire: Le ministre a raison, on avait mal compris. Mais ça se fait, ça, dans un processus de discussion. Ça se fait dans un processus d'échange. Et ce n'est pas vrai que le gouvernement, parce qu'il est pressé, va bousculer l'opposition et va nous faire faire le travail selon une rapidité avec laquelle on ne veut pas fonctionner.

Ce que le ministre souhaiterait, c'est que l'opposition vienne ici et puis, malgré toutes les réactions qu'on peut avoir sur le terrain, si le ministre nous dit que c'est bon, nous, on dit: Bien, si le ministre le dit, que c'est bon, c'est que c'est bon, et puis on ne dira rien. C'est comme ça qu'il voudrait qu'on se comporte. Mais ce n'est pas vrai. Il ne s'est jamais comporté comme ça lui-même quand il était dans l'opposition. Il les a questionnés, les projets de loi, il les a critiqués. Alors, on va faire la même chose.

Et je pense que c'est dans l'intérêt ultime de toutes les parties impliquées, si on peut arriver à trouver des consensus, que le ministre n'a pas réussi à dégager, en discutant, en apportant des propositions, peut-être en sensibilisant le ministre qui va apporter certaines modifications. Bien, ce sera à l'avantage de toute l'industrie. Mais, pour faire ça, il faut accepter qu'on s'assoie à une table puis qu'on en discute, et c'est ça, la commission parlementaire. C'est une étape où on s'assoit ensemble et on essaie de discuter du projet de loi. On analyse tous les points de vue et on échange à ce niveau-là dans l'optique de rendre le projet meilleur et possiblement de développer un consensus plus large au niveau de la population.

Mais, moi, je voudrais juste dire au ministre, en terminant: Qu'il se demande donc pourquoi il y a de l'opposition sur le terrain et pourquoi ce n'est pas juste Bou Malhab qui est en cause, comme il le mentionne souvent. Le Regroupement du taxi regroupe 18 ligues qui sont réparties à travers toute la province. Alors, ces gens-là, ce ne sont pas tous des innocents. Il doit y avoir des raisons pour lesquelles ils ont des craintes ou des insécurités. Alors, à ce moment-là, faisons le travail correctement, prenons le temps de le faire. Ce n'est pas vrai que le gouvernement va nous bousculer dans le travail qu'on a à faire et ce n'est pas vrai que le travail de l'opposition est un travail qui n'est pas valable et que, quand on questionne le ministre, on est là pour faire perdre du temps. Ce n'est pas vrai, ça. Quand il était dans l'opposition, il a rempli son rôle et il n'avait pas

l'impression de perdre du temps ou de faire perdre du temps au gouvernement. Alors, c'est la même chose pour nous autres, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Bon, je constate que, depuis plusieurs minutes, on parle de la façon de se comporter. Ce serait peut-être intéressant de revenir à l'article 105 du projet de loi n° 163 sur le taxi. M. le ministre, vous avez demandé à intervenir?

M. Chevrete: Oui, M. le Président. Je voudrais rappeler que nous avons voté en faveur d'un amendement du Parti libéral, que nous avons voulu bonifier le projet de loi en fonction des idées positives et des propositions constructives. Je rappelle qu'il y a bien des façons de faire de l'opposition, que, quand c'est clair, clair comme bonjour, par exemple 90-91, deux articles pareils, que quelqu'un parle 40 minutes de temps sur deux articles pareils, c'est constructif, ça? Je ne sais pas dans quel manuel de démocratie on apprend ça.

Deuxièmement, depuis quand, M. le Président, on fait des amendements puis on se fait critiquer par notre propre parti? Il y a un minimum de cohérence. C'est ça que je voulais dire.

Troisièmement, l'article 105 que j'ai proposé, dont on n'a pas parlé, ou à peu près pas, jusqu'à date... Je voudrais dire au député de l'Acadie que, au contraire, j'ai personnellement rencontré le député de Shefford, son attaché politique, avec mon chef de cabinet. J'ai personnellement répondu à toutes les questions du député de Shefford, comme j'ai fait dans le temps avec le député de l'Acadie, comme je faisais. J'offrais même mes procureurs du ministère pour expliquer les projets de loi. J'offrais tout. Y-a-tu des questions? S'il y en a qui se sont faits les porte-parole du regroupement, c'est bien le Parti libéral. Quel dossier accroche? Ils me disaient: Oui, tel projet... On préparait un amendement avec eux autres puis on disait: Ça pourrait-u aller?

Le député de Shefford, je me fie au moins sur sa parole de parlementaire pour dire... À toutes les questions qu'il m'a posées, est-ce qu'il a eu des réponses? Toutes les suggestions qu'il m'a faites, est-ce qu'il les a transposées en amendements? Est-ce que je les ai transposées en amendements? Au moment où je vous parle, il y a près de 40 amendements qui ont été adoptés, toutes des propositions émanant des groupes qui s'étaient montrés inquiets. On a même mis des clauses pédagogiques dans ça. Par exemple, on a été obligés quasiment de définir le mot «liquidateur», alors que, dans le Code civil, un liquidateur, c'est un gars qui liquide, puis on l'a mis. On a défini qu'un chauffeur propriétaire, il était propriétaire. On n'était pas obligés de le dire, ça va de soi, ça, la propriété, dans le Code civil. On a tout fait ça pour essayer de rendre ça très, très, très clair. Et je me fie minimalement sur la conscience professionnelle et l'honnêteté intellectuelle du député de Shefford pour me contredire si je dis quelque fausseté que ce soit par rapport à ce que j'ai fait dans ce projet de loi là. Je dois vous avouer que je comprends que, depuis 15 heures ou depuis 11 heures ce matin, il est un peu plus coi puis qu'il est obligé, par solidarité d'équipe, de se taire.

Mais tout ça, c'est ce qui m'a demandé de commencer par les amendements parce que ça pouvait

calmer le jeu, calmer les gens? J'ai dit: Donnez-moi vos numéros. Je vous ai montré les numéros. Ce n'est pas moi qui ai écrit ça, là, puis je peux vous dire qui l'a écrit, à part de ça. J'ai commencé exactement par les amendements qu'ils m'ont suggérés. Il y en avait une couple qui étaient ici, ils se rappelleront de ça. On m'a fait la suggestion de procéder par tous les amendements avant d'adopter les articles qui ne faisaient pas problème.

• (21 heures) •

Tout d'un coup, une brisure totale arrive. Arrive ce qui arriva, M. le Président, et on entend ce qu'on a entendu. Mais ça a beau être le jeu du parlementarisme qu'on ne fera de procès sur la procédure qu'on a suivie, parce que tous ceux qui ont voulu travailler à bâtir... Le Mouvement Desjardins a voulu avoir des clauses sur la question hypothécaire. Qu'est-ce qui est arrivé? C'est adopté. On en avait même oublié une. Je l'ai fait adopter ce matin, la 22. Les grandes limousines de grand luxe, le député de Shefford me demande: On peut-u les écouter? Parce qu'ils ont quelque chose à dire. On les a écoutés, on a adopté un amendement qu'il m'a demandé. Les limousines tout court ont été écoutées, il y a un amendement et c'est adopté. Le permis de cinq ans, vous avez vu tout ce qu'on a mis pour garder toute la valeur du permis. Et je pourrais continuer, là, tous les amendements qu'on a suivis depuis le début... Mais non. Non, il ne faut pas que ce soit adopté avant Noël, et ils ont trouvé quelqu'un pour venir jusqu'à minuit.

Moi, je vous avoue que, oui, j'ai de la misère à supporter ça. Toutes les mesures fiscales, si elles ne sont pas adoptées, vous savez ce que ça signifie, vous autres, ici. Mais ce n'est pas ça, là. Ça, ça devient une joute. Moi, je n'ai jamais été capable de sacrifier les intérêts du monde, puis ça, ils ont beau dire n'importe quoi, de ce bord-là...

Après-midi, j'écoutais le député de LaFontaine dire comment il pouvait se marginaliser par rapport à ses chefs. En politique, la première chose, ta première loyauté, c'est vis-à-vis tes électeurs puis vis-à-vis les citoyens. Ça, c'est la première loyauté. Après ça, c'est eux autres qui votent pour toi, c'est eux autres que tu représentes, puis, quand ils te donnent une responsabilité, ce n'est pas pour avoir parlé trois heures sur six en commission parlementaire puis être passé pour un héros pour perdre du temps, c'est pour avoir passé trois heures à arriver avec des amendements constructifs.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford, vous avez l'air songeur.

M. Brodeur: Non. Merci, M. le Président. J'ai écouté attentivement les arguments de tout le monde. Nous sommes toujours sur l'article 105, mais, si vous le permettez, dans la foulée de ce qui a été dit juste avant moi, autant par le ministre que les députés de l'opposition, j'aimerais rajouter quelque chose. Nous sommes devant une réalité qui est assez simple, nous sommes devant un projet de loi qui a été déposé la dernière journée à laquelle nous pouvions déposer un projet de loi, soit le 15 novembre, un projet de loi qui a été fort critiqué non seulement par l'opposition, mais par aussi plusieurs, plusieurs, plusieurs personnes de

l'industrie du taxi, même le Barreau — je crois qu'il y a des gens du Barreau dans la salle.

M. le Président, durant l'étude du projet de loi au salon bleu, l'opposition a déposé une motion de scission, a déposé une motion de report. Il faut se demander pourquoi l'opposition avait déposé, à ce moment-là, une motion de report. Étant donné que le projet de loi avait été déposé, pour ainsi dire, à la dernière minute et qu'on était très, très loin d'un consensus, il est de toute évidence qu'on était pour se retrouver, à la fin, si on voulait un projet de loi qui faisait consensus, avec une masse énorme d'amendements qui auraient fait de ce projet de loi un projet de loi acceptable. Nous avons été plusieurs jours au salon bleu à essayer de convaincre le gouvernement que ce projet de loi là devait être reporté afin de pouvoir étudier un projet de loi qui pourrait correspondre en tous points...

Des voix: ...

M. Brodeur: qui pourrait correspondre aux besoins de l'industrie. Donc... M. le Président, s'il vous plaît.

Le Président (M. Lachance): Allez-y, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Donc, M. le Président, je vous dis qu'on était, pour ainsi dire, à la dernière minute pour étudier ce projet de loi là. Je pense que la première chose, la première importance...

Le député de Johnson disait que le ministre est un homme de consensus. Un homme de consensus, on a... Je reviendrai aux amendements qui ont été déposés, oui. Le consensus, oui, c'est de pouvoir modifier un projet de loi, c'est de pouvoir apporter des amendements qui vont faire en sorte que le projet de loi va plaire à la majorité des gens de l'industrie ou essayer autant que possible de faire un consensus que je pourrais appeler un large consensus. Présentement, on a réussi à améliorer le projet de loi. On l'a amélioré sensiblement, le ministre l'a dit. On a déposé une quarantaine d'amendements qui ont été adoptés. M. le Président, le consensus, ça va plus loin que ça. Il y a encore des gens sur le terrain qui se posent des questions, puis pas juste une ou deux, plusieurs, des milliers de personnes. À ce moment-là, le consensus n'est pas seulement d'avoir un consensus entre les gens qui sont ici. Et c'est louable qu'ils soient ici, qu'ils suivent la chose publique de près, particulièrement leurs intérêts, sauf qu'ils ne sont pas les seuls.

À ce moment-là, nous sommes devant une situation qui est assez évidente, nous sommes à la fin d'une session, devant un projet de loi sur lequel on a déposé au moins une quarantaine d'amendements, mais pas des amendements banals, là, des amendements sérieux au projet de loi. Demain, on l'entend dire partout qu'il y aura une manifestation de je ne sais pas combien de personnes. Ça, peu importe qui manifeste, il y a une indication claire que le consensus n'est pas établi.

M. le Président, ceux qui connaissent les débats parlementaires, la façon dont on fonctionne au Parlement, savent très bien que, lorsqu'on dépose un

projet de loi, pour ainsi dire, le 15 novembre — il reste un mois ou moins pour l'étudier sérieusement, en plus qu'on a eu des consultations — on ne peut pas jouer au principe: on en accule un dans les câbles ou on met l'autre dans les câbles puis, en fin de compte, on est obligés d'adopter la dernière partie du projet de loi, une centaine d'articles, à la hâte, puis envoie donc, puis il faut que ça sorte pour à soir. Devant un jeu de cette façon-là, je pense que la meilleure des choses... En l'absence de ce consensus-là, il est impossible, impossible d'étudier sérieusement un projet de loi avant qu'on ait un signal clair du large consensus. Il y a solidarité totale de ce côté-ci de la Chambre, les gens, les députés qui sont du côté de l'opposition sont pleinement conscients de la situation, c'est-à-dire la situation où on est rendus. Si le projet de loi était si extraordinaire que ça, il y a un bâillon présentement, probablement qu'il aurait été dans le bâillon.

Une voix: C'est ça. Exactement.

M. Brodeur: Si le projet n'est pas dans le bâillon, c'est qu'on se questionne encore. On se questionne encore sur le consensus dans la population. Il faut se questionner sur le consensus dans la population, sinon, M. le Président, on se serait imaginé...

Des voix: ...

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît! M. le député de Shefford a la parole.

M. Brodeur: ... que ce projet de loi là serait en haut dans sa discussion.

M. le Président, l'opposition, dans cette affaire — je dis «dans cette affaire» — a suggéré plusieurs amendements, puis c'est honorable pour le ministre, puis c'est vrai que je l'ai rencontré. On a discuté de nombreux amendements. Oui, la quarantaine d'amendements ont été proposés à la suite de discussions, et ça, c'est très bien. Le message que je veux envoyer, c'est qu'on a beau avoir consensus, tous les deux, sur certains amendements, on a beau avoir une sympathie pour tout le monde dans la communauté de l'industrie du taxi, sauf qu'il faut réconcilier le plus possible les intérêts des gens d'une ligue, les intérêts des gens d'une autre ligue, les intérêts des locataires, les intérêts des propriétaires. Ce que j'entends sur le terrain... Puis, à l'opposition, c'est notre rôle de se faire porte-parole de ce qu'on entend sur le terrain, souvent des majorités et souvent des minorités, mais non pas des groupuscules. Donc, ce que l'on ressent présentement sur le terrain, c'est qu'il n'y a pas de consensus sur le terrain.

Ce qu'on a fait ici, l'opposition, c'est collaborer le plus possible pour bonifier le projet de loi, puis je pense que, si on considère que nous n'étudions le projet de loi que depuis quelques jours, quelques heures, pour ainsi dire, il y a déjà 40 amendements qui ont été adoptés. Quarante amendements d'adoptés. Ça, c'est déjà un pas dans la bonne direction. Donc, M. le Président, aujourd'hui, d'autant plus qu'il y a plusieurs projets de loi qui font l'objet d'un bâillon, nous sommes devant le fait accompli que le gouvernement est allé

jusqu'au bout et a acculé au pied du mur l'opposition. Dans ce cas-là, ici, nous sommes devant un cas où c'est une question peut-être de jours ou de mois, tout au plus, afin de permettre au ministre de pouvoir obtenir ce large consensus.

• (21 h 10) •

Et, je le répète, M. le Président, ce n'est pas des groupuscules, là, c'est un nombre de personnes important, des gens importants dans l'industrie du taxi. Je ne veux pas faire de personnalité: Un tel président n'est pas bon, l'autre est meilleur. Ce n'est pas ça. Je pense que chacun, chaque personne dans l'industrie du taxi que j'ai rencontrée est de bonne foi, et je peux assurer aussi le ministre que l'opposition est de bonne foi dans cette affaire, sauf que jamais on ne pressera l'opposition pour adopter un projet de loi à la vapeur alors qu'il reste une centaine d'articles.

M. le Président, je pense que ce serait la moindre des choses d'aller essayer d'obtenir ce large consensus afin d'avoir un projet qui va plaire au plus grand nombre possible. L'intention de l'opposition, ce n'est pas absolument à tout prix de détruire ce projet de loi là, au contraire, puis le ministre peut nous dire... On a travaillé ici depuis des jours à apporter des amendements. Jamais il ne pourra dire que le porte-parole de l'opposition ou les gens ici, à l'opposition, n'ont pas contribué à bonifier ce projet de loi. Jamais il ne pourra dire ça.

M. le Président, plusieurs députés sont intervenus au salon bleu, ont apporté des suggestions. La preuve que les suggestions étaient valables, c'est que la plupart des amendements que nous avons devant les yeux proviennent d'arguments apportés par l'opposition, aussi apportés par le milieu. Donc, dans ces conditions-là, je pense qu'il est injuste d'accuser l'opposition de quoi que ce soit dans cette affaire, injuste d'accuser l'opposition sur la collaboration qu'elle a apportée au projet de loi. Donc, je pense que c'est la moindre des choses de continuer à étudier le projet de loi, mais en ayant en tête qu'il y a encore des gens sur le terrain qui ne sont pas satisfaits. Peu important les personnalités, on doit arriver au plus large consensus possible. Et, comme le disait le député de Johnson, si le ministre est un homme de consensus, il pourra apporter les amendements qui feront en sorte que...

Ces gens-là, s'ils étaient satisfaits, ils ne sortiraient pas par milliers demain, j'imagine. Donc, M. le Président, à l'heure actuelle, on est devant une échéance qui est très, très courte, et tout ce qu'on peut dire, c'est que, si ces gens-là, qui disent qu'ils représentent 75 % des propriétaires de taxi au Québec... Si c'est la réalité... Ça semble être la réalité. Donc, c'est un groupe important. Donc, tout ça pour vous dire que, de ce côté-ci, nous aussi, on recherche le consensus, pas nécessairement le consensus de quelques personnes mais le consensus de la large majorité des gens de l'industrie du taxi. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, ce projet de loi qu'on a devant nous, c'est pour accroître la sécurité des usagers et aussi la qualité des

services qui pourraient être offerts. Alors, ça, c'est les deux grands objectifs qu'il faut regarder dans ce projet de loi là, puis je pense que tout le travail qui se fait doit être fait en fonction de ces objectifs-là. Alors, je pense qu'après avoir déjà entendu 53 groupes en commission parlementaire... Puis, au total, il y a eu 83 mémoires qui ont été déposés face à ce projet de loi là. Bon, je pense que ça, c'est un signe quand même qu'il faut reconnaître qu'il y a des attentes qui sont dans le milieu. Les attentes, elles sont au niveau des... que ce soit des chauffeurs, que ce soit des propriétaires et aussi des usagers.

Alors, on a avancé, je pense, dans l'étude du projet de loi article par article, et puis, comme on vient de le mentionner, il y a beaucoup d'amendements qui ont été proposés, qui ont été aussi étudiés, et puis ces amendements-là — bon, on dit «plus d'une quarantaine d'amendements» — ils se sont faits aussi en collaboration avec l'opposition, puis le critique officiel de l'opposition, je pense, a travaillé dans ce sens-là. Moi, je trouve que c'est injuste de dire que le ministre n'a pas collaboré ou ne veut pas collaborer dans l'étude de ce projet de loi là, comme ce serait injuste de dire aussi que le critique de l'opposition officielle n'a pas apporté sa collaboration. Ça, je pense que c'est des remarques qu'il faut regarder puis qu'il faut apprécier également.

Si je reviens à l'article 105, là où nous sommes rendus, M. le Président, il y a un sous-amendement qui a été proposé, puis ce sous-amendement-là, il a été préparé en collaboration — c'est un très bel exemple, ça — avec le critique officiel de l'opposition et le ministre et ses collaborateurs. Et puis, une fois que l'amendement est écrit puis qu'il est présenté — bien là on parle de 99 — on revient en arrière sur certains articles du projet de loi qui ont déjà été approuvés puis adoptés. Alors, je pense que là on fait fausse route, à ce moment-là.

Il faudrait, lorsqu'on est rendu à un certain niveau au niveau de l'étude d'un projet de loi et que l'opposition a eu l'occasion de s'exprimer... Puis je pense que ça, vous avez eu l'occasion de vous exprimer très largement. Et puis, moi, dans mon livre à moi, lorsqu'on regarde, sur un projet de loi, qu'il y a des amendements qui sont avancés, qui sont proposés et puis sur lesquels vous avez eu l'occasion de vous exprimer puis on a eu l'occasion de s'exprimer de part et d'autre, bon, une fois qu'on s'est exprimés, bien, il y a une décision qui doit se prendre, et puis là ce n'est pas ce que je sens présentement, puis pourtant c'est ça qui était prévu au départ en termes de collaboration. Alors, que ce soit le député de LaFontaine ou le député de l'Acadie, je pense qu'ils ont eu amplement l'opportunité de pouvoir s'exprimer.

Et puis, bon, s'ils n'ont pas apporté les arguments qu'il faut pour convaincre le ministre d'apporter d'autres amendements, bien, je pense que là on pourrait se dire: Bon, écoutez, on n'a pas apporté les arguments nécessaires, il faut aller de l'avant, maintenant, puis on va l'accepter, puis on va passer à un autre. Mais là ce n'est pas ça que je sens, moi, dans tout le travail qui se fait présentement, puis, moi, je suis mal à l'aise face à un comportement de cette nature, face à l'opposition comme telle. On dit: Bon, oui, c'est pour le bien des usagers, c'est pour le bien des propriétaires, c'est pour le bien des chauffeurs de taxi. Bien là je ne suis pas sûr,

rendu à ce niveau-là, que c'est pour le bien tant que ça, là, des principaux concernés, si vous voulez. Alors, moi, là, je pense que, selon l'expérience que j'en ai à venir à date, le ministre, il a été d'une extrême collaboration. Bien, moi, je suis sincère quand je dis ça, là, parce que j'ai participé à plusieurs commissions puis que la collaboration qu'il a apportée pour tous les amendements qui ont été proposés, qui ont été apportés, puis ça, toujours en collaboration avec le critique officiel... Moi, je ne vois pas pourquoi on continue à s'objecter puis à parler des autres articles qui ne sont pas concernés présentement plutôt que d'y aller article par article, là, comme on doit le faire.

On est à 105. Alors, si on doit avancer, je pense qu'on doit s'en tenir à 105. Puis, lorsqu'il n'y aura plus d'arguments à 105, bien, il faudra passer au vote puis aller de l'avant. Moi, c'est comme ça que je vois ça puis c'est comme ça qu'on doit travailler, sinon, auprès de l'opinion publique, faire ce qu'on fait là, moi, je trouve que c'est une mauvaise indication à donner à l'ensemble des Québécois et Québécoises. Merci.

M. Gobé: M. le Président, peut-être juste une petite remarque.

Le Président (M. Lachance): Bon bien là il y en a plusieurs qui veulent parler en même temps.

M. Gobé: Non, mais juste une petite... Notre collègue — et j'ai beaucoup de respect pour lui, le député de La Peltre, c'est un excellent parlementaire — a juste mentionné — puis je pense que la langue a dû lui accrocher — qu'on avait adopté 99 puis 102.

M. Côté (La Peltre): Non, j'ai dit qu'on revenait en arrière sur des articles qui étaient déjà acceptés.

M. Gobé: On ne les a pas adoptés, mais je comprends ce que vous vouliez dire. Je comprends ce que vous vouliez dire, je ne vous en veux pas grief. Non, non. Je ne vous en fais pas grief du tout, je voulais simplement dire qu'on ne les a pas adoptés. Pour les besoins de transcription, que les gens ne pensent pas qu'on les avait adoptés et qu'on voulait revenir dessus, ça n'a pas été fait.

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

• (21 h 20) •

M. Benoit: Oui. Il y a des députés ici qui sont peut-être plus récents au Parlement. S'il y en a d'autres dont ça fait un peu plus longtemps, moi, j'ai l'honneur de représenter les gens d'Orford depuis 11 ans puis j'en ai vu des vertes puis des pas mûres. Quand je suis arrivé ici, à l'Assemblée nationale, nous avons décidé d'ouvrir un projet de loi sur l'ouverture des commerces le dimanche, et le distingué député de Joliette, à l'époque, était dans l'opposition. Je vais lui rappeler qu'il faisait un beau duo avec M. Garon. Mais, des autres qui sont là, aucun n'a vu ça. Malheureusement, ils ne peuvent pas comparer ce qu'est une opposition avec ce qu'a été une opposition. Moi, j'ai vécu cette opposition, adjoint parlementaire à Gérald Tremblay, où M. Garon et le

distingué député de Joliette, pendant des mois — j'ai bien dit «pendant plus d'un mois», jour et veillée, et je me demande même si, à l'époque, on ne siégeait pas de nuit — ont filibusté. Mais, en bout de ligne, M. Bourassa, il y croyait, à ce projet de loi, et il l'a mis dans le bâillon.

Je veux dire, dans le cas qu'on a ici, on a l'impression que le ministre y croit. L'opposition, on y croit en partie, mais il ne semble pas que son gouvernement y croie. Et là on n'est pas à la première où le premier ministre, en ce moment... Il a flushé son ministre de l'Éducation, il est après flusher le ministre de l'Environnement. Je veux dire, le premier ministre, il a flushé pas mal de monde dans les dernières semaines et flushé les candidats dans les comtés, envoie donc par là. Bien là il faudrait peut-être que le ministre qui est avec nous autres ce soir se pose des questions, si ce n'est pas lui qui est après se faire flusher. Je veux dire, le premier ministre avait le droit, avait le choix de dire: C'est très important, ce projet de loi là; mon ministre a vraiment trouvé la solution, puis, si tout le monde est d'accord avec lui, bien, mon Dieu, allons de l'avant, mettons-le dans le bâillon. Ce n'est pas ça qu'ils ont fait.

Alors, maintenant je ne voudrais pas non plus... Parce que tantôt je trouvais que les propos du ministre étaient un peu acerbes à bien des égards. Je lui rappellerai que la sagesse n'a pas toujours été sur le même bord de la table, ici. Et je voudrais juste lui rappeler une de ses phrases célèbres que j'ai encore dans la gorge pour avoir été l'adjoint du premier ministre au moment où on a eu une crise autochtone ici, au Québec, qui n'était pas évidente à régler. Je me souviendrai toute ma vie et, aussi loin que je vais vivre, je vais me souvenir de cette phrase du distingué député de Joliette. Alors, on sait tous que M. Bourassa a quitté à la fin de la crise autochtone pour aller à Washington se faire traiter pour son cancer, et le distingué député de Joliette, ne sachant pas pourquoi M. Bourassa quittait — personne ne le savait, d'ailleurs; on ne savait pas qu'il avait le cancer, à cette époque-là — le commentaire avait été: Les rats sont les premiers à quitter les bateaux. Cette phrase-là, encore aujourd'hui, je pense qu'elle était déplacée. Elle était même beaucoup déplacée.

Or, ceci dit, pour les gens qui sont nouveaux ici, qui n'ont pas vécu l'opposition, moi, je vous inviterais à relire ce que M. Garon, pendant des nuits de temps, a fait, ce que le distingué député de Joliette... Et je pourrais parler d'autres qui ne sont plus dans cette enceinte. Alors, la démocratie a, sur les derniers milles, des particularités qui ne sont pas nécessairement agréables, mais ça fait partie de la démocratie, et le ministre n'a pas été capable de convaincre l'ensemble des citoyens, n'a pas été capable de convaincre son propre gouvernement, n'a pas été capable de convaincre l'opposition, et il n'a qu'à s'en prendre à lui. Il n'a pas à s'en prendre au député de LaFontaine ou au député de Shefford. Nous, on a fait notre job et puis on va continuer à la faire. Jusqu'à la fin de la session, jeudi, minuit, on va être ici et on ne va pas lâcher parce qu'on pense que ce projet de loi là, il a encore des choses à être améliorées. Et la preuve, c'est que les taxis vont être ici demain, si j'ai bien compris. Les taxis, les chauffeurs de taxi vont être ici demain, et, si c'était si parfait que ça, il n'y aurait pas de manifestation des

chauffeurs de taxi ici demain. Je veux dire, c'est aussi simple que ça.

Alors, peut-être que le ministre pourrait aller voir le premier ministre puis lui dire: Écoutez, mon projet de loi, il est tellement parfait, mettez-le donc dans le bâillon. Je veux dire, ils sont habitués d'en faire, des bâillons. Bien, qu'ils en fassent un autre, qu'ils en commencent un autre demain puis qu'ils le mettent, son projet de loi, dedans, puis là, bien, il va avoir eu raison puis son premier ministre va lui donner raison. Je veux dire, ça ne serait pas bien, bien compliqué. Merci, M. le Président.

M. Chevrette: M. le Président, en une minute, je peux-tu dire que le record des bâillons, c'est le Parti libéral, avec 27 dans le même bâillon, avec Michel Pagé?

Le Président (M. Lachance): C'est dur à battre, ça.

M. Chevrette: Ça, là, ça n'a jamais été battu dans l'histoire de neuf ans de notre parti. Même le total des neuf ans ne battait pas un seul des bâillons de Michel Pagé. Franchement, là, tant qu'à dire n'importe quoi, continuez.

M. Gobé: M. le Président, je pense que...

M. Chevrette: En plein le gars qu'il faut pour continuer. Ha, ha, ha!

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

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Bon, bien, c'est ça, M. le Président, je pense qu'on vient encore d'avoir la démonstration, là... Je me préparais à demander au ministre une intervention sur un alinéa du projet de loi, et, ma foi, tout ce qu'il nous raconte, c'est je ne sais pas quelque affaire, là, encore, laissant croire à je ne sais pas quelle manœuvre de notre part, cherchant à nous discréditer encore une fois. Moi, je trouve ça...

Je vais parler de Michel Pagé, vu qu'il en a parlé, tiens. Michel Pagé, bien...

Le Président (M. Lachance): Un peu d'histoire aujourd'hui, hein?

M. Gobé: Oui, on fait de l'histoire pas mal, hein? Vous avez raison, M. le Président. Ha, ha, ha! Mais je vous rappellerai qu'à l'époque le député de Joliette était dans l'opposition et que, si M. Pagé avait mis ces projets de loi là, ces 27 très bons projets de loi pour lesquels nous étions sûrs...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: ...que le député de Joliette et ses compagnons, hein...

M. Chevrette: Barrez les portes, qu'on le poigne vivant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: ...avaient tout mis en oeuvre d'une manière que je n'oserais pas qualifier de démagogique, parce que, moi, je ne dirais pas ça...

M. Bordeleau: Question de règlement.

M. Gobé: ...mais pour les bloquer...

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

M. Chevette: Je m'excuse, débarez-les.

M. Bordeleau: Est-ce que vous pensez que les interventions qui sont faites sont appropriées dans le...

Une voix: Pas du tout.

Le Président (M. Lachance): Elles sont inopportunes.

M. Bordeleau: Alors, pourquoi vous ne le dites pas?

Une voix: Il faut le dire.

Le Président (M. Lachance): Elles sont inopportunes.

Une voix: Bien, la tienne aussi.

M. Bordeleau: Non, non, c'est lui qui a la parole. M. le Président, rappelez les gens à l'ordre puis dites-leur de se taire.

Le Président (M. Lachance): Ça sent la tempête.

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

M. Chevette: Il neige-tu?

Une voix: ...autorité, M. le Président. Vous êtes là pour présider; présidez.

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

M. Brodeur: Oui, sur une question de règlement. Ce n'est pas seulement à l'opposition de dire que ça n'a pas de bon sens, qu'elle doit retirer ses paroles. De l'autre côté: Oui, oui, c'est correct, c'est correct. M. le Président, c'est à vous à prendre les décisions, ici. Ce qu'on vous demande, c'est de demander à ces gens-là, premièrement, de respecter le règlement. Puis, deuxièmement, lorsqu'ils disent des paroles antiréglementaires, c'est de leur demander personnellement de retirer leurs paroles.

Le Président (M. Lachance): Bon, très bien. Alors, si vous voulez qu'on respecte le règlement, on va

commencer tout de suite, et vous allez parler du projet de loi n° 163, puis de l'article 105, puis de l'amendement.

M. Brodeur: Question de règlement, M. le Président. Vous venez de donner la permission... Et c'est le député de Joliette, le ministre des Transports, qui a commencé sur ses états d'âme.

Le Président (M. Lachance): ...tour d'horizon là-dessus.

M. Brodeur: M. le Président, il y a deux, trois parlementaires qui ont suivi sur le même sujet, et je pense que ça serait mal indiqué, présentement, alors que vous avez laissé libre cours à plusieurs parlementaires d'y aller de leurs états d'âme sur le projet de loi, de ne pas faire en sorte que tous les parlementaires puissent s'exprimer de la même façon. Donc, il y va du droit de parole de chacun des députés de s'exprimer sur un projet de loi, et, sur l'article 105, vous avez établi une coutume sur cet article-là, qui dure depuis quelques heures, au moins plusieurs minutes, au fait que le débat porte non seulement sur l'article 105... Oui, sur l'article 105, mais sur l'esprit du projet de loi. Est-ce qu'on pourrait suspendre?

M. Gobé: Le ministre étant absent quelques minutes, je pense que ça ferait du bien.

Le Président (M. Lachance): On peut bien suspendre, pour ce que ça va changer.

(Suspension de la séance à 21 h 28)

(Reprise à 22 h 2)

Le Président (M. Lachance): S'il vous plaît! À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement poursuit ses travaux. Alors, nous en sommes à l'amendement à l'article 105 du projet de loi n° 163. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Brodeur: M. le Président, ce n'est pas terminé.

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

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Non, il me restait sept minutes, je crois. Je n'ai pas l'intention de prendre le sept minutes, là, mais juste pour vous dire, lorsque je parlais tantôt de consensus, que le projet de loi fait état de la création d'une association professionnelle, premièrement; deuxièmement, d'un forum des intervenants de l'industrie du taxi. Je pense, dans le cadre d'une loi qui crée une telle association de tous les chauffeurs de taxi, qu'il est primordial d'obtenir le plus large consensus possible. J'emploie souvent les mots «large consensus», puisque ces gens-là devront travailler ensemble ad vitam aeternam, pour employer d'autres expressions bien connues du ministre des Transports qui a fait son latin. C'est à partir de ces données-là que je

pense qu'il est très important de rappeler que c'est un projet de loi qui devra être fait pour la très, très, très grande majorité des chauffeurs de taxi du Québec, et, à ce moment-là, je pense que les prochains jours pourront servir à des réflexions afin de rassembler ces gens-là afin qu'ils puissent être heureux dans cette nouvelle Association, qu'ils puissent être heureux dans le Forum de l'industrie du taxi et faire en sorte que la paix puisse régner dans l'industrie du taxi, ce qui va faire en sorte aussi que ces gens-là pourront augmenter sensiblement les revenus qu'ils ont. Je le rappelle, le principal problème, la source du problème dans l'industrie du taxi est le revenu des chauffeurs de taxi. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Brodeur: On peut revenir maintenant à l'article 105?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Brodeur: Je pense que le député de LaFontaine avait quelque chose.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine, sur l'amendement à l'article 105.

M. Gobé: Oui, Merci, M. le Président. Étant donné que nous avons discuté des 1^o et 2^o de l'article 105, je ne reviendrai pas dessus. D'accord? Je vais maintenant aborder le 3^o de l'article 105.

Le Président (M. Lachance): Alors, en vous signalant qu'il vous reste trois minutes, M. le député.

M. Gobé: Bien non, parce que je change de... Vingt minutes par article, partie d'article ou alinéa, c'est ça, le règlement, donc ça me donne 20 minutes sur le 3^o.

M. Chevette: Non, non.

M. Gobé: Bien oui! Je m'excuse, mais je pense que c'est ça, le règlement, M. le ministre.

M. Chevette: Bien non, vous m'avez arrêté.

M. Gobé: Oui, oui,

M. Chevette: C'est ça, le 105.

M. Gobé: L'étude article par article, c'est 20 minutes par article, partie d'article, alinéa ou paragraphe.

Le Président (M. Lachance): On va vérifier ça, mais...

M. Gobé: Oui, je préfère que vous le vérifiez, parce que j'ai quelques questions à poser à M. le ministre là-dessus, puis peut-être que je peux l'aider à améliorer ce 3^o.

M. Chevette: ...

M. Gobé: Bien non, il ne peut pas dire non avant de m'avoir entendu.

M. Chevette: Je n'ai pas dit non, j'ai fait un geste de même.

Le Président (M. Lachance): Selon l'article 245 de notre règlement, M. le député de LaFontaine, c'est 20 minutes pour chaque amendement ou sous-amendement. Maintenant, lorsqu'on discute de l'article comme tel, à ce moment-là, on tient compte d'alinéas ou de paragraphes. C'est la distinction.

M. Gobé: Oui? O.K. Donc, nous sommes sur l'amendement encore. Mais là, vu qu'il y avait trois «qui», un qu'il retire puis deux qu'on ramène, ça me donne des «qui». Ha, ha, ha! Mais, si vous voulez, je suis d'accord avec vous, on peut disposer de l'amendement, puis je reviendrai après sur le 3^o, à ce moment-là. Je pense que ce sera plus logique pour se retrouver, puis pour vous aussi, M. le Président. Bien, disposer ou discuter, si les collègues ont d'autres interventions sur les «qui»...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'amendement à l'article 105 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Et là, ensuite, on reviendrait à l'article comme tel.

Une voix: Tel qu'amendé.

Le Président (M. Lachance): Oui, tel qu'amendé.

M. Brodeur: L'amendement tel qu'amendé.

Une voix: Sous-amendé et amendé en un tout.

M. Brodeur: Oui.

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

M. Brodeur: Oui. Nous pouvons revenir à l'article 105.

Le Président (M. Lachance): Alors, on revient à l'article 105 tel qu'amendé.

Une voix: Adopté.

M. Gobé: Bien non!

M. Brodeur: Une seconde.

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

Une voix: Ce serait trop beau, Ha, ha, ha!

M. Gobé: Vous avez raison. Regardez, M. le ministre, ou chers collègues, en tout cas tous ceux qui veulent peut-être trouver que c'est...

Le Président (M. Lachance): En vous adressant au président, s'il vous plaît.

M. Gobé: M. le Président, c'est vrai. Troisièmement, alors là ça se lirait comme ça: «Commet une infraction et est passible d'une amende [...] le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi dont le permis — et là les mots — de chauffeur de taxi ou dont le permis[...] — d'accord, vu qu'on vient de l'amender — autorisant la conduite d'un taxi a été modifié, suspendu ou révoqué et qui a omis d'en informer sans délai le titulaire de permis de propriétaire de taxi de l'automobile qu'il conduit selon les modalités établies par un règlement visé à l'article 54.»

Là où je veux en venir, c'est que tout à l'heure on a discuté d'un article où on traitait de cette chose-là, et, moi, j'avais mentionné, à ce moment-là, qu'on devrait peut-être, dans la loi, mettre que, dès qu'il y a une modification, une suspension ou une révocation d'un permis pour un chauffeur de taxi, automatiquement un avis devrait être envoyé à son employeur par l'autorité qui prend cette décision-là. On parle du permis de chauffeur de taxi, de conduire aussi, d'ailleurs. Alors, vu qu'il est chauffeur de taxi, vu que c'est mentionné, vu que c'est une décision qui touche à sa capacité de conduire un taxi pour un employeur, eh bien, au lieu de laisser le chauffeur lui-même avertir l'employeur, un avis devrait être envoyé à l'employeur, disant: Voilà, votre chauffeur, M. ou Mme Unetelle, a été suspendu de son permis pour une période de trois mois, nous vous en avisons. Et, à partir de là, le propriétaire, bien sûr, prendrait les mesures nécessaires.

Est-ce que ça ne serait pas plus simple, M. le ministre, de faire cela et est-ce que ça ne faciliterait pas le travail des propriétaires? Ça nous permettrait peut-être de ne pas forcément dire que, en 3°, on mettra une amende aux personnes qui ne le déclarent pas, vu qu'elles n'auraient plus à le déclarer elles-mêmes. Ce serait déclaré automatiquement par l'autorité qui révoque.

Ça se fait dans les avions. Lorsque vous repassez votre... Dans le temps — ça me ramène à pas mal d'années — un de mes amis qui était pilote devait faire une qualification régulièrement, et, lorsqu'il n'avait pas réussi sa qualification pour être pilote, eh bien, l'entreprise, la compagnie pour laquelle il travaillait recevait une notification à l'effet qu'il n'était pas...

Une voix: ...

M. Gobé: Comment?

M. Gagnon: Je pense que c'est encore de même.

M. Gobé: Oui, c'est encore de même je pense, hein? Alors, c'est un peu le même principe. Je ne peux pas comparer un chauffeur de taxi à un pilote d'avion, là, mais, quand même, toutes choses étant relatives, tu sais... Alors, moi, M. le ministre, je suggérerais peut-être, avec votre collaboration, si on pouvait travailler ça puis arriver avec quelque chose dans ce sens-là, si ça pouvait vous agréer. Moi, je trouve que ce serait un plus pour le projet. Pour l'instant, c'est ce que j'avais à dire.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui veulent parler sur l'article 105 tel qu'amendé? Est-ce que l'article 105, tel qu'amendé, est adopté?

M. Brodeur: Un instant, M. le Président.

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

M. Brodeur: Ça va très vite.

Le Président (M. Lachance): Je vous écoute.

M. Brodeur: ...

M. Gobé: C'est parce que, M. le Président, je fais une suggestion à M. le ministre. Alors, j'aurais souhaité peut-être qu'il me réponde. C'est oui ou c'est non? Ou, s'il a des raisons de ne pas faire ça, bien, qu'il nous en informe, et, à ce moment-là, si ses raisons sont valables, on passera à autre chose, sinon on va devoir essayer de le convaincre pendant quelque temps encore du bien-fondé de cette décision.

Le Président (M. Lachance): Alors, si je comprends bien, on poursuit. Est-ce que...

• (22 h 10) •

Une voix: Oui.

M. Gobé: Non. En proposant l'amendement, simplement que... On va peut-être y arriver après, à l'amendement, si c'est nécessaire. Mais, moi, j'ai la prétention de croire que, dans un souci d'efficacité, le projet de loi ne peut pas laisser au seul conducteur, sous peine d'amende s'il ne le fait pas, la charge d'avoir à déclarer des modifications à son permis, parce que c'est humain, là. Quelqu'un qui a une modification à son permis, qui sait que ça va entraîner pour lui la perte de son emploi — ou une restriction à son emploi — ou de son gagne-pain pourrait avoir une tendance à ne pas le déclarer. Je ne dis pas qu'ils ne le font pas tous, mais on sait, sur nos routes, qu'il y a des gens qui perdent leur permis de conduire — ce n'est pas les chauffeurs de taxi, des citoyens — et qui conduisent pareil. Il y en a beaucoup, même, il y en a plusieurs milliers, hein, on en retrouve. Généralement, c'est des gens qui ont besoin de leur permis pareil pour faire certaines activités et qui n'osent pas le dire, même simplement pour aller se promener ou faire du tourisme.

Alors, M. le Président, si ça existe dans cette catégorie de conducteurs, il est fort probable que ça puisse exister aussi dans la catégorie de chauffeurs qui, perdant leur permis ou voyant modifiée leur classe de permis, n'étant plus éligibles à conduire leur taxi selon la loi, eh bien, ne le mentionnent pas, et là on laisse simplement... On dit: Bien, si vous ne le mentionnez pas puis que vous vous faites prendre, vous aurez une amende de 350 \$ à 1 050 \$. D'accord? Mais je crois que, si le permis de conduire ou le permis de chauffeur d'un taxi est modifié pour raison judiciaire ou par décision de gens qui font respecter le Code de la route ou de la Commission des transports du Québec en ce qui concerne certains permis, eh bien, c'est qu'il doit y avoir

des raisons, et ces raisons, ça peut être une perte d'habileté à conduire, ça peut être un problème qui est lié avec des accidents ou alors avec la santé, un problème de santé, et, en ces termes-là, on peut peut-être mettre la sécurité des passagers... une sécurité moins grande parce que les gens, ils ont moins d'habileté. La preuve, on aurait modifié ou enlevé son permis. C'est ce que la loi prévoit. Alors, il serait bien plus simple, à ce moment-là, d'avoir un avis au propriétaire.

Maintenant, on va dire: Oui, mais il peut changer de propriétaire. Mais alors, à ce moment-là, le nouveau propriétaire, lui, avant d'engager un chauffeur de taxi nouveau, généralement va devoir — et on l'a vu plus tôt — regarder s'il a eu son examen, le petit examen qu'il fallait passer pour avoir le permis de chauffeur de taxi, si son permis est en règle, enfin ces choses-là. Ça, c'est surtout pour le chauffeur qui travaille pour un propriétaire depuis un an, deux ans ou plusieurs mois et dont la suspension ou la modification arrive en cours de route. Et là, forcément, bien, il ne serait pas obligé de le dire ou il n'aurait pas peut-être le mentionner tout de suite. Alors, pourquoi ne pas rendre ça plus simple, plus efficace?

Moi, je crois que ça serait un bon mouvement, et peut-être que M. le ministre, en faisant des modifications comme ça, rendrait le projet plus acceptable et travaillerait, du moins, pour assurer une sécurité plus forte des chauffeurs de taxi. Parce que, s'il a mis cet article-là avec les amendes, c'est parce qu'on présume qu'il y en a qui vont le faire, sinon on n'aurait pas mis l'article. C'est parce qu'on sait qu'il y en a qui le font ou qu'il y en a qui vont le faire. Puis, même chez les chauffeurs de taxi, il y en a, c'est certain qu'il y a des chauffeurs de taxi qui, eux, sont en règle, qui paient toutes leurs cotisations, et tout ça, qui ne sont pas très heureux quand ils voient que quelqu'un qui n'a pas son permis ou qui n'a plus son permis continue de conduire ou de faire le travail alors qu'il n'a pas le droit, qu'il n'est pas autorisé, que son permis a été modifié.

Alors, M. le Président, est-ce qu'on doit faire un amendement? Moi, j'aurais aimé ça faire un amendement, mais peut-être que M. le ministre va nous éviter ça et, après quelques discussions, va lui-même amener l'amendement. À ce moment-là, ça me fera plaisir de l'appuyer.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 105 est adopté? M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Je voudrais juste vérifier une chose. Au troisième alinéa de l'article 105, on dit qu'est-ce qui va se passer, mettons, éventuellement. Mais, actuellement, c'est quoi, le règlement? Qu'est-ce qui se passe dans ces cas-là, présentement? Un chauffeur de taxi dont le permis de conduire ou la classe, bon... est-ce qu'il y a une procédure actuellement qui force la personne à informer ou... Qu'est-ce qui se passe concrètement actuellement?

M. Chevette: Il n'y a pas d'obligation de divulgation, présentement.

M. Bordeleau: Une personne peut avoir un permis suspendu, puis il n'y a rien qui l'oblige à avertir le titulaire du permis. Il n'y a rien, présentement.

M. Chevette: Il n'y a pas d'obligation. Il faut le trouver. S'ils le trouvent, bien là il va y avoir de l'amende.

M. Bordeleau: Oui, mais, dans la loi sur le taxi actuelle, il n'y a rien.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 105 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Brodeur: Sur division.

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

Preuve et procédure (suite)

M. Chevette: Le 116.

Le Président (M. Lachance): Article 116. Un amendement?

M. Chevette: Oui, M. le Président. Article 116. L'amendement est le suivant:

1° par l'insertion, dans le premier alinéa et après les mots «l'agent de la paix», des mots «, la personne spécialement autorisée par le ministre»;

2° par l'insertion, dans le deuxième alinéa et après les mots «le cas échéant», des mots «à la personne spécialement autorisée par le ministre ou».

Le député de l'Acadie a, ce matin ou hier, je ne sais pas, posé beaucoup de questions là-dessus. C'est la désignation par le ministre des personnes. C'est une concordance par rapport à ce qui a été adopté antérieurement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des questions sur l'article 116, c'est-à-dire sur l'amendement? Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, M. le Président, à titre informatif. On change pour «la personne spécialement autorisée par le ministre», on modifie l'expression «l'agent de la paix». Donc, il y a des personnes autorisées qui seront autorisées... Est-ce qu'il y a une formation? Est-ce qu'il y a des gens qui vont avoir des formations équivalentes en tous points? Ces gens-là ont la même formation?

M. Chevette: C'est la même, même question que ce matin, sans aucun iota de changé. C'est l'exigence de la Commission des transports, comme j'ai répondu ce matin — je pense que c'est au député de l'Acadie. Les inspecteurs de la Commission des transports... Il n'y a pas de cachette en dessous de ça, là, il n'y a rien d'autre que ça. Puis, si vous avez remarqué, c'est les mêmes mots, «personne nommée par le ministre».

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Merci. «Personne autorisée spécialement par le ministre», est-ce qu'on veut prévoir qu'il va y avoir une formation spéciale pour les gens qui vont être nommés par le ministre? On sait que les agents de la paix ont une formation juridique; enfin, ils ont un cadre dans lequel ils sont habitués à travailler. Advenant que ça soit des personnes qui ne viennent pas de ce milieu-là... Ça peut arriver qu'on choisisse des gens qui viennent d'une ligue de taxi, d'un bureau de taxi ou, je ne sais pas, de différents endroits, un peu comme on choisit des arbitres. En relations de travail, on prend des gens qui étaient dans le monde syndical, qui ont fait carrière dans le monde syndical, puis dans le monde patronal aussi, d'ailleurs, et là on leur donne un mandat d'un certain nombre d'années. Est-ce qu'on parle de...

M. Chevette: C'est les mêmes, mêmes réponses que ce matin à la même question. J'ai répondu au député de l'Acadie que c'était le corps d'emploi... Si c'était enquêteur, c'était une formation d'enquêteur. Ça pouvait être des jeunes policiers. J'ai répondu ça.

M. Gobé: Je comprends. C'est parce que...

M. Chevette: Je peux répéter, mais...

M. Gobé: Non, non, M. le ministre.

M. Chevette: Ce serait plus simple pour moi d'enregistrer ma cassette puis de peser dessus si je ne devais pas donner une réponse différente.

M. Gobé: Ha, ha, ha! Non, mais vous avez raison pour ça. C'est parce que c'est large, hein?

M. Chevette: Ah, c'est très, très large, mais ce n'est pas plus large qu'à matin.

M. Gobé: «Personne spécialement autorisée par le ministre», ça peut être quelqu'un qui n'est pas forcément un jeune policier.

M. Chevette: Ce n'est pas plus étroit qu'à matin.

M. Gobé: Oui, mais ça peut être quelqu'un qui n'est pas forcément un jeune policier, qui n'est pas forcément...

M. Chevette: J'ai dit tout ça.

M. Gobé: Bien, ce matin, on n'a pas parlé spécifiquement comme ça, on a parlé... M. le ministre, vous avez dit: Ça peut être des jeunes policiers. Là, j'en suis, je suis d'accord avec vous, ils ont un cadre, ils sont habitués, ils ont étudié le fondement des lois de l'ordre public. Mais là une «personne spécialement nommée»... Vous pouvez nommer quelqu'un qui n'est pas forcément un jeune policier ou un ancien policier à sa retraite, vous pouvez nommer quelqu'un, comme je l'ai dit tout à l'heure, qui a travaillé dans le taxi, qui a été répartiteur ou qui a dirigé une ligue de taxi dans le temps, et vous pouvez faire en sorte qu'il intègre les rangs de cette

fonction-là. Il n'a jamais travaillé dans l'autorité municipale.

• (22 h 20) •

Mme Normandeau: M. le Président, j'ai une question.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Bonaventure.

Mme Normandeau: Merci. Une question de précision au ministre. Puisque, ici, on fait référence, comme vous l'avez dit ce matin, il semblerait, en commission, au fait que la personne spécialement autorisée par le ministre est une personne de la Commission des transports du Québec, ma question est la suivante: Pourquoi ne pas spécifier justement plus spécifiquement qu'on fait référence ici à une personne de la Commission des transports du Québec? Si vous ne le faites pas, il y a sûrement une raison. Et, si oui, quelle est cette raison? Dans le fond, est-ce qu'il y a une marge de manoeuvre que vous dégagez? Parce que cette personne, si ce n'est pas quelqu'un de la Commission des transports du Québec, qui ce pourrait être si elle n'est pas de la Commission des transports du Québec?

M. Chevette: Pourquoi? Bien, c'est parce qu'on pourrait avoir, par exemple, pour une opération bien particulière, pendant x temps, des prêts de services qui ne sont pas nécessairement des employés de la Commission. Je pourrais prêter deux, trois enquêteurs pour une opération bien spécifique, par exemple, et que je nommerais. Donc, ce serait quand même du ministère, cette fois-ci, mais c'est le type d'employés de la Commission des transports, et, législativement parlant, on nous dit: Ne nous lions pas à un corps d'emploi dans une structure, mais laissons plutôt la désignation par le ministre de la personne qui ne peut pas exercer d'autres pouvoirs que ceux qui sont dévolus dans la loi, d'autre part.

Mme Normandeau: Vos enquêteurs viendraient de quel endroit? Est-ce que c'est des enquêteurs...

M. Chevette: Ils pourraient venir du ministère des Transports.

Mme Normandeau: O.K. Bien, merci.

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

M. Bordeleau: Oui. Je voulais juste aussi avoir une précision. Dans les deux premiers alinéas de l'article 116...

M. Chevette: Le premier ou le deuxième?

M. Bordeleau: Les deux premiers.

M. Chevette: Les deux premiers.

M. Bordeleau: On dit «l'agent de la paix». Là, on ajoute «la personne spécialement autorisée par le ministre — ou l'employé d'une autorité municipale ou

supramunicipale chargé de l'application de la présente loi». La question que je me posais, c'est: Dans ce dernier cas-là, des employés d'une autorité municipale ou supramunicipale, quelle est la formation que ces gens-là ont pour s'assurer que l'application de la loi est bien comprise et va être appliquée de façon relativement standard, là? Je suppose que le ministère qui délègue cette autorité-là à un niveau municipal ou supramunicipal doit aussi s'assurer que les gens qui vont devoir faire appliquer cette loi-là vont le faire correctement. Alors, quelles sont les exigences à ce niveau-là?

M. Chevette: En fait, il y a seulement Montréal qui a ça. Vous le savez, de par le passé, on a questionné passablement quand les gens sont venus devant nous. C'est surtout la CUM qui a accepté les responsabilités. Vous avez remarqué même que les deux unions sont venues dire devant nous autres, si ma mémoire est fidèle, qu'elles n'étaient pas intéressées à en avoir. Vous vous rappelez? Je ne me rappelle plus du monsieur, il venait d'être nommé vice-président. Mais, au-delà des noms, là, ils n'en veulent pas nécessairement. On a été obligés de dire que, dans la loi, si jamais vous voulez accomplir cette responsabilité, il faudra que vous ayez des individus. Mais, dans la CUM, si on se base sur la CUM, c'est des gens qui ont une formation d'enquêteur, des gens qui ont une formation assez avancée pour remplir leurs fonctions de...

M. Bordeleau: Est-ce que le ministère, ou le ministre, détermine par voie de règlement quelles sont les exigences auxquelles ces personnes-là doivent répondre?

M. Chevette: Non, c'est vraiment l'entité supramunicipale qui obtient, à ce moment-là, la responsabilité de superviser le travail de ses personnes. Mais, comme je vous dis, on l'a mis parce que, dans l'ancienne loi, il y avait cette possibilité aussi, mais il y a seulement la CUM qui l'a prise.

Une voix: ...

M. Chevette: Bien, je ne m'attends pas à une ruée vers l'or là-dedans, moi non plus. Au contraire, ils avaient même peur qu'on la leur délègue. Tout ce qu'on a fait, c'est maintenir la possibilité. Mais on ne l'a pas déléguée, conformément d'ailleurs à ce qu'ils nous ont présenté tous les deux — c'est au salon rouge, je crois — en disant qu'ils n'en voulaient pas.

M. Bordeleau: Vous vous souvenez, là-dedans, M. le ministre, je me souviens — je ne sais pas si c'est l'Union des municipalités du Québec ou l'autre — qu'à un moment donné on disait: Dans le cadre du transfert de la réforme Trudel avec... Moi, ce que j'ai compris, c'est, je me souviens, qu'ils n'étaient pas ouverts à ce genre de discussion là, compte tenu qu'on leur avait déjà coupé dans les transferts d'argent.

M. Chevette: C'est vrai.

M. Bordeleau: Bon, ça dépend des conditions. Si éventuellement le gouvernement disait: Bon, on va

vous transférer de l'argent pour que vous assumiez cette responsabilité-là plutôt que de la faire assumer par le gouvernement, peut-être que les gens seraient plus ouverts. Mais ce n'est pas là-dessus que ma question va porter. Si éventuellement d'autres groupes que la CUM décidaient, parce que les conditions sont avantageuses, de se prévaloir de ça, est-ce que vous avez le pouvoir, en vertu de la loi, de fixer par règlement les exigences de formation de ces gens-là? Parce que, à la limite, si ça vient se répandre... Tant que c'est Montréal, puis que ça fonctionne bien, puis qu'on s'aperçoit qu'il n'y a pas eu d'abus, ni dans un sens ni dans l'autre, bien, on dit: Ça a bien été, on n'a pas besoin de légiférer. Mais, si d'autres régions décidaient d'assumer cette responsabilité-là, il ne faudrait pas que ce soit donné, je ne sais pas, à une municipalité, au gars de la voirie — quand il a du temps libre, il s'occupe de ça. Il va falloir qu'il y ait des exigences en termes de formation, de préparation pour que l'application de cette loi-là soit faite de façon rigoureuse.

M. Chevette: Oui, mais on prend pour acquis que, s'il accepte, c'est vraiment sur une base volontaire, ce n'est pas une imposition.

M. Bordeleau: Non, ça, je suis d'accord.

M. Chevette: S'il accepte sur une base volontaire, il accepte de remplir les responsabilités, et, pour remplir les responsabilités, il faut qu'il engage le personnel qualifié.

M. Bordeleau: Ça, je suis d'accord avec vous. Ça, c'est théorique, là. Mais est-ce que vous avez le pouvoir de vous assurer de ça par voie de règlement, là, par voie réglementaire ou autre?

M. Chevette: Oui, on a le droit de s'en assurer parce qu'il y a des sanctions qui sont suivies par soit la Commission des transports soit par le ministre lui-même dans le cadre général de l'application de la loi.

M. Bordeleau: O.K. Mais, dans le cadre de l'application de la loi...

M. Chevette: Par exemple, si une communauté s'acquittait mal de sa responsabilité vis-à-vis la profession du taxi en général, qu'est-ce qui arriverait? On a toujours des pouvoirs, sur le plan administratif, de tutelle administrative, il y a les grands pouvoirs de portée générale vis-à-vis les législations, mais ici c'est l'assise qu'on retrouvait dans la loi.

M. Bordeleau: Non, non, je suis d'accord. Je ne remets pas ça en cause. Je veux juste m'assurer que, éventuellement, si ça vient à se produire à une plus large échelle, le ministère a les outils qu'il lui faut en quelque part pour fixer des conditions de formation aux municipalités qui assumeront l'application de cette loi-là par la suite.

M. Chevette: On pourrait même, si on constatait des abus, retirer l'autorisation. Parce que, contrairement à la CUM, qui l'a de par la loi, les autres,

c'est un décret. Vous avez remarqué, ça prend un décret gouvernemental pour...

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

Des voix: Adopté.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. «Lorsqu'il constate une infraction visée par le paragraphe 2° de l'article 94...» Oui, passons à l'amendement, puis on ira sur l'article après.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Bon, maintenant, est-ce que l'article 116, tel qu'amendé, est adopté? Non? M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. M. le Président, l'article 116 nous reporte à l'article 94, à l'article 98 par les paragraphes 1° et 2°, et, comme on disait tout à l'heure, on fait du sautemouton un petit peu. Je pense que, avant de...

M. Chevette: Je voudrais rappeler que c'est un consensus de faire les amendements avant.

M. Gobé: Oui, oui. Je ne mets en cause, absolument pas, aucun consensus...

M. Chevette: Non, mais vous le rappelez aux 30 secondes.

M. Gobé: Bien, c'est parce que, M. le ministre...

M. Chevette: J'ai le tympan agressif.

M. Gobé: Ah! je suis désolé, mon but n'étant pas de vous agresser, ni dans le tympan ni ailleurs, d'ailleurs, en ce qui me concerne.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Il aimerait peut-être ça ailleurs que dans le tympan.

M. Chevette: Parle pour toi.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Messieurs, c'est vrai que l'heure est tardive, mais...

M. Gobé: Mais loin de moi cette idée, M. le ministre. Je préférerais plutôt prendre un bon café avec vous en devisant de toutes sortes d'autres choses.

M. Brodeur: Question de règlement.

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

M. Brodeur: Oui. On prête des intentions au député de LaFontaine. C'est interdit par le règlement, M. le Président.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Gobé: Non, ce n'est pas à moi, c'était au député de Johnson qu'il avait prêté des intentions. Alors, M. le ministre, 94, ça, c'est... Est-ce qu'on pourrait, avant d'adopter 116, aller faire un petit tour à 94 et à 98 pour voir qu'est-ce qu'on va adopter? Parce que là on adopte un article qui va prendre des mesures sur des faits, des dispositions qui sont des articles qu'on n'a pas vus. Je pense que c'est important, parce que là on parle de sanctions puis on parle de délai de 48 heures, enfin... Peut-être que, dans le délai de 48 heures, vis-à-vis des sanctions, vis-à-vis des motifs, ça peut être trop, ça peut n'être pas assez pour corriger. Peut-être qu'il y aurait lieu de le voir. Comment on peut faire ça, M. le Président? Je ne dis pas forcément d'adopter 94, 98, mais au moins d'y aller. Ou alors est-ce qu'on suspend 116, on finit les amendements puis on revient après? J'essaie d'être pratique, là.

• (22 h 30) •

Le Président (M. Lachance): Bon, de consentement — de consentement, je dis bien — le ministre pourrait aborder, effleurer, survoler 94 et 98 avant de revenir à 116 pour son adoption.

Une voix: Est-ce qu'on va faire l'adoption aussi de ces articles-là ou juste...

Le Président (M. Lachance): Non, on ne fera pas l'adoption maintenant, ce serait 116. Alors, ça dépend du ministre. Il est libre, tout à fait libre.

M. Chevette: Le sens de 116, c'est que, au lieu de donner une infraction tout de suite, on peut donner un 48 heures pour les infractions auxquelles on réfère. Tout le monde est capable de lire 94 et 98.

M. Gobé: C'est-à-dire que, si je comprends bien, avec 116, 94.1° et 2° deviennent... C'est un adoucissement ou... C'est quoi? «Lorsqu'il constate une infraction visée par le paragraphe 2° de l'article 94, par les paragraphes 1° ou 2° de l'article 98 ou par les paragraphes 1° ou 2° de l'article 99, l'agent de la paix ou l'employé d'une autorité municipale ou supramunicipale chargé de l'application de la présente loi peut signifier au contrevenant un constat d'infraction avec un avertissement enjoignant au défendeur de remédier à cette infraction et d'en fournir la preuve dans un délai de 48 heures.»

Et là: «Commet une infraction et est passible d'une amende [...] le titulaire d'un permis de propriétaire [...] qui:

«2° utilise les services d'un conducteur par suite d'un contrat...»

Qu'est-ce qui fait que dans un cas on charge de 150 \$ à 450 \$ puis que dans l'autre cas on émet un avertissement?

M. Chevette: ...

M. Gobé: Non, mais ce n'est pas le même article. Ce n'est pas une graduation dans le même article en disant que ça peut aller d'un avertissement de 48 heures à 450 \$ d'amende. D'un côté, on met de 150 \$ à 450 \$, là le chauffeur se ramasse avec ça, hein, le propriétaire, puis, de l'autre côté, son avocat va dire: Pourquoi il n'a pas pris 116 puis il n'a pas mis un avertissement de 48 heures? C'est à peu près ça.

M. Chevette: Bien là, si vous questionnez puis si vous vous répondez, vous n'avez pas besoin de mes réponses.

M. Gobé: Non, non, mais je vous pose la question, j'essaie de réfléchir avec vous pour voir.

M. Chevette: Me Savard.

M. Savard (Gilles): L'article 116 en soi permet uniquement à un agent de la paix... Plutôt que d'émettre un simple constat, 116 lui ouvre la possibilité de remettre un avis qui enjoint la personne de lui démontrer finalement qu'elle a les documents qui sont visés aux articles auxquels réfère 116. À titre d'exemple — attendez un petit peu — l'article 94:

«2° utilise les services d'un conducteur par suite d'un contrat de travail ou de location sans [...] tenir à jour les fiches, les rapports, les dossiers et autres documents.»

Donc, l'agent de la paix qui, lors d'une inspection, va constater qu'il manque un de ces documents peut très bien donner la possibilité, par avis de 48 heures, à la personne de se présenter avec le document en question. Évidemment, si la personne ne se présente pas dans le délai imparti — parce qu'elle a les documents mais qu'elle ne se présente pas dans le délai imparti, ou encore qu'elle ne les a pas — à ce moment-là, directement, l'infraction sur la disposition va s'appliquer. Donc, c'est, entre guillemets, une chance un peu qui est offerte à des titulaires afin d'éviter qu'à tous les coups un agent de la paix soit obligé de leur délivrer un constat d'infraction avec une amende alors que la personne peut avoir simplement oublié de bonne foi un papier quelque part.

C'est des infractions, habituellement, qui sont de nature mineure. Plusieurs de ces infractions-là se retrouvent déjà, si ma mémoire est bonne, dans la loi actuelle sur le taxi, où il y a possibilité d'avoir des avis de 48 heures.

M. Gobé: Alors, pourquoi ne pas le mentionner à 94, ou aller en 3° à 116, ou ne pas le mettre dans 94 ou dans un autre article? Là, on parle des amendes, on reprend à chaque fois de 150 \$ à 450 \$, puis, après ça, à 98, on parle de 75 \$ à 215 \$. Pourquoi on ne rajoute pas, à ce moment-là, un avertissement de 48 heures et une graduation, après ça, bien sûr, d'amende qui va de 75 \$ à 215 \$? Ce serait peut-être plus simple, il me semble, non? On parle de la même sanction pour le même problème.

M. Chevette: Non, c'est un texte légal généralement reconnu puis très applicable, connu même dans son style.

M. Gobé: Parce que ça touche plusieurs articles, 99...

M. Chevette: Oui, il y en a 135.

M. Gobé: Combien?

M. Chevette: Il y en a 140.

M. Gobé: Il ne touche pas les 140 articles, 116. Excusez-moi, je n'ai pas compris. Il touche 135 aussi?

Le Président (M. Lachance): Il touche 94, 98 et 99.

M. Gobé: Et 99.

M. Chevette: Il me semble que c'est clair dans 94. Vous lisez 94, vous lisez 98, vous lisez 99 puis vous lisez 116, puis c'est clair, clair, clair.

M. Gobé: O.K. D'accord. Disons qu'il lui met un 48 heures. Au deuxième alinéa, on dit: «Le constat d'infraction est privé d'effet lorsque la preuve requise est fournie dans ce délai à un agent de la paix ou, le cas échéant, à un employé d'une autorité municipale ou supramunicipale chargé de l'application de la présente loi.»

Bon. Alors, s'il ne fournit pas dans les 48 heures les documents nécessaires, s'il ne remédie pas au problème d'une infraction, qu'est-ce qui arrive, à ce moment-là, après?

M. Chevette: La même chose qu'il vous arrivait avant. Quand la police vous remet un 48 heures, qu'est-ce que vous faites? Si vous n'allez pas le faire signer... Voyons! Vraiment, vous ne connaissez pas ça? Êtes-vous sérieux?

M. Gobé: Alors, c'est le même principe.

M. Chevette: Ah bien, ça se ressemble étrangement. Un papier carbone.

M. Gobé: Oui, mais ce n'est pas dans les mêmes articles, là, et ce n'est pas les mêmes pages non plus. Alors, vous comprendrez qu'on prend...

M. Chevette: C'est sûr, sûr.

M. Gobé: Non, non, mais il faut le regarder. Donc, si je comprends bien, il ne remédie pas. C'est très intéressant.

M. Chevette: Pardon?

M. Gobé: Je disais: Très intéressant, M. le ministre.

M. Chevette: Bien oui, j'ai parlé à mon avocat en arrière.

M. Gobé: Non, non, je ne parlais pas de votre avocat, moi, je parlais du deuxième alinéa.

M. Chevette: Ah, le texte de loi? Oui, oui, il est très intéressant quand on le lit puis on prend la peine de le comprendre.

M. Gobé: Oui, oui. Je pense que vous avez compris ce que je voulais dire.

M. Chevette: Surtout, l'intérêt, c'est de voir le degré de compréhension.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 116 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Gobé: Non, M. le Président, je n'ai pas terminé. Il reste un troisième alinéa à 116.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Oui. Allez-y, M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Alors, c'est ça, parce que je voyais qu'il y avait un peu de dissipation autour. «Lorsqu'un avertissement est joint au constat d'infraction, le délai prévu à l'article 160 [...] ne commence à courir qu'à l'expiration du délai indiqué dans l'avertissement.» Et là on ne parle plus de 48 heures, on parle d'un «délai indiqué dans l'avertissement». En haut, on parle de 48 heures. Pour quelle raison on ne précise pas «48 heures» dans le troisième alinéa, alors qu'on le... Est-ce que ça veut dire qu'on peut mettre des délais d'avertissement plus longs que 48 heures?

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'on attend une réponse à une question?

M. Gobé: Oui. Pourquoi est-ce qu'on ne marque pas «48 heures» à la fin? C'est-à-dire, est-ce qu'on peut avoir un délai, un avertissement plus long que 48 heures?

M. Chevette: Bon, Me Savard va vous dire que c'est un délai de 30 jours pour payer, pour prendre la décision de payer ou de ne pas payer, n'est-ce pas? Allez-y donc, Me Savard.

M. Savard (Gilles): C'est les délais d'application pour prendre poursuite au niveau du Code de procédure pénale, c'est-à-dire que la personne, dans ce cas-ci, doit présenter ses documents dans un 48 heures. Si elle ne l'a pas fait dans les 48 heures, elle a une trentaine de jours pour payer. À défaut, à ce moment-là, le jugement va être pris contre elle. Ça va lui être signifié. Et là il y a des frais additionnels qui s'ajoutent à ça.

M. Gobé: O.K.

M. Savard (Gilles): 50 \$.

M. Gobé: Cinquante quoi? 50 \$ supplémentaires?

M. Savard (Gilles): C'est ça, si la personne n'a pas payé dans les délais du Code de procédure pénale.

M. Gobé: Donc, il y a un constat d'infraction. Le citoyen, le chauffeur ou le propriétaire reçoit un avertissement de 48 heures. Il ne remédie pas à son problème, à la situation. Après ça, donc, il tombe sous le Code de procédure pénale et là il a 30 jours pour payer l'amende, plus 50 \$ de frais.

M. Chevette: Me Savard.

M. Savard (Gilles): Oui, c'est ça.

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

Le Président (M. Lachance): Alors, est-ce que l'article 116, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Dispositions modificatives et transitoires (suite)

M. Chevette: L'article 130 est adopté. L'article 134 est adopté. L'article 135.

Le Président (M. Lachance): L'article 135.

• (22 h 40) •

M. Chevette: L'article 135, M. le Président, c'est: Modifier l'article 135:

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

«2.1° A. Air Ligne Limo Taxi inc., 1 permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés pour le transport de personnes par limousine ou par limousine de grand luxe au sens de la présente loi et autorisés à desservir le territoire de l'autorité supramunicipale dont le territoire comporte le territoire de la ville de Montréal;»;

2° par le remplacement, dans le paragraphe 3° du premier alinéa, des mots «Service de limousine Québec inc.» par les mots «Groupe limousine A-1 inc.»;

3° par l'addition, après le troisième alinéa, de l'alinéa suivant:

«La Commission peut fixer des frais pour l'application du présent article.»

Ça, M. le Président, c'est les limousines de grand luxe qui n'avaient pas été invitées, et le député de Shefford est intervenu auprès de moi pour me demander de les recevoir. J'ai accepté de les recevoir, et nous avons travaillé sur le texte de la proposition 135 que nous avons présentée, et, après discussion, il s'avérait qu'un amendement était nécessaire, et c'est l'amendement que l'on vous propose.

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

M. Gobé: Lorsque vous parlez d'«autorités» à desservir le territoire de l'autorité supramunicipale dont le territoire comporte le territoire de la ville de Montréal, «supramunicipale», à partir de ce soir, là, ou de demain, l'île de Montréal devient une seule municipalité, donc ce n'est plus supramunicipal. Est-ce qu'on ne devrait pas...

M. Chevette: Tant et aussi longtemps qu'on n'avait pas la... On ne pouvait pas deviner la loi. Ça s'applique de facto par la transmission des lois après. On ne peut pas présumer que la loi va être adoptée. Elle va l'être, mais, pour l'instant, il fallait le présenter de même.

Le Président (M. Lachance): Ça va entrer en vigueur le 1er janvier 2002.

M. Gobé: Oui. À ce moment-là, est-ce qu'il ne serait pas sage d'enlever «supramunicipale»?

M. Chevette: Non, il ne serait pas sage, parce que c'est automatique dans les législations, ça. Vous le savez. Pour ceux dont ça fait quelques années qu'ils sont ici, là, ils savent très bien qu'une loi qu'ils adoptent change automatiquement la nature des autres.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'article 135? M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. La nomenclature qu'on fait, à l'article 135, des compagnies qu'il y a là, est-ce que c'est exhaustif? Est-ce qu'on a fait le tour? Est-ce qu'on a fait le tour ou si on a parlé à une compagnie, à une ligue? Est-ce qu'on s'est assuré qu'on a fait le tour à partir de la liste des permis de la Commission?

M. Chevette: Oui, c'est ce qu'on me dit.

M. Gobé: Est-ce que les limousines, M. le ministre, de grand luxe qui font les mariages, c'est considéré comme des limousines de grand luxe? Les blanches, les grandes...

M. Chevette: Les mariages, les baptêmes sont déréglés.

M. Gobé: Ils ne sont pas dans la loi?

M. Chevette: C'est déréglé. Le député de l'Acadie pourra confirmer ce que je dis. On avait pris l'engagement, lors des audiences, de déréglé les baptêmes et les mariages.

M. Gobé: Il y a beaucoup de petits propriétaires là-dedans.

M. Chevette: Non, non, c'est eux autres mêmes qui nous ont demandé de déréglé.

M. Gobé: Oui, oui, oui. C'est ça que je dis, il y a beaucoup de petits propriétaires qui ont une limousine.

M. Chevette: Il y en a qui font ça avec leur limousine de grand luxe, mais, ce qu'on appelle une auto...

M. Gobé: Antique.

M. Chevette: ...antique, ils ont dit que ça ne vaut pas la peine de réglementer ça. On l'a déréglé.

M. Gobé: Mais celles qui ne sont pas antiques, les allongées, là, les grandes, grandes...

M. Chevette: Bien, celles qui ne sont pas antiques sont plus jeunes, puis ce n'est pas réglementé.

M. Gobé: Elles ne sont pas dedans non plus.

M. Chevette: Le mariage et le baptême ne sont pas réglementés.

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

M. Brodeur: Une seconde, M. le Président.

M. Bordeleau: Je m'excuse, mais j'ai manqué la réponse, tout à l'heure. Est-ce que ce serait possible qu'il y ait d'autres compagnies qui aient été oubliées?

Une voix: Oui, c'est ça.

M. Chevette: Non, on a fait ça...

M. Bordeleau: Je sais que...

M. Chevette: C'est la Commission qui a fourni la liste.

M. Bordeleau: Qui a fourni ça.

M. Chevette: Puis ils sont supposés avoir vérifié.

M. Bordeleau: Ça complète. Ça couvre tout le monde, actuellement.

M. Chevette: Ça devrait couvrir tout le monde, sinon on le réamènera, parce que, nous, on a pris l'information de la Commission des transports.

M. Gobé: Est-ce que celui-là...

M. Chevette: Bon, il y a eu un croisement de la Commission avec ce qu'eux autres nous ont fourni, et ça concordait.

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

M. Gobé: Oui. Les entreprises qui ne sont pas situées sur Montréal mais sur Laval, peut-être, ou sur la Rive-sud, est-ce qu'elles sont...

M. Chevette: Tout est couvert. Il y a eu un croisement...

M. Gobé: Parce que là on parle de Montréal et de Québec. La ville de Québec et la ville de Montréal.

M. Chevette: Non, non, mais il y a eu un croisement avec la Commission des transports.

M. Gobé: Il me semble qu'il y en avait plus que ça, moi. Il y a seulement 47 limousines de grand luxe dans tout le Québec.

M. Chevette: Celles de Québec sont dans le chapitre III.

M. Gobé: Il y a deux permis de propriétaire.

M. Chevette: C'est-à-dire, dans le paragraphe 3°. On a mis les chiffres qu'ils nous ont donnés: 10 permis à Montréal, 35 limousines à Mont-Royal, deux limousines à Québec, etc. C'est eux autres qui nous ont donné les chiffres.

M. Gobé: La Commission des transports du Québec?

M. Chevette: La Commission des transports du Québec et également l'Association. Ça se recoupait. On les a rencontrés.

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

M. Brodeur: Oui. Au tout début de l'article 135, on dit «en remplacement d'un ancien permis ou d'un droit reconnu par la Commission». Est-ce qu'on peut me donner l'exemple d'un droit reconnu par la Commission plutôt que d'un ancien permis?

M. Chevette: Ça, ce que me dit M. Savard, c'est les anciens permis de la Régie des transports.

M. Savard (Gilles): C'est ça. C'est que, à l'origine, ces permis-là avaient été octroyés par la Commission des transports, mais, à son tout début, la Régie des transports.

M. Chevette: Ce qu'on appelait la Régie.

M. Savard (Gilles): Et ensuite, vers les années soixante-dix, si ma mémoire est bonne, la Régie a été transformée en Commission. Donc, ces gens-là avaient un privilège par un permis donné par l'ancêtre de la Commission, de ce qui s'était transformé en Commission. Si ma mémoire est toujours bonne, dans les années 1985 — c'est ça — la Loi sur le transport par taxi avait été modifiée afin de prendre ces anciens permis de la Régie et de les retransformer en permis d'entreprise, c'est-à-dire qu'un permis d'entreprise, contrairement aux permis qu'on retrouvait dans la Loi sur le transport par taxi, pouvait avoir plus d'une seule automobile attachée au permis. Donc, c'est ça. C'est que, dans le cas de Québec, je crois, sur un permis d'entreprise, il y en avait deux. Pour Montréal, il y en avait... Là, je n'ai pas les chiffres par coeur. C'est sans doute une dizaine, environ, de permis qui avaient été

accordés ou sinon plus. Mais là il faudrait que je revienne en 1985 pour vous dire combien exactement. Donc, c'est ça. Ces termes-là essaient de rappeler un peu le changement de système qu'il y a eu à partir des permis donnés par la Régie avant les années soixante-dix mais qui ont été réglés en 1985.

M. Brodeur: Donc, si on emploie encore les mots «droit reconnu», c'est dire qu'il y a encore des gens qui fonctionnent non pas sur un permis mais sur un droit reconnu.

M. Chevette: Vas-y.

M. Savard (Gilles): Le droit reconnu, à ce moment-là, par la Régie avait été transformé en un permis en vertu de la Loi sur le transport par taxi vers 1985. Alors, à ce moment-ci, il n'y a plus de gens qui fonctionnent sur des droits reconnus qui provenaient de la Régie des transports à l'époque. Tout a été transformé, vers les années 1985 en permis de la Commission.

M. Brodeur: Et pourquoi d'abord on utilise encore l'expression «un droit reconnu» dans la loi si ça n'existe pas? On fait la chaîne?

M. Savard (Gilles): Parce qu'on fait tout simplement la chaîne avec les dispositions de la loi actuelle qui reprennent ces expressions-là pour vraiment démontrer que c'est toujours le même permis, qu'il n'y a pas de nouveaux permis qui sont créés. C'est le même qui venait de la Régie, qui a été transformé en 1985, qui aujourd'hui...

M. Chevette: C'est une protection pour eux.

M. Savard (Gilles): C'est ça.

M. Chevette: Quelqu'un pourrait dire qu'il a un nouveau permis...

M. Savard (Gilles): C'est une chaîne de titres.

M. Chevette: C'est ça. C'est exactement une chaîne de titres.

M. Gobé: Est-ce que vous avez prévu, pour les taxis, de donner des permis discrétionnaires pour un certain temps? On parle de cinq ans. Des permis de taxi temporaires, des permis de propriétaire.

M. Chevette: Non, il n'y a pas de discrétionnaire.

M. Gobé: Non, mais, dans celui-là, ça ne marche pas pour eux autres? Ça marche pour les taxis? Je dis «discrétionnaire», je veux dire supplémentaire. Mais pour eux ça ne marche pas? Si le besoin se faisait sentir, comment on pourrait faire ça? C'est fermé. Vous les mettez dans la loi, là, puis, regardez, on se retrouve avec 10 limousines à Montréal, 35 à Mont-Royal et deux à Québec. Ça fait 47 en tout.

• (22 h 50) •

M. Chevette: Ce qu'on a expliqué à plusieurs reprises mais qu'on va réexpliquer tranquillement, là, c'est qu'il n'y en aura plus, de permis comme ça. S'ils veulent en faire, de ça, ils devront prendre un permis de taxi actuel et le transformer en permis de taxi de grand luxe. Ça fera de la place de travail. C'est ça qu'on visait, c'est de faire de la place de travail aux chauffeurs de taxi, aux propriétaires et locataires. Donc, on est cohérent avec la loi, là, c'est de donner plus de travail.

C'est ça qu'on leur a dit quand ils sont venus, d'ailleurs. On leur a dit: On va sauver vos acquis à vous autres, là. On vous avertit tout de suite que, dorénavant, vous transformerez un permis de taxi en permis de limousine. Et c'est ça qui nous permettait de dire: On travaille de façon cohérente à l'élargissement de l'assiette de travail du monde des taxis.

M. Gobé: Quelle est la valeur, à ce moment-là, d'un permis de limousine de grand...

M. Chevette: Ça dépend où il l'achète.

M. Gobé: Il dit que ça vaut 60 000 \$, son permis.

M. Chevette: Ça peut valoir 50 000 \$ à une place, ça peut valoir 40 000 \$ à l'autre, ça peut valoir 20 000 \$. Que de fois j'ai répété ça, que de fois!

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

Mme Normandeau: On dit qu'en politique c'est de la pédagogie; ça fait qu'il faut répéter.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté?

M. Chevette: Repetitio est mater studiorum, madame.

Une voix: Oh, oh!

Mme Normandeau: Je n'ai pas fait mon cours de latin, malheureusement, M. le ministre. On pourrait peut-être traduire.

M. Chevette: Ah! Excusez. C'est: La répétition est la mère des études. Mon collègue de l'Acadie sait ça.

M. Bordeleau: Vous avez appris ça au séminaire.

Le Président (M. Lachance): Donc, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 135, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Chevette: M. le Président, on a deux articles en suspens au niveau des amendements. Les autres amendements ont été tous adoptés, sauf deux. Il s'agit de l'amendement à 83, ce matin, qu'on a mis en

suspens, et à l'article 13 qu'on a mis en suspens, qui est le conseil de bande, et le 33. Il y en a trois, excusez. Il y a le 33 également.

M. Gobé: L'article 33, on l'avait fait, je pense?

Une voix: Non.

M. Chevette: Bon.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre, à quel article allons-nous?

M. Gobé: Article 83?

M. Chevette: On pourrait prendre l'article 83 d'abord. L'amendement pour 33 est fait aussi. Il a été distribué, je crois.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Chevette: Donc, on commencerait par le 33. Avez-vous fait les copies pour le 82?

Le Président (M. Lachance): Oui.

Une voix: L'article 83.

M. Chevette: Articles 82-83.

M. Gobé: À l'article 82, il n'y avait pas d'amendement.

M. Chevette: Non, non. C'est parce que je les ai fait imprimer.

(Consultation)

M. Chevette: On va commencer par 33, parce que là on va faire imprimer 82 et 83 entre-temps. L'article 83, on l'a suspendu parce qu'on référerait à 82, et j'ai dit après-midi qu'on regarderait 82 et 83 parce qu'il y avait eu obstruction sur... Donc, on pourrait faire 33 entre-temps. Et on l'a personnellement... On a deux amendements à 33, comme c'est là.

M. Gobé: Moi, je ne l'ai pas, 33.

M. Chevette: Oui, vous m'avez même montré, M. le député, vous-même les deux papiers avant de souper.

M. Gobé: Ah oui! Excusez. Oui, oui, oui.

M. Chevette: J'ai même une mémoire visuelle. Vous en avez un à la main et l'autre dactylographié.

Articles en suspens

Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi

Donc, prenons 33, nous allons faire... Puis c'est deux amendements. On peut les faire l'un après l'autre,

en commençant par celui qui est peut-être dactylographié, parce qu'on greffera l'autre à celui-là.

Insérer, dans l'article 33, après les mots «n'est pas transférable», les mots «et ne peut faire l'objet directement ou indirectement d'une acquisition d'intérêts».

Ici, c'était toujours dans le but qu'il n'y ait pas de plus-value sur ce type de permis de cinq ans pour protéger les permis existants, sauf que... On va les présenter tous les deux puis on les traitera... Parce que...

M. Gobé: Je ne le retrouve pas. Je ne sais pas à qui je l'ai prêté. Ah! je l'ai. O.K. C'est correct, M. le ministre, je l'ai. C'est correct. Merci.

M. Chevrette: Donc, l'amendement qu'on ajoute: Ajouter, à la fin de l'article, la phrase suivante: «Le présent article ne peut être interprété comme prohibant la vente de l'entreprise d'un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.»

Ici, on est dans le permis des intermédiaires. Ils disent, par exemple Diamond ou n'importe quel autre: Je comprends que je peux quand même vendre mon entreprise pour la continuité des services. Ce n'était pas clair, puis on leur a dit: Bien, on va présenter l'amendement, et l'amendement vient juste préciser ce que tout le monde dit depuis le début. Mais, comme ce n'était pas clair, on l'ajoute. Donc, je ne sais pas par quel commencer. Faites ce que vous voudrez, M. le Président, mais on a les deux amendements qui...

Le Président (M. Lachance): On peut commencer par l'amendement dactylographié.

M. Chevrette: C'est beau. Ça ne me dérange pas.

M. Gobé: Je pense qu'on serait mieux de commencer par l'autre. Celui-ci va à la fin, d'après moi. Non?

Le Président (M. Lachance): Non, c'est...

M. Gobé: Je ne sais pas. M. le ministre, qu'en pensez-vous? Je pense que ce serait plus facile de disposer d'abord de...

M. Chevrette: C'est-à-dire qu'il faut bien situer que c'est un permis d'intermédiaire...

M. Gobé: Bien, c'est ça.

M. Chevrette: ...bon, puis c'est délivré pour au plus cinq ans. Il est renouvelable, mais n'est pas transférable. Puis, on ajoute: Il ne portera pas d'intérêts, puis on ajoute qu'il pourrait cependant, pour l'entreprise, interpréter comme prohibant la vente de l'entreprise d'un titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. Il faut bien préciser: la force de ce permis-là est pour une association de services. Donc...

M. Gobé: M. le Président.

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

M. Gobé: Non, allez-y.

M. Chevrette: Moi, ça ne me dérange pas, n'importe quel.

M. Gobé: O.K. Bien, regardez, M. le ministre, peut-être une couple de questions à vous poser là-dessus. Quels sont les critères qui font qu'on peut recevoir un permis d'intermédiaire ou ne pas le recevoir?

M. Chevrette: C'est fort simple, c'est les coopératives existantes ou les associations existantes. On dit: Dorénavant, vous aurez un permis cinq ans qui sera renouvelable, mais il sera renouvelable sans qu'il soit transférable, par exemple, pour ne pas arriver avec des associations compétitives pour rien dans certains coins. C'est une protection pour ceux qui se sont dotés d'une association de services dans un coin. Ils nous ont demandé ça, puis, moi, je trouvais que ça avait bien de l'allure.

M. Gobé: O.K. Excusez, je vous en prie.

M. Chevrette: Et puis il est renouvelable, mais Diamond ne pourrait pas vendre, je ne sais pas, moi, à Gobé inc.

M. Gobé: Donc, c'est à eux autres, là, puis il n'a pas de valeur.

M. Chevrette: C'est-à-dire que Diamond ne pourrait pas...

M. Gobé: Le monnayer.

M. Chevrette: ...transférer ça pour faire du foin.

M. Gobé: Voilà, il ne pourrait pas le monnayer.

M. Chevrette: C'est-à-dire que, lui, il va le renouveler... Il est renouvelable, mais il n'est pas transférable. Il ne peut pas être transféré à un autre qui créerait, dans le milieu, possiblement une compétition. Puis ils ne veulent pas que ça soit rendu une monnaie d'échange, un peu le style qu'on a connu. En tout cas, j'aime autant ne pas embarquer là-dessus, j'ai lu trop de rapports.

M. Gobé: Est-ce qu'il pourrait y avoir des raisons pour lesquelles il ne serait pas renouvelé? Est-ce qu'on prévoit, dans la loi...

M. Chevrette: Bien, fausse publicité, par exemple.

M. Gobé: Ou par règlement allez-vous prévoir...

M. Chevrette: Non, mais fausse publicité des dirigeants qui irait à l'encontre de l'industrie du taxi, par exemple.

M. Gobé: Mais est-ce que ça va être prévu dans votre réglementation? Parce que là actuellement on dit:

«Il est renouvelable mais n'est pas transférable.» Ça, c'est correct, je comprends bien ce que vous voulez dire.

M. Chevette: Non, non, on va être obligé de trouver des critères.

M. Gobé: Vous allez trouver...

M. Chevette: Mais c'est par règlement.

M. Gobé: Mais est-ce qu'on ne devrait pas mentionner dans la loi que des critères pourront être établis par règlement?

M. Chevette: Ça l'est, dans la loi, ça.

M. Gobé: Ça l'est, oui? Ah! Est-ce qu'on peut...

M. Chevette: Je ne me souviens pas à quel article, là.

M. Gobé: Ça va nous aider peut-être à l'adopter rapidement.

M. Chevette: C'est les pouvoirs réglementaires, là, la grande liste. On a adopté une proposition de 17 points, cet avant-midi, je pense, ou hier, je ne sais plus.

M. Gobé: Oui, c'était hier, mais ce n'était pas dedans, d'après moi, pour les intermédiaires.

M. Chevette: On va vous trouver le numéro précis.

(Consultation)

M. Gobé: «Obligations des propriétaires, des chauffeurs et des intermédiaires».

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: Page 17. C'est ça?

M. Chevette: C'est possible, je ne l'ai pas sous les yeux. Je cherche mon amendement, là.

M. Gobé: Le titulaire d'un permis... À l'article 59, il y a quelque chose là-dessus. À 59. Je ne sais pas si c'est le seul, là, mais...

M. Chevette: Bien, il y a ça aussi, mais...

(Consultation)

M. Chevette: Il y a 59 puis il y a...

M. Gobé: Il y a 59, et je vois...

● (23 heures) ●

M. Chevette: «Les dossiers et autres documents prévus par règlement». C'est à «autres documents». C'est très large.

(Consultation)

M. Chevette: Juste 30 secondes, s'il vous plaît.

(Consultation)

M. Chevette: C'est l'article 82 — puis on va y revenir — paragraphe 12°.

M. Gobé: Ah, c'est ça, la fameuse liste dont vous parlez, la liste, là, oui, oui. «Établir des conditions pour la délivrance et le renouvellement d'un permis d'intermédiaire.» O.K. Ça, ça répond à ma question à 100 %.

Je ne sais pas si c'est dedans, là, mais, pendant le cinq ans, est-ce qu'il y a des mécanismes de prévus, advenant que ça fonctionne pas, là, les intermédiaires avec les chauffeurs? Le diable est pris dans la cabane, comme on dit. Est-ce qu'il y a des...

M. Chevette: Révocation.

M. Gobé: Révocation. C'est quoi, le scénario de révocation, dans ce cas-là? Ce n'était pas un permis de chauffeur, ça, c'était un permis d'intermédiaire. Est-ce qu'il y a une plainte qui est portée par les chauffeurs, par les propriétaires?

M. Chevette: C'est la Commission qui a le pouvoir, en vertu de l'article 74.

M. Gobé: L'article 74? Bon!

M. Chevette: Lisez donc le paragraphe 10°, Me Savard.

M. Gobé: Le paragraphe 10°, oui?

M. Savard (Gilles): Bon, le paragraphe 10° de 74: «La Commission des transports du Québec peut, pour l'application de la présente loi, prendre avec diligence une ou plusieurs des mesures suivantes:

«10° lorsqu'elle l'estime nécessaire pour l'intérêt public, nommer, pour la période qu'elle fixe et aux frais du titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi fournissant des services de répartition d'appels, un administrateur qui pourrait exercer seul les pouvoirs du conseil d'administration de l'entreprise.»

Une voix: ...

M. Savard (Gilles): On peut — c'est ça — aussi considérer le pouvoir général de la Commission de pouvoir suspendre ou révoquer un permis — qu'on retrouve un petit peu ailleurs — d'intermédiaire. Paragraphe 3°: «délivrer, renouveler, restreindre, modifier, suspendre ou révoquer un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.» Paragraphe 3° de l'article 74, premier alinéa de l'article 74.

Elle a aussi la possibilité d'utiliser le paragraphe 12° qui est de «prendre toute autre mesure qu'elle juge appropriée et raisonnable». Donc, la Commission a beaucoup d'outils entre ses mains, advenant effectivement qu'il y ait des problèmes avec un titulaire de permis d'intermédiaire sans forcément avoir à recourir tout de suite à une révocation. Elle peut considérer ce

qui va se passer en sachant que ces entreprises-là, par contre, sont vraiment nécessaires pour faire le pont entre les besoins du public et les gens de taxi eux-mêmes qui doivent les recevoir, ces appels.

M. Gobé: Il y a le 10°, mais le 11° aussi, hein, qu'on a discuté ce matin, d'ailleurs. Bien là on comprend le... C'est assez blindé. C'est pas mal, ça. On pourrait-u le... Moi, je suis prêt. Si les collègues veulent parler de l'amendement comme tel, moi...

Le Président (M. Lachance): Bon, est-ce que...

M. Gobé: Le 33, le premier, oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, pour vous, le premier, c'est celui qui est écrit à la main?

M. Gobé: Bien, si c'est, pour vous, pareil, ça va l'être pour moi aussi.

Le Président (M. Lachance): Parce qu'il faut s'entendre, là, pour que les choses soient bien claires.

M. Gobé: Oui, oui, M. le Président. D'accord. O.K.

Le Président (M. Lachance): L'un ou l'autre.

M. Gobé: Prenons le premier, tiens.

Le Président (M. Lachance): Le premier, celui qui est écrit à la main?

M. Gobé: Oui.

M. Chevette: Adopté.

M. Gobé: Il y a juste... Ajouter, à la fin de l'article, la phrase suivante: «Le présent article ne peut être interprété comme prohibant la vente de l'entreprise d'un titulaire de permis d'intermédiaire de services.» Bon, je comprends bien...

M. Chevette: C'est à leur demande que les 300 et quelques associations, ou corporations, ou coopératives nous ont demandé de mettre ça, pour bien clarifier...

M. Gobé: Mais «ne peut être interprété comme prohibant», «prohibant», ça veut dire que ça ne peut être interprété comme l'empêchant?

M. Chevette: Que ça ne revire pas en un commerce. D'ailleurs, ils sont venus nous le dire ici, en commission. C'était clair, ils l'ont dit sept fois.

Le Président (M. Lachance): Prohiber, interdire.

M. Gobé: Ça permet de vendre une entreprise — c'est ça? — mais pas le permis comme tel qui est...

(Consultation)

M. Gobé: J'ai écouté Me Savard, mais...

Le Président (M. Lachance): Oui. Est-ce que vous voulez répéter?

M. Gobé: M. le ministre, vous permettez?

M. Chevette: Non, non, mais dites-le. On était bien partis.

Le Président (M. Lachance): Me Savard.

M. Savard (Gilles): Attendez un petit peu, là. C'était... La question... J'ai perdu la question. S'il vous plaît...

M. Brodeur: Il va la répéter avec plaisir.

M. Savard (Gilles): Je n'en doute pas.

M. Gobé: Oui. Ça veut dire que le propriétaire peut vendre l'entreprise...

M. Savard (Gilles): Oui, c'est ça.

M. Gobé: ...mais que le permis reste attaché à l'entreprise. Le propriétaire peut changer, par exemple.

M. Savard (Gilles): Bon, c'est que ce type de permis là n'est contingenté d'aucune façon. Donc, le permis fait en sorte qu'il va être renouvelable. Par contre, on ne peut pas le céder, c'est-à-dire que quelqu'un qui veut vendre son entreprise n'a qu'à mettre son entreprise elle-même en vente, et l'acheteur va l'acheter sous condition que la Commission lui délivre un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. Il n'y a aucune contingence sur ces permis, l'acheteur n'a qu'à se présenter, selon l'article 32, à la Commission. On dit: La Commission délivre un permis à toute personne qui veut être intermédiaire, qui paie les frais et qui remplit les autres conditions prévues par règlement. Donc, ce n'est pas des permis contingentés, d'aucune façon. Ça ne peut pas obtenir, seulement sur l'aspect du permis, une valeur. C'est l'entreprise, c'est ce qu'il y a autour du permis, dans ce cas-là, qui a une importance, et l'amendement vise à garantir aux gens que, oui, ils peuvent vendre ce qu'on va appeler leur fonds de commerce. Maintenant, l'acheteur se qualifiera pour obtenir le permis.

M. Gobé: À eux d'aller chercher un permis, parce que le permis n'est pas automatiquement renouvelé, à ce moment-là.

M. Savard (Gilles): Oui.

M. Gobé: O.K. Correct.

Le Président (M. Lachance): O.K. Alors, cet amendement est adopté?

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'autre amendement, le deuxième.

M. Chevrette: Lui, il est clair, clair, clair.

Le Président (M. Lachance): Ah oui, il est d'une grande limpidité.

M. Gobé: Insérer, dans l'article 33, après les mots «n'est pas transférable»... Il n'est pas transférable. O.K. Il est renouvelable mais n'est pas transférable?

Le Président (M. Lachance): Alors: Insérer dans l'article 33, après les mots «n'est pas transférable»...

M. Gobé: «Et ne peut faire l'objet, directement ou indirectement, d'une acquisition d'intérêts».

Le Président (M. Lachance): ...les mots «et ne peut faire l'objet, directement ou indirectement, d'une acquisition d'intérêts».

M. Gobé: Là, j'aimerais comprendre, parce que, l'autre côté, il dit: On peut le vendre...

M. Chevrette: On l'avait présenté avant même les audiences, quand ils sont venus. Ils nous ont dit: Oui, mais ça nous prendrait un autre article. Donc, on a rédigé l'autre article. C'est clair, clair.

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

M. Gobé: «Et ne peut faire l'objet, directement ou indirectement, d'une acquisition d'intérêts»? Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, adopté. Est-ce que l'article 33, tel qu'amendé, est adopté?

M. Gobé: L'article 33?

Le Président (M. Lachance): Pardon? Oui, c'est ça, 33.

M. Gobé: Vous avez dit «43», M. le Président.

Le Président (M. Lachance): L'article 33.

M. Chevrette: L'article 33.

M. Gobé: O.K. Vous aviez fourché votre langue...

Le Président (M. Lachance): L'article 33.

M. Gobé: ...vous aviez dit «43». Votre langue avait fourché.

Le Président (M. Lachance): Il est tard.

M. Gobé: Bien, pas si mal, 23 h 10.

M. Chevrette: M. le Président, j'avais suspendu le 13.

Le Président (M. Lachance): Alors, 33 est adopté.

Permis de propriétaire de taxi

Délivrance de permis

M. Chevrette: Oui. J'avais suspendu le 13, pensant apporter un amendement, mais c'est dans les prérogatives de la Commission des transports. Je prenais l'exemple de Sept-Îles où il y a des taxis qui ne sont pas demeurés dans le périmètre pour lequel ils ont été octroyés. Ce n'est pas à l'article 13, c'est au niveau de la Commission des transports qu'on doit exiger qu'ils fassent respecter les périmètres octroyés. Donc, je n'ai pas d'amendement et je retire le fait qu'il était en suspens. Ce sera à un autre... C'est dans les prérogatives de la Commission des transports. Mais je garde cet amendement-là, par exemple.

M. Gobé: Le 13?

M. Chevrette: Oui.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous voulez qu'on prenne...

M. Chevrette: Oui, je peux le lire.

Le Président (M. Lachance): ...en considération immédiatement l'article 13?

M. Chevrette: D'insérer, à la fin du premier alinéa, la...

Une voix: ...

M. Chevrette: Non, non, j'avais garanti qu'il y avait un amendement additionnel...

Le Président (M. Lachance): Un autre amendement.

M. Chevrette: ...mais c'est dans les prérogatives, parce que, quand j'avais fait la lecture... Je croyais qu'on pouvait dire que c'est seulement sur leur territoire, mais la Commission des transports a octroyé ces territoires. Donc, c'est exclusivement une application d'une décision de la Commission et non pas au niveau du pouvoir qu'on donne au conseil de bande, tout comme on le donne à un village ou à une ville.

M. Brodeur: O.K. Oui.

M. Gobé: Parce que, M. le ministre, on parle bien de l'article 13, hein?

M. Chevrette: Oui, oui.

M. Gobé: Parce qu'il parle d'un conseil de bande d'une réserve indienne.

• (23 h 10) •

M. Chevrette: Oui, oui. C'est exactement ça, mais on les met sur un même pied qu'un village ou qu'une ville, municipalité. Sauf que, s'ils ont octroyé un permis pour Sept-Îles ou Uashat, bien, ils l'ont octroyé pour Uashat. Donc, ce n'est pas au niveau de cela qu'on

doit les limiter mais bien au niveau de la Commission pour faire respecter...

M. Gobé: Mais, à ce moment-là, est-ce que ça rejoint la situation que vous nous aviez expliquée hier? Sept-Îles...

M. Chevette: Oui, mais on le verra au niveau des pouvoirs de la Commission des transports et non pas là.

M. Gobé: C'est ça, là, la bande qui avait reçu un permis spécial de taxi puis qui faisait le travail à Sept-Îles.

M. Chevette: Exact, mais pour son territoire.

M. Gobé: Pour son territoire, mais ils faisaient le transport dans Sept-Îles.

M. Chevette: Donc, ils n'opèrent pas sur le bon territoire. Mais ça, ce n'est pas la question qu'on ait donné un pouvoir à la bande ou bien à une municipalité, c'est une question de respect des territoires...

M. Gobé: De respect des limites territoriales pour lesquelles le permis...

M. Chevette: ...et ça, ça rentrera dans les nouvelles prérogatives et les pouvoirs de la Commission de mettre du pénal s'ils ne vont pas sur leur territoire.

M. Gobé: O.K. Ça fait qu'on va revenir plus tard avec ça?

M. Chevette: Oui.

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

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 13, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

Dispositions réglementaires

M. Chevette: Il reste le 83, M. le Président, mais en fonction de 82. Il y a eu une très longue discussion, si vous vous rappelez, sur les pouvoirs du ministère du Revenu. Ce que j'ai donné comme mandat à M. Ménard...

Une voix: Savard.

M. Chevette: ...à M. Savard...

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: À cette heure-là...

M. Chevette: Vous l'avez, là, l'amendement?

Le Président (M. Lachance): Oui. On va le distribuer.

M. Chevette: On a donné... Je fais un amendement à 83 et un amendement à 82.

Une voix: On avait déjà un amendement...

M. Chevette: À 82...

M. Brodeur: ...

M. Chevette: Pardon?

M. Brodeur: Il faut rouvrir 82?

M. Chevette: Je n'ai pas compris.

Le Président (M. Lachance): Il faut rouvrir 82?

M. Chevette: Faute de consentement, rouvrir 82.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous êtes d'accord?

M. Brodeur: Qui avait été adopté à l'unanimité, et nous avons...

M. Gobé: Est-ce qu'il faut faire une motion pour rouvrir un...

M. Chevette: Non, non, non. Consentement, on rouvre, puis...

Le Président (M. Lachance): De consentement.

M. Gobé: Parce que c'est 20 minutes par motion.

M. Chevette: Bien là c'est à votre demande. Si c'est ça que vous voulez faire, là, on va se la passer, hein!

M. Gobé: M. le ministre, à cette heure-ci, là, vous pourriez sourire quelquefois.

M. Chevette: Non, mais je dois être fatigué, moi aussi.

M. Gobé: Vous pourriez avoir...

M. Brodeur: Parce qu'il y a un amendement, en même temps, qui part sur 82.

M. Chevette: Mais, avant de dire que je le présente, distribuez-le puis je vais parler.

M. Gobé: Oh là là! il y a du stock là-dedans!

M. Chevette: Non, il n'y a pas du stock pantoute. Vous allez voir, c'est simple comme bonjour. Prenez l'ancien 82. L'ancienne loi, c'est quel article?

Une voix: ...

M. Chevette: L'article 60, paragraphe 12° de la loi sur le taxi. Vous n'avez pas ça, là. Ne cherchez pas ça dans le petit livre. Article 60, paragraphe 12° de la loi sur le taxi, avant.

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

M. Chevette: M. le Président, j'ai deux choix.

Le Président (M. Lachance): On commence par lequel?

M. Chevette: Non, mais je veux expliquer, avant... Ça arrive qu'il y ait digression de temps en temps, il y en a eu toute la veillee.

Une voix: ...

M. Chevette: J'en ai. L'article 82 a été adopté tel quel. O.K.? Et puis, en discutant 83...

Une voix: ...

M. Chevette: Bien, tu vas être obligé de le lire.

Une voix: Je vais le lire, moi. Ça ne me dérange pas.

M. Chevette: Je vais demander à Me Savard de lire, avant qu'on le présente, l'ancien article 60, paragraphe 12° de la loi sur le taxi. Après ça, je vous dirai qu'est-ce qu'il y a d'opportunité à ça.

M. Savard (Gilles): D'accord. L'article 60, premier alinéa: «Le gouvernement peut par règlement...»

M. Chevette: Et je vous conseille de l'écouter en faisant la lecture de ça. La seule chose qui va changer... C'est aussi bien de le prévenir. La seule chose qui change, c'est les territoires, parce que les territoires sont changés. C'est exactement dans...

M. Savard (Gilles): C'est ça. Si vous prenez le projet d'article 82, vous allez voir deux rayures, dont je m'excuse, au centre. Tout de suite après la deuxième rayure, à partir des mots «Ce règlement peut établir», alors vous allez pouvoir faire le pont avec le texte actuel. Donc, le texte actuel, article 60, paragraphe 12°: Le règlement «peut établir, pour les agglomérations ou les régions qu'il indique, des normes, des conditions ou des modalités de construction, d'utilisation et d'entretien d'un taximètre, prescrire l'obligation de faire vérifier et sceller un taximètre aux périodes qu'il indique et prescrire les cas où le taxi doit être équipé d'un taximètre de même que l'endroit où il doit y être installé».

C'est presque le mot à mot, sauf une petite inversion peut-être quelque part que je pourrai expliquer, entre autres, sur le mot «conditions», qui maintenant comprend, par interprétation, les normes et les modalités. Donc, on l'a tout simplement souligné. Puis peut-être une inversion, là, «de le faire vérifier»

plutôt que de répéter le mot «taximètre» trois fois. C'est la même chose. Et la notion d'«agglomérations», maintenant.

M. Chevette: Donc, c'est le texte de l'ancienne loi du taxi...

M. Gobé: Ça, c'est l'ancienne, oui. «...pris en application du paragraphe 5° du premier alinéa peut limiter...»

M. Chevette: ...alors que 83, c'est: Remplacer le paragraphe 2° de l'amendement, visant l'article 83 du projet, par le suivant. Et là — un instant, là — si vous prenez l'amendement de 83 dans votre cahier d'amendements, le premier groupe d'amendements...

M. Gobé: Lequel vous dites? Le 83?

M. Chevette: Donc, je propose qu'on commence par 83.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, c'est un sous-amendement.

M. Chevette: Oui, oui, c'est exact. Article 83... Non, non, mon amendement est ici. Bon, c'est ça.

Donc: Remplacer le paragraphe 2° de l'amendement, visant l'article 83 du projet, par le suivant:

2° par l'insertion, à la fin du premier alinéa et après les mots «édicte par le gouvernement», des mots «sauf si tel règlement, pris en vertu du deuxième alinéa de l'article 82, vise un taximètre».

M. Gobé: Donc, on enlève «obligatoires l'installation et le maintien de certains appareils permettant notamment d'établir le coût des courses». On l'enlève au complet, hein?

Le Président (M. Lachance): Questions sur le sous-amendement?

M. Gobé: Oui. Ce matin, mon collègue...

Le Président (M. Lachance): Ah bon! Alors, nous allons suspendre pour le vote.

M. Gobé: Oui, puisque c'est...

M. Chevette: Il restera 82 et 83.

(Suspension de la séance à 23 h 18)

(Reprise à 23 h 19)

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons reprendre les travaux.

M. Chevette: Mais, si vous regardez les deux, là...

Le Président (M. Lachance): Sur le sous-amendement, M. le ministre.

M. Chevette: Pour couper court, c'est un quorum. C'est un quorum!

Si vous comprenez le sens de ça, c'est qu'on réintroduit l'ancien article de la loi du taxi, et vous avez concordance complète avec ça.

Des voix: ...

M. Chevette: Ah bien, on y va.

Une voix: Non, non. Il va rendre sa décision, là, puis on verra.

M. Gobé: Jusqu'à minuit on est ici, là.

M. Chevette: Bien non.

M. Gobé: Jusqu'à minuit, là...

M. Chevette: On n'est jamais là pour le quorum.

• (23 h 20) •

M. Gobé: Sur le quorum...

Une voix: ...

M. Brodeur: Habituellement, ces articles-là sont suspendus.

M. Chevette: C'est probablement parce qu'il veut rendre une décision.

M. Gobé: Non, mais je pense qu'il appelle les députés...

(Consultation)

Le Président (M. Côté, La Peltre): Alors, nous sommes toujours à 83.

M. Chevette: Donc, M. le Président, pour bien expliquer les deux articles, c'est qu'on réintroduit exactement... En ce qui regarde la question des taximètres, on regarde l'ancienne loi sur les taxis, avec un amendement à 83 et à quelques expressions. Les régions sont changées, donc on a adapté ça aux réalités. C'est tout.

M. Gobé: ...taximètre. Parce que ce matin mon collègue de... notre collègue — parce que c'est le vôtre aussi, d'ailleurs — de l'Acadie avait fait une distinction entre «taximètre» et puis «compteur».

M. Chevette: Écoutez... n'importe quel mot là-dessus. C'est «meter», «compteur», «taximètre». Chacun utilise le mot qu'il veut. Mais, de toute façon, si j'ai bien compris, c'est le mot le plus français reconnu.

M. Gobé: «Taximètre», oui.

M. Chevette: Puis il y en a de toutes sortes.

M. Gobé: Bien, c'est ça.

M. Chevette: Taximètre, si on négocie, je ne sais pas, avec l'Association professionnelle ou avec les gens du taxi en général... Parce que vous voulez introduire le mot... Quel mot vous voulez enlever?

Une voix: «Notamment».

M. Chevette: «Notamment».

M. Gobé: «Notamment», justement...

M. Chevette: Je vous ai dit qu'il y avait des choses qui n'étaient pas négociables: la sécurité... Donc, c'est possible qu'on soit obligé de mettre le nombre d'heures. Par exemple, il y a quelqu'un qui travaille 70 heures. Est-ce que tu es en sécurité, assis sur le siège en arrière?

M. Gobé: Oui, mais ça, c'est...

M. Chevette: C'est ça qu'on a dit ce matin pour... Donc, on ne peut pas décider, puis ça va être la même chose... Le Revenu s'arrangera avec... Je pense que l'assise juridique était là de toute façon, mais vous aviez peur qu'on fasse la job du ministère du Revenu.

M. Gobé: Non, non. Je pense qu'on s'est mal compris, ce matin. Je n'avais pas peur, je voulais juste savoir, dans les assises que vous établissiez, si c'était dans votre pensée, si vous avez eu des discussions, et non pas avoir peur ou pas peur, là.

M. Chevette: J'ai répété à deux reprises que les seules discussions que j'avais eues à ce moment-là, ça a été... La plus longue discussion, c'est avec Mme Rita Dionne-Marsolais, à l'époque où on a introduit dans le livre vert les paragraphes sur la question du taximètre. Mais, depuis lors, le ministère m'avait dit qu'il n'était pas prêt quand on a commencé à préparer la législation. Donc, on a mis l'assise juridique. On a pu mettre celle de... C'est quelle date, celle-là?

Une voix: 1983.

M. Chevette: 1983. Donc, au lieu de provoquer une discussion ici qui risquerait tout simplement d'empêcher la réalisation de la législation, on dit: On va mettre la même assise qui existait, c'est tout, pour bien montrer que ce n'est pas relié à du nouveau, ça.

M. Gobé: Alors, est-ce qu'à ce moment-là ces taximètres pourraient devoir répondre à des normes particulières qui pourraient être édictées par le ministère du Revenu, un peu comme les tiroirs-caisses, vous savez, dans les restaurants, quelque chose comme ça?

M. Chevette: Le ministère du Revenu, moi, je ne connais pas... S'il y a un ministère qui a des lois techniques puis des clauses techniques, c'est bien le ministère du Revenu. Ça nous prend une procuration pour s'informer pour le nom de nos concitoyens. On fait ça depuis plusieurs années. Puis les législations sont complexes comme ce n'est pas possible. Donc, moi,

questionnez-moi pas trop, trop sur le Revenu, je ne suis pas capable de vous répondre, puis j'ai la franchise de vous le dire. Moi, le ministre du Revenu, il a une charte, il a... il a une loi-cadre, puis je ne veux surtout pas m'y substituer.

M. Gobé: Non, puis je ne vous prête pas cette intention-là, M. le ministre. C'est parce qu'on donne beaucoup de pouvoirs à la Commission des transports et...

M. Chevette: Bien, la Commission des transports peut avoir un intérêt aux taximètres.

M. Gobé: Voilà.

M. Chevette: Par exemple, pour toute la question de la sécurité des individus...

Une voix: ...

M. Chevette: Pardon?

Une voix: Les tarifs...

M. Chevette: Il peut y avoir des choses de fin de semaine, des périodes, des zones... Comme en Suisse, par exemple, on sait qu'il y a des zones. Bien, il y a différents cantons, il y a différents tarifs, etc.

M. Gobé: Ça dépend des...

M. Chevette: Mais, pour la perception des revenus des individus, ça, c'est le ministère du Revenu, ce n'est pas le ministère des Transports.

M. Gobé: En parlant de certaines zones, j'ai vu, cet été... Quand vous prenez un taxi — vous remarquerez ça la prochaine fois — du centre-ville de Paris pour aller à l'aéroport Charles de Gaulle, quand vous quittez le tunnel de l'autoroute qui vous emmène là, le taxi, vous entendez un petit bip-bip dedans, et vous verrez qu'il saute, son... Il y a un système automatique par ondes qui fait que, lorsque le chauffeur change de zone, le tarif s'installe automatiquement sur le compteur.

M. Chevette: Puis, si t'es quatre, ils ne sont pas obligés de te prendre.

M. Gobé: Comment?

M. Chevette: Si t'es quatre, ils ne sont pas obligés de te prendre.

M. Gobé: Oui, oui, mais ça, c'est une autre histoire. Mais je parle juste pour la zone, hein? Pour la zone dans laquelle il est, ça change, et le tarif se met à changer, ce n'est plus la même tarification que dans le premier 10 km de ceinture du centre-ville de Paris.

M. Chevette: Donc, c'est un excellent amendement.

M. Gobé: M. le ministre, oui, c'est ça, mais je n'avais pas fini avec le Revenu. C'est parce que, comme

je vous mentionnais, c'est sûr que vous n'avez pas parlé au Revenu. Mme Marsolais, il y a quelques années, quand même... Mais, vu que la Commission des transports va devoir se pencher sur le taximètre pour les raisons de sécurité que vous avez mentionnées... Puis vous nous dites en même temps dans le projet de loi: Bien, l'Association, elle pourra se grouper puis choisir un taximètre elle-même. Là, je pense qu'il va falloir que ça ne se passe pas comme ça, parce qu'ils ne pourront pas choisir n'importe quelle sorte de taximètre, hein? La Commission des transports va probablement avoir des exigences de temps, avec un — comment? — orateur, ça, dedans, peut-être?

Une voix: ...

M. Gobé: Horodateur? Excusez-moi, horodateur. Un orateur, bien c'est nous autres, mais...

M. Chevette: Non, non. L'article 82, c'est les pouvoirs du gouvernement. L'article 83, là, vous avez fait tout un plat sur 83, mais c'est: «Une autorité — regardez-le comme il faut — municipale ou supramunicipale peut [...] par règlement, pour le financement des activités reliées...» Il ne faut pas mêler les choses, là. Dans le 82, c'est un pouvoir gouvernemental. Dans le 83, c'est un pouvoir supramunicipal si le supramunicipal en veut ou s'il y a une délégation de pouvoirs.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Alors, sur l'amendement à l'article 83, est-ce qu'il y a d'autres...

M. Gobé: Bien, c'est la place du Revenu, moi, que je regarde là-dedans.

M. Chevette: Bien, le Revenu, dans 83... Il pourrait, dans 83 comme dans 82... S'il y a un taximètre d'installé puis si le Revenu dit que c'est tant, moi, je ne peux pas connaître comment le ministre... Est-ce que ce sera par loi? Est-ce que ce sera par règlement? Est-ce que ce sera par législation comme telle? Fort probable. Je ne sais pas, moi. Mais, personnellement, au stade où vous en êtes, là, vous nous avez demandé, s'il y avait une délégation de pouvoirs, comment ça pourrait se faire. On ajoute «sauf si tel règlement, pris en vertu du deuxième alinéa de l'article 82, vise un taximètre» pour bien comprendre qu'il y a des pouvoirs gouvernementaux puis qu'il y a des pouvoirs qui restent gouvernementaux. Parce que le supramunicipal ne pourrait pas décider ce qu'il veut dans le domaine du taximètre.

M. Gobé: De toute façon, c'est une délégation. Donc, vous avez toujours juridiction.

M. Chevette: Oui, mais, même dans le cas de délégations, on ne reconnaît pas le droit de confier le taximètre à une structure supramunicipale. C'est ça, à 83, puis ça, je pense que c'est important.

M. Gobé: Oui. On parle de la zone supraterritoriale — ça, ça changera à un moment donné — mais territoriale de l'île de Montréal — d'accord? — ou de la

nouvelle ville de Montréal. Comment ça marche avec... Il traverse le pont, le gars, il m'emmène à Laval ou à Longueuil...

M. Chevette: Bon, bien, on l'a défini tantôt en disant que les frontières, elles vont peut-être s'harmoniser par les lois qui se votent dans le Parlement. Mais je n'ai pas voulu parler des frontières dans l'ensemble du projet de loi pour garder la valeur du permis. C'est les arrondissements actuels. Mais, si on décide... Est-ce qu'il pourrait y avoir un taximètre sur l'île de Montréal au complet avec la nouvelle ville? C'est supramunicipal, ça ne relève pas d'eux autres. Ça ne relèvera pas du taximètre, ça relève du gouvernement. On se comprend-tu? Eux autres pourraient avoir des règles, mais, en ce qui regarde le taximètre, c'est le gouvernement. Puis les tarifs, c'est le gouvernement.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): C'est clair? Alors, le sous-amendement à l'article 83...

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): ...adopté. Alors, est-ce que l'article 83, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Chevette: Puis 82, c'est l'ancien...

M. Gobé: L'article 82, il est plus loin, hein?

M. Chevette: Oui, mais on vous l'a lu. C'est l'ancien.

Une voix: ...

M. Chevette: En fait, il a été adopté ce matin, sauf les deux bouts reliés. C'est le même texte...

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Mais, à l'article 82, moi, je lisais ça, tout à l'heure. «Pour telle automobile», est-ce qu'on ne l'avait pas changé auparavant déjà pour...

M. Chevette: C'est parce qu'on a gardé la loi comme elle était. Ha, ha, ha! On n'a pas voulu changer la loi du taxi de 1982. On pourrait le modifier par un amendement et marquer ce que le député de... Je ne sais pas qui, là.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Parce que je sais qu'on avait changé, à un moment donné...

M. Chevette: Oui, on avait changé «telle automobile». Mais, si on le retrouve dans le texte, quand même qu'on dit «une telle», ça, c'est moins grave. C'est quand tu dis «telle» puis que tu ne l'as pas défini. Mais, quand tu l'as défini puis, un peu plus loin dans le texte, «telle automobile», ça veut dire celle dont on a parlé précédemment, ça, c'est admissible dans nos lois. Si vous prenez vos textes de ce matin par rapport...

Le Président (M. Côté, La Peltrie): M. le député de LaFontaine.

• (23 h 30) •

M. Chevette: Prenez vos textes de ce matin jusqu'au mot «Commission»; c'est textuel. À partir de là, ça change, mais pour s'adapter à la réalité d'aujourd'hui.

M. Gobé: «Il peut aussi prohiber...» Peut-être qu'on peut faire une lecture un peu rapide, parce que j'avais peut-être quelques formulations — on sait que c'est écrit à la main — qui peut-être pourraient être changées ou... Mais, au moins, on en aura parlé. «...ou rendre obligatoire l'installation et le maintien d'équipements — ça, c'est correct. Ce règlement peut établir, pour les agglomérations qu'il indique des conditions, y compris des normes.» «Les agglomérations qu'il indique»...

M. Chevette: Par règlement.

M. Gobé: Ça va être par règlement. Est-ce que ça va être prépublié, ce règlement-là, 90 jours avant?

M. Chevette: Dans la Gazette officielle avec toute la règle de publication.

M. Gobé: La prépublication, là? O.K. «Des conditions, y compris des normes et des modalités de construction». Là, est-ce qu'on parle de la construction du taximètre?

M. Chevette: Oui, oui.

M. Gobé: Parce que là «des normes et des»...

(Consultation)

M. Gobé: «Des normes et des modalités», ce serait plutôt «des normes et les modalités de construction». Trouver peut-être une formulation, là... «Y compris des normes et des modalités de construction», ça serait «des normes et les modalités de construction» que ça devrait se lire, normalement, si c'était écrit en français normal.

M. Chevette: Ça peut être certaines. Ce n'est pas forcément tout.

M. Gobé: Ah! Est-ce qu'on ne serait pas mieux de le préciser, à ce moment-là, «et certaines modalités»?

M. Chevette: C'est un texte qui est généralement reconnu dans la loi, mais ça ne veut pas dire tout. On s'est collés à l'autre texte.

M. Gobé: «D'utilisation et d'entretien d'un taximètre». «Prescrire l'obligation de le faire vérifier et sceller aux périodes qu'il indique et prescrire les cas où».

M. Chevette: Ça, ça existe aussi.

M. Gobé: Oui. «...doit être équipé d'un taximètre de même que l'endroit où il doit être installé. Le cas échéant tel règlement peut préciser les normes de

construction et l'étendue des fonctions des équipements.»

Une voix: Ça, c'est le texte qui avait été...

M. Gobé: Mais on revient, là, à ce qu'on disait. Il n'y a pas redondance un peu? Un peu plus haut, on le dit, «les normes de constructions». Là, on revient en bas...

M. Chevette: Je ne sais plus où vous êtes rendu là, moi.

M. Gobé: Oui. Mais le taximètre n'est pas considéré comme un équipement, à ce moment-là.

M. Chevette: «Être équipé d'un taximètre de même que l'endroit où il doit être installé».

M. Gobé: «Et appareils qu'il indique».

M. Chevette: Vous êtes rendu où, là, vous?

M. Gobé: À la fin, à la quatrième avant-dernière ligne.

M. Chevette: La quatrième? «...les normes de construction et l'étendue des fonctions des équipements et appareils qu'il indique et édicter des exceptions eu égard aux services de transport et aux territoires qu'il indique.» C'est qu'il faut que ce soit tout prévu dans les règlements.

M. Gobé: «Peut préciser».

M. Chevette: Bien oui, mais on n'est pas obligé, mais on pourrait le préciser. C'est ce qu'on dit, c'est dans les règlements. Tu ne peux pas tout prévoir. Si on négocie, par exemple, avec les gens du taxi, si on ne s'occupe pas, je ne sais, moi, du kilométrage, bien, on n'est pas pour marquer «doit». On peut préciser tout ce qu'on veut.

M. Gobé: Oui. «Doit préciser», ça revient au même. En mettant «doit préciser», on ne dit pas que ça doit préciser absolument le kilométrage ou quelque chose d'autre. «Doit préciser les normes ou les fonctions». Donc, au lieu de dire «peut», on pourrait dire «doit».

M. Chevette: Par exemple, on peut mettre une vitre entre le chauffeur puis les passagers en arrière.

M. Gobé: Retirer...

M. Chevette: On n'est pas obligé de le faire, mais on peut. Il faut se donner une assise de possibilité. Parce que, dans ces lois-là, ça ne s'applique pas, le tout, du jour au lendemain, là. On prévoit, on progresse puis... Si on demande d'ajouter un paquet d'équipements puis si on n'a pas des ressources financières qui suivent, on n'aura pas contribué à les enrichir, on va les avoir appauvris, alors que l'objectif, c'est d'essayer de s'en sortir.

M. Gobé: Oui, mais ce qui est important aussi, c'est une certaine uniformisation par région aussi.

M. Chevette: Oui, mais ça, pas nécessairement. Vous parlez vous autres mêmes que Montréal, c'est très différent, puis tout le monde parle que c'est différent, puis c'est le seul endroit où le supramunicipal a pris quelque chose. Donc, il pourrait y avoir certaines normes différentes.

M. Gobé: Oui, mais... Vous avez raison, M. le ministre.

M. Chevette: Par exemple, je ne suis pas sûr, moi, qu'à Saint-Côme de Joliette ça prend nécessairement une vitre pour Géraldor Bordeleau qui est chauffeur de taxi, puis c'est le seul dans la place. Je ne suis pas sûr que ça lui prend une vitre blindée entre le... Mais je ne suis pas sûr qu'à Montréal, sans être blindée, ça ne peut pas prendre des normes différentes. Tu sais, il faut tenir compte des réalités, puis on a dit: Ne soyez pas mur à mur, mais donnez-nous la possibilité de... C'est ça. Puis on n'est pas pour tout définir dans les lois, il n'y a rien de pire. Il n'y a rien de pire parce que, à chaque fois que tu veux bouger, après, on connaît le processus législatif, on en subit un présentement, on sait ce que c'est. C'est par règlement, c'est plus de souplesse, puis on peut parler, puis on peut influencer. On se fait exprimer des... par les gens dans la publication d'un règlement. On leur donne tant de jours pour qu'ils nous donnent leurs commentaires.

M. Gobé: Exceptions. Lorsqu'on parle des exceptions eu égard aux services de transport et aux territoires, les territoires, vous venez de l'évoquer, là, c'est correct, ça. Je suis bien d'accord avec vous pour ne pas... En effet, Saint-Côme de Joliette puis, je ne sais pas, moi, Repentigny, ce n'est pas forcément non plus la même...

M. Chevette: Non.

M. Gobé: Hein? Ce n'est pas loin, mais ce n'est pas pareil.

M. Chevette: Ce n'est pas pareil nécessairement.

M. Gobé: Par contre, Repentigny puis...

M. Chevette: Non, mais il peut y avoir des normes urbaines puis il peut y avoir des normes rurales.

M. Gobé: Oui, c'est ça. Exact. Donc, c'est dans ce sens-là que je parle, c'est qu'on ne peut pas avoir 36 normes dans la province, là.

M. Chevette: Non, c'est un fait.

M. Gobé: On peut déterminer ça en deux ou trois zones, parce qu'il peut y avoir...

M. Chevette: Il y a une autocensure, dans le milieu rural, qui est bien différente du milieu urbain. Le

type qui se comporterait tout croche dans le milieu rural, je peux-tu vous dire que le bouche à oreille est vite? Si la famille Morin, à Saint-Côme, qui est la plus grosse, elle est en chicane avec le taxi, il va s'ennuyer de sa mère. C'est-u clair? Parce que c'est 60 % du village.

M. Gobé: Est-ce qu'il va demander un permis...

M. Chevette: Non, mais vous savez comment c'est fait, je veux dire, alors que, dans le tissu urbain, c'est l'anonymat, c'est chacun son tour dans la file d'attente, puis, si tu voles la place de l'autre, «watch-toé le canayen», à Dorval, en particulier. J'en ai vu faire, moi. C'est pour ça que je pense qu'il faut arriver avec de la souplesse, puis c'est ce qu'on permet ici.

M. Gobé: Est-ce que, si la famille Morin boycottait son taxi de Saint-Côme, vous seriez obligé d'émettre un nouveau permis de taxi temporaire pour Saint-Côme?

M. Chevette: Non, je pense que le gars, il va les voir puis il dit: Bon, je m'excuse, puis il continue à faire du taxi. Il comprend par lui-même. Il y a une autodiscipline dans le milieu rural.

M. Gobé: Quand vous dites «eu égard aux services de transport», l'avant-dernière ligne complète, là, est-ce qu'on peut parler, à ce moment-là, des services de transport spécialisés qui auraient des...

M. Chevette: Ça peut le comprendre.

M. Gobé: Non, mais on a parlé beaucoup de transport adapté, comme quoi il fallait adapter les voitures.

M. Chevette: Ça peut le comprendre. L'expression est très générale, comme vous le voyez.

M. Gobé: Bien.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que l'article 82, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevette: M. le Président, je crois qu'on a fait le tour de l'ensemble des amendements qui ont été présentés jusqu'à date.

Le Président (M. Lachance): C'est exact.

M. Chevette: Je crois qu'il n'y en a plus un en suspens.

Le Président (M. Lachance): Non, c'est exact, M. le ministre.

M. Chevette: Ce que je conseille donc, c'est de reprendre le texte de loi, à ce moment-là, dans l'ordre chronologique et de les adopter l'un après l'autre, ceux qui restent.

M. Brodeur: M. le Président.

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

Motion d'ajournement des travaux

M. Brodeur: Compte tenu de l'heure, je propose que nous ajournions le débat, étant donné que tout le monde est fatigué alentour de la table. On a travaillé hier jusqu'à minuit, il ne reste que quelques minutes...

M. Gobé: Avant le vote.

M. Brodeur: ...et je pense que, pour travailler de la façon la plus positive, il serait plus sage de travailler lorsque nous serions plus reposés.

Le Président (M. Lachance): Une motion d'ajournement, c'est 10 minutes pour le représentant de chacun des groupes parlementaires.

M. Gobé: C'est ça.

M. Brodeur: Est-ce qu'on l'accepte sans débat ou avec débat?

M. Chevette: J'aurais le goût de faire un petit débat.

M. Brodeur: Oui? Juste pour le fun, comme ça, là?

M. Chevette: Pas pour le fun.

M. Brodeur: Non?

M. Chevette: Très sérieusement. Si vous prenez votre 10 minutes...

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: Allez-y.

M. Brodeur: Donc, M. le Président...

M. Gobé: Si je comprends bien — excusez-moi, M. le Président — on fait une motion d'ajournement jusqu'à demain?

Le Président (M. Lachance): Ah non, non, non. On ne peut pas spécifier. C'est sine die.

M. Gobé: Ah! O.K. Donc...

Le Président (M. Lachance): C'est juste une motion d'ajournement.

M. Chevette: C'est en haut qu'ils décident.

Le Président (M. Lachance): Oui, c'est un ordre de la Chambre.

M. Gobé: La commission n'est pas souveraine pour décider de siéger.

• (23 h 40) •

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

M. Brodeur: Donc, M. le Président...

(Consultation)

Le Président (M. Lachance): Dix minutes. À moins que vous vouliez commencer l'étude article par article?

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Non, M. le Président. Là, je pense que nous sommes rendus à un point où on a fait le tour des amendements. De toute évidence, ça fait déjà plusieurs jours que plusieurs parlementaires ici veillent jusqu'à minuit. Pour plusieurs, ils sont ici tôt le matin. Donc, ce n'est pas toujours une tâche facile, principalement d'étudier des projets de loi où il y a beaucoup d'amendements comme ça. Je pense qu'il y aurait unanimité alentour de la table. C'est que je dirais que ça devient de plus en plus fastidieux, rendu à ces heures-là, le soir. C'est pour cette raison-là que j'ai déposé cette motion d'ajournement, premièrement.

Deuxièmement, M. le Président, je l'ai mentionné tantôt, si on reprend un peu l'historique, à partir du dépôt du projet de loi, le projet de loi a été déposé le 15 novembre, soit la dernière journée possible pour le dépôt d'un projet de loi en Chambre. Il y a eu, après, motion de report. J'insiste sur la motion de report, puisque le projet de loi, à ce moment-là, dénotait qu'il avait besoin, pour le moins, d'améliorations et de beaucoup d'amendements.

Les amendements ont été déposés suite à des rencontres que j'ai eues avec le ministre des Transports. Nous avons fait la demande à plusieurs reprises, principalement dans nos discours au salon bleu, à l'Assemblée nationale, du fait que plusieurs articles nécessitaient des amendements. Il y a eu des interventions de la part du milieu, réclamant aussi des amendements, et il y a eu, à la suite de ça, des consultations ici, il y a quelques semaines, où nous avons rencontré plusieurs groupes qui ont, eux aussi, sollicité des amendements. Alors, nous avons adopté environ, je ne sais pas, une quarantaine d'amendements dans le but de bonifier le projet de loi. De là, il est évident qu'il y a eu collaboration de l'opposition dans un tel cas.

M. le Président, nous sommes encore devant une situation où nous avons besoin d'un large consensus. Je les ai employés à plusieurs reprises et je les emploie encore, les mots «large consensus». J'espère que dans les prochains jours on fera en sorte que l'attitude de chacun des groupes pourra changer afin d'asseoir tout le monde alentour de la même table et de pouvoir en venir à d'autres amendements qui feront en sorte que tout le monde sera rassuré. L'objectif de l'opposition, ce n'est

pas seulement s'objecter pour s'objecter, mais arriver à une loi qui fera en sorte que chacun des chauffeurs dans le monde du taxi, autant les propriétaires, les locataires, tout le monde qui contribue à l'amélioration du service de taxi soit satisfait d'un projet de loi qui pourrait être adopté le plus tôt possible. On sait qu'on est en fin de session, sauf que, de toute évidence, l'industrie du taxi a besoin d'une nouvelle base sur laquelle se développer. Alors, de ce côté-ci de la Chambre, nous sommes convaincus qu'on doit avoir un projet de loi qui fait consensus.

Lorsque j'ai déposé cette motion d'ajournement, c'était pour faire en sorte qu'on puisse étudier de façon intelligente un projet de loi. Vous savez, à 23 h 45, il est difficile — je pense que tous mes collègues ici sont d'accord avec ça — lorsqu'on tombe dans des articles qui sont compliqués, des articles qui demandent une compréhension... On sait qu'un projet de loi, M. le Président — vous êtes ici depuis un bout de temps, vous le savez — ce n'est pas toujours facile, la rédaction d'un article de loi. Donc, à ce moment-là, ça prend toute notre concentration, puis je pense que c'est la moindre des choses de respecter le physique d'un être humain qui ne peut subir du travail, en fin de compte, 18 heures par jour durant des semaines et des semaines. Vous savez que la session intensive dure depuis déjà trois ou quatre semaines. Moi, personnellement, en quatre semaines, j'ai eu une soirée de congé. Le ministre, lui, en plus de travailler sur tous ses projets de loi, a son ministère aussi à gérer. Donc, de toute évidence, il serait sage de revenir à l'étude du projet de loi à un moment où tout le monde sera en forme.

Le ministre évoquait tantôt la possibilité de revenir immédiatement à l'article 1 alors qu'il était 23 h 40. Je pense, M. le Président, que ça serait une sage décision de retourner tout le monde à un repos bien mérité avant d'entreprendre une nouvelle ronde de...

M. Boucher: De négociations.

M. Brodeur: Le député de Johnson dit «de négociations». Au moins une nouvelle ronde qui permettrait d'obtenir ce consensus-là, qui permettrait d'adopter un projet de loi qui va satisfaire la plus grande partie des chauffeurs de taxi.

M. le Président, de plus, on apprend que, avec ce qui se passe en haut, ici, il semble que, comme dirait l'autre, on va veiller tard à soir. Donc, à partir de cette prémisse-là, je pense qu'il serait de notre intérêt de suspendre les travaux ici le plus rapidement possible afin de permettre à tout le monde de reprendre ses esprits. J'ignore si le projet de loi sera rappelé demain matin, ça, c'est la responsabilité du leader du gouvernement. Mais, quant à nous, considérant tout le travail qui a été fait là-dessus, considérant que nous avons adopté en quelques heures, je dois dire, une quarantaine d'amendements, puisque nous avons commencé à étudier ces amendements-là vendredi matin après la période de questions pour une courte séance de moins de deux heures, hier soir, une autre séance de quatre heures et aujourd'hui toute la journée, ce qui a permis de bonifier un projet de loi qui n'est toujours pas parfait, je le souligne, qui n'est toujours pas parfait... Mais je pense que nous avons mandat des chauffeurs de

taxi du Québec d'au moins bonifier une partie de ce projet de loi là avant que les intervenants du milieu puissent y aller d'autres recommandations pour faire en sorte qu'en bout de piste l'industrie du taxi québécoise soit en fin de compte heureuse d'accueillir un projet de loi qui correspond à ses demandes.

M. le Président, il y a un travail énorme qui a été fait par le député de l'Acadie, qui a été mon prédécesseur, qui a accompagné, dans ces consultations-là, pour ainsi dire, le ministre des Transports, le député de l'Acadie pour qui j'ai un grand respect. C'est lui qui m'a, en fin de compte, donné ses recommandations et qui m'a fait part des besoins de l'industrie du taxi.

Le Président (M. Lachance): C'est votre mentor.

M. Brodeur: Exactement, M. le Président, c'est mon mentor. Donc, à partir de toutes ces études-là que nous avons faites depuis quelques semaines, je pense que ça serait la moindre des choses de suspendre, pour aujourd'hui du moins, le débat afin que tout le monde puisse reprendre ses esprits puis revenir une autre journée moins fatigué, plus en forme, ce qui va nous permettre de continuer, j'espère, dans un esprit qui va nous permettre d'amener d'autres amendements qui vont satisfaire l'industrie du taxi.

J'ai eu l'occasion, il y a quelques minutes, de rencontrer des gens de l'industrie du taxi ici, de Québec. Je leur ai fait part qu'il était plus que souhaitable, qu'il était nécessaire d'adopter un projet de loi qui va satisfaire tout le monde, pas seulement des intérêts à Québec, pas seulement des intérêts à Montréal, pas seulement des intérêts en région, mais qui va satisfaire les intérêts de tout le monde, et surtout un projet de loi qui pourrait faire disparaître les craintes que certains ont sur le terrain présentement. Il ne doit me rester que quelques secondes pour laisser la parole au ministre, en espérant qu'on en arrivera à un projet de loi qui pourra permettre à tout le monde d'être heureux dans l'industrie du taxi. Merci, M. le Président.

• (23 h 50) •

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Shefford. M. le ministre des Transports.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. Je relisais, à l'heure du souper, tout ce qui avait contribué à motiver des gens pour être contre le projet de loi, et sur chacun de ces points l'Assemblée nationale a présentement voté en faveur des amendements complets, sur tous les points qui créaient litige, et ce, mis à part quatre ou cinq amendements seulement. C'est à l'unanimité que les amendements ont été adoptés dans cette Chambre. Par exemple, Desjardins, il est venu ici, il a présenté... Ça a été adopté à l'unanimité. Les permis d'intermédiaire, toutes les associations savent à quoi s'en tenir. On répond à leurs demandes. Et les 350 associations qui auront un permis d'intermédiaire renouvelable — il n'est pas question de faire de l'argent avec ça — ont reçu exactement ce qu'elles voulaient.

Les limousines sont venues nous dire qu'est-ce qu'elles voulaient. Il y a eu un amendement. Les

limousines sont parties satisfaites. On a écouté les limousines de grand luxe. Les limousines de grand luxe, on a adopté unanimement un amendement qui a été expliqué puis qui va permettre même aux taxis, en bout de course, s'ils veulent se transformer, d'obtenir un plus large gâteau.

Les nouveaux permis. On a réussi enfin à expliquer et à adopter que les nouveaux permis seraient vraiment provisoires, non louables, non transférables, à moins qu'il y ait une preuve de faite d'incapacité court terme. On a ajouté des amendements en disant que la Commission, à part de ça, fixerait le temps. M. le Président, ça a été adopté ici. C'était un des gros points du chiffon que j'ai vu il y a quelque temps.

Le moratoire. Ce qui faisait peur à tout le monde, ce qui a permis à des gens de motiver du monde à faire la grève, le moratoire, il a été bien dit: Il n'y a pas de levée de moratoire s'il y a trop de permis, s'il y a suffisamment de permis. Gros point réglé.

La liquidation. C'était rendu qu'ils ne pouvaient plus payer leurs avocats. C'est allé même en jugement déclaratoire. Croyez-le ou non, ça va coûter au moins 15 000 \$ à 20 000 \$ à des chauffeurs de taxi pour se faire dire qu'une personne morale, ça n'a pas des droits dans la charte des individus. Le moratoire, il est réglé. La liquidation, on a été obligés d'écrire dans le projet de loi qu'un liquidateur, il avait les responsabilités de celui qu'il remplaçait. C'est réglé, c'est clair. On n'avait même pas besoin de le dire, mais on l'a dit pour calmer la trouille que certains peuvent transmettre.

On a écrit qu'un locataire ne pouvait pas s'occuper du propriétaire. On n'a pas besoin de l'écrire, parce que ça va de soi. Si je m'achète un char, ce n'est pas à toi, c'est à moi. Mais, pédagogiquement, c'était important qu'on l'écrive parce que ça servait à faire grimper du monde les uns contre les autres.

Je continue, M. le Président. On a dit: Le propriétaire, s'il veut s'associer dans un organisme, il le fera, il a le droit. Mais on l'a écrit dans une clause.

Le Forum, on a dit: Imaginez-vous, ça va être effrayant, un forum! C'est deux tiers-un tiers. On ne pourra pas parler, puis c'est de la démocratie bafouée. J'ai entendu 12, 13, 14 discours là-dessus. On a précisé le Forum, un autre élément de motivation pour faire la grève. Disparu, voté, accepté à l'unanimité de cette Chambre.

Des délais, c'est trop court, trois jours. On en a mis 10. Là où il y en avait 10, on en a mis 30. Dans le chiffon, c'était marqué que, dans le pénal, eh bien, ce n'était pas gradué. Une tape sur la boîte, il pouvait perdre tout. On a gradué. On a gradué les peines. On a réglé la question des révocations des permis.

M. le Président, qu'est-ce qu'il manque pour que ce projet de loi là puisse entrer en vigueur et qu'on puisse donner aux individus, aux 18 000 chauffeurs de taxi, des avantages au plus vite? Il peut-u avoir eu autant d'écoute et autant d'amendements pour répondre à l'ensemble des objections qui avaient contribué à faire grimper du monde contre et qui demain risquent de voir encore des gens perdent 200 \$, 300 \$ sans qu'ils connaissent l'ensemble de ces amendements-là qui règlent les vrais problèmes qui ont été soulevés? Je vais faire comme l'opposition a fait la dernière fois, je peux-tu demander à ceux qui n'étaient pas ici de s'informer,

là, puis demain de penser au transport adapté, pour ceux qui en font, de penser aux personnes âgées — il neige, là, déjà — qui peuvent être privées et de penser à des pères de famille, à la veille de Noël, qui vont peut-être perdre 100 \$ ou 150 \$ alors que tous les gros problèmes soulevés sont réglés, sont adoptés? C'est ça, fondamentalement, qu'on a fait, et, moi, je voudrais remercier ceux qui ont travaillé positivement, ceux qui n'ont pas eu peur d'ajouter des amendements.

Il reste quelques amendements à apporter mais très peu. Dans le reste du texte, c'est plutôt de la définition de concordance. Maintenant que les gros points ont été adoptés puis que les amendements ont été entérinés, il reste quasi de la concordance, et je peux vous dire que c'est de la véritable concordance dans à peu près la majorité des clauses, maintenant. Et ce que je trouve dommage à cette heure-ci, bien sûr, puis je le dis très sincèrement, à part ça, c'est que des individus vont sacrifier des argents sous de la fausse représentation, puis je le dis comme je le pense, de la fausse représentation pour des intérêts non avoués, alors que, depuis le début, on a écouté chaque groupe qui a voulu travailler positivement.

Je vais faire une embardée d'une minute sur le Regroupement du taxi puis je vais le faire parce que je trouve ça effrayant qu'on soit venu en commission parlementaire pendant une heure nous dire les besoins profonds de changement — rappelez-vous le dernier groupe qui était venu sur le livre vert — les besoins très profonds de changement: améliorer la tarte, le gâteau. À ce moment-là, parmi le Regroupement, il y avait des faces, que je reconnais ici, qui sont venues dire: Il faut que ça change, ça! On n'a pas assez de travail, M. le ministre. Abolissez... Puis je n'ai pas parlé de l'abolition des tarifs du taxi bénévole, là. C'est aussi fait, ça, au moment où on se parle, depuis le mois de juin. Bien, croyez-le ou non, le même groupe est venu nous dire, un peu émincé, par exemple, maintenant que c'était le statu quo.

Je vais le dire, moi, à tous les gens du taxi, aux 11 000 chauffeurs locataires, puis je vais le dire aussi aux propriétaires qui se sont fait emplir royalement puis qui ont probablement perdu des gros sous à la veille de Noël: Je trouve ça un petit peu effrayant, un petit peu indécent, pour des gens qui sont venus essayer de nous convaincre du changement profond, après ça, de venir réclamer le statu quo. Pour quel intérêt? Dans quel but? Quel objectif? Ça a servi les intérêts de qui, ça? Moi, personnellement, les 18 000, ils vont le savoir, et le texte de ce que je viens de dire, il va aller à chacun des chauffeurs locataires et des chauffeurs propriétaires. Et je regrette sincèrement qu'on nous ait dit: Fais-le donc dans le bâillon. Non. On aurait été trop fier de dire: On a imposé une loi à du monde. On va faire l'exercice jusqu'à la fin, on va le faire correctement en écoutant. Puis je peux vous dire une chose: il y en a qui vont regretter leur attitude, à part ça. C'est de valeur, parce qu'il y a des citoyens qui paient durant ce temps-là puis qu'il y a des retards dans l'application de certaines mesures qui vont malheureusement nuire à certains.

Mais je peux vous dire une chose: je voudrais remercier mes collègues en particulier. Je sais que ce n'est pas facile, une fin de session, avec des bâillons ou des filibusters, mais je suis convaincu d'une chose,

maintenant, puis ma plus grande fierté, ce soir, à 23 h 59, c'est que tous les textes, tous les amendements qu'on nous avait demandés, qui sont majeurs, qui constituent le noeud même du projet de loi, sont adoptés à la quasi-unanimité. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Là-dessus, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à minuit)

