



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 25 janvier 2001 — Vol. 36 N° 70

Étude détaillée du projet de loi n° 163 — Loi
concernant les services de transport par taxi (7)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 25 janvier 2001

Table des matières

Exposé de la situation	
M. Guy Chevrette	1
M. Bernard Brodeur	4
M. Jean-Claude Gobé	6
M. Serge Deslières	8
Étude détaillée (suite)	
Objet et champ d'application	8
Permis de propriétaire de taxi (suite)	
Dispositions générales	28
Délivrance de permis (suite)	45
Renouvellement (suite)	45
Révocation, cession, transfert, acquisition d'intérêt (suite)	48
Permis de chauffeur de taxi (suite)	49
Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi (suite)	62

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président
M. Michel Côté, président suppléant

M. François Ouimet

- * M. Gilles Savard, ministère des Transports
- * M. Claude Martin, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 25 janvier 2001

Étude détaillée du projet de loi n° 163

(Neuf heures quarante-quatre minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi. Je rappelle aux personnes présentes dans la salle de bien vouloir fermer leur téléphone cellulaire pendant la séance, s'il vous plaît.

Alors, M. le secrétaire, pour les remplacements.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Ouimet (Marquette) remplace M. Benoit (Orford) et M. Brodeur (Shefford) remplace M. Middlemiss (Pontiac).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, voilà où nous en étions lors de la dernière séance où nous avons abordé ce projet de loi, le 19 décembre dernier: la commission avait terminé l'étude de deux séries d'amendements proposés par le ministre des Transports. Jusqu'à maintenant, la commission a apporté 40 amendements et deux sous-amendements au projet de loi. Aucun article n'a été laissé en suspens. Je rappelle également que le projet de loi a fait l'objet de consultations particulières tenues le 7 décembre 2000, au cours desquelles la commission a entendu 10 groupes. Alors, M. le ministre des Transports, pour la suite des choses.

Exposé de la situation**M. Guy Chevrette**

M. Chevrette: Oui, M. le Président. Dans quelques minutes, nous aurons, pour le profit des parlementaires, et même en quelques copies additionnelles, l'état de situation actuel du projet de loi pour vraiment faire comprendre qu'on a adopté les amendements par rapport au texte initial, et je pense que ça pourra permettre aux gens de mieux suivre le déroulement complet de ce qu'il reste à faire. Parce que, de consentement unanime, nous avons consenti à procéder par les points chauds du projet de loi à partir des revendications qui nous avaient été faites par les groupes en commission parlementaire et également par l'opposition, et je pense que nos fonctionnaires ont préparé un document qui nous permet vraiment de voir ce à quoi on a répondu, et tous les points majeurs... Toute la question de la notion d'association professionnelle, par exemple, on la retrouve carrément dans les notes explicatives. On retrouve, par exemple, les réponses en ce qui regarde la levée du moratoire: il ne se fera pas là où il y a un surplus de taxi, là où il y a suffisamment de taxis, ça se fera exclusivement après étude et vraiment enquête du milieu, après avis des intéressés et après avoir donné la possibilité même de contester, en plus de ça, devant une commission de

transports pour bien démontrer que ce n'est pas farfelu, que c'est là où il y aura véritablement des besoins.

Deuxièmement, tout ce qu'on prend comme mesures pour conserver la valeur des permis actuels, c'est peut-être une des objections majeures, et on prend tous les moyens pour conserver la valeur des permis actuels. Les futurs permis, on ne peut pas cependant arriver à maintenir un problème fort délicat. On sait ce que ça représente, aujourd'hui. Les gens qui ont investi 80 000 \$, bien, ils veulent avoir leurs 80 000 \$ minimum à leur retraite, puis, s'il y a une plus-value, bien, il y a une plus-value. Mais, dorénavant, ce n'est pas ceux qui vont aller chercher un permis que vont contribuer de quelque façon à diminuer la valeur des permis actuels. Ils le sauront au départ que ça peut être même du provisoire. Puis ce serait les premiers à tomber si jamais il y a, par exemple, une diminution de la population. Dans certaines régions, ce n'est pas impossible, ça, quand on regarde ce qui se passe en Gaspésie, ce qui se passe dans les régions ressources, il y a une diminution de population d'envisagée. Donc, ça suivra très bien cela et ça protégera au moins les gens qui ont investi de bonne foi dans une conjoncture bien précise, et ça, je pense qu'on a véritablement répondu de façon adéquate, en tout cas, à ceux qui veulent comprendre, là, il y a tous les éléments de compréhension de la part des parlementaires.

Ensuite de cela, je vous dirai que, d'autre part, c'est bien sûr qu'il faut s'organiser pour donner un poids à cette Association professionnelle là. C'est évident. Et ce n'est pas avec 53 ligues, dont la majorité n'ont même pas de masse critique pour se donner quelque service que ce soit, qu'on rend service à la collectivité. Quand ils sont cinq permis dans une ligue, comment voulez-vous qu'ils s'organisent une défense professionnelle devant la Commission des transports? Il faut que ce soit une association qui soit capable de représenter des membres, puis de soutenir des membres, puis s'organiser, que tu sois dans un endroit ou à un autre, à un moment donné, qu'il y ait au moins une masse critique pour se donner une nature et être assez identique de service, et ça, c'est important, en plus de leur fournir l'opportunité de se négocier des avantages, parce qu'une association professionnelle peut se négocier des avantages, des avantages d'assurance, des assurances de toute nature. Les propriétaires pourraient y retrouver même, à l'aide de cette Association professionnelle là ou dans une association à part, comme ils voudront... parce que le projet de loi maintenant leur offre l'opportunité de faire ce qu'ils veulent ou bien de se servir de leur Association professionnelle pour un secteur qui leur est bien spécifique, parce qu'on fait la distinction nette entre le propriétaire et le locataire, en ce sens qu'un locataire ne peut pas décider pour et au nom du droit de propriété d'un individu, et ça, c'est très clair dans le projet de loi.

● (9 h 50) ●

Je pense qu'on l'a clarifié parce que ça avait fait l'objet de propagande, à mon point de vue, injustifiée

par rapport à ce qu'il y avait dans le texte, parce que ce n'était pas ça dans le texte. Mais on a voulu, je pense, le préciser très clairement pour éviter qu'il y ait du charriage et de la malinformation ou de la désinformation qui se fassent auprès d'un grand nombre, qui sont inquiets encore parce qu'ils ne savent pas nécessairement ce qu'on a fait ici pendant plusieurs heures. Il y en a plusieurs, surtout propriétaires, je dois dire... beaucoup de propriétaires ne savent pas encore qu'on a apporté tous ces amendements-là et qui sont de nature à améliorer l'industrie puis à améliorer leur sort à eux-mêmes. Et je demeure toujours convaincu que, dans ce type d'association professionnelle là, la cohabitation non seulement elle est possible, mais elle est souhaitable. Que tu sois derrière un volant, ils ne te demandent pas... Quand tu conduis l'auto, le client qui est assis sur la banquette arrière ne sait pas si tu es propriétaire ou locataire, mais il sait par exemple que tu as sa vie entre les mains, puis que tu as une qualité de service entre les mains, puis que, plus il y aura du professionnalisme dans l'industrie, que ce soit du côté physique ou du côté intellectuel, dans le sens de l'acquisition de connaissances, l'acquisition de courtoisie, l'acquisition de savoir-faire, de civisme puis de tout, bien, je pense que ça contribue à améliorer la profession, à améliorer la qualité de vie de nos concitoyens, la qualité des services de nos concitoyens dans un climat beaucoup plus acceptable, dans une ambiance et dans un environnement beaucoup plus acceptables que ça ne peut l'être présentement.

Donc, je suis particulièrement content de voir... Et ça sera un outil de travail dont on pourra remettre quelques copies à l'externe pour montrer le bout qu'on a fait. Il y a également les possibilités de financement. Vous vous rappellerez qu'au départ on ne parlait pas du tout de financement dans notre projet de loi et ça pouvait prêter flanc à n'importe quoi. Là, on veut que ça soit sérieux, le financement. Ça sera fait avec des institutions bancaires ou des institutions financières reconnues, avec bien sûr la possibilité de pouvoir faire des prêts ou du financement, mais basée sur quelque chose de logique, parce que ça pouvait conduire à n'importe quoi, ça, la forme de financement existante, savez-vous ça? Puis je n'élaborerai pas, là. Je ne ferai pas le procès de formules existantes. Mais personnellement, comme ministre, j'ai la responsabilité de la bonne gestion pour le citoyen, et la bonne gestion, pour le citoyen, c'est de ne pas être victime de traquenards dans ça. Quand les permis changent trois fois dans une même année, moi, ça m'inquiète. C'est-u correct? Sans faire de procès à qui que ce soit — sans faire de procès à qui que ce soit — il est facile que quelqu'un se porte comme le financer, si vous me permettez l'expression, d'un permis, d'une vente de permis puis qu'il l'a au collet. Puis, quand il ne paie pas, même s'il a donné le tiers, tu reprends, tu revends. C'est apparenté à des tactiques que j'ai déjà connues sur une certaine enquête, ça, qui s'appelle l'enquête Cliche et que j'ai vécue personnellement. Puis je ne voudrais pas prêter d'intentions à qui que ce soit. Mais la porte était ouverte à ce genre de tractations.

Et j'ai parlé avec des chauffeurs de taxi, j'ai parlé même avec des propriétaires. Il ne sont pas tous contre le projet de loi, là. Il ne faut pas se casser la tête.

J'ai parlé avec du monde qui m'a dit: M. Chevrette, c'est une excellente chose, ce que vous avez fait, d'entendre le représentant de Desjardins puis d'avoir introduit dans le projet de loi la question du financement très légal, très correct, donnant les garanties, ce qu'on appelle l'hypothèque légale... C'est l'hypothèque immobilière qu'on dit? Donc, ça permet une mécanique correcte, conforme à nos législations, conforme à notre savoir-faire face à nos institutions financières.

Donc, je pense qu'on a fait un grand bout de chemin, un bon bout de chemin. Je pense que les principaux obstacles ou les principaux éléments qui permettaient à des gens de se braquer n'existent plus. Les principaux accrochages ou les éléments d'insécurité n'existent plus. Et je dirais même que, si jamais il s'en découvrait un, on a encore au moins deux phases durant lesquelles on peut apporter certains amendements au besoin. Il y a toujours l'adoption du rapport, quand on aura fini article par article, puis, même au niveau de la troisième lecture, le ministre, lui, peut, dans un dernier mouvement, apporter un amendement qu'on n'aurait peut-être pas vu, de bonne foi, personne, qui que nous soyons ici.

Donc, l'objectif n'est pas là pour casser du monde, l'objectif est là pour doter ces gens, ces hommes et ces femmes qui travaillent dans une industrie pas facile, dans une industrie où on n'est pas dans le tréfle aux genoux, comme disait mon grand-père, où on doit travailler de longues heures pour venir à bout de se tailler une place au soleil, dans le sens de gagner sa vie. Et, quand on compare le taux horaire que certains individus peuvent gagner certaines journées... il n'y a rien, là, à se péter les bretelles, sauf qu'on essaie de donner quelques outils de base pour que ces gens-là puissent respectablement développer cette fierté avec une certaine assurance qu'ils peuvent y gagner leur vie assez honorablement. C'est ça qui est l'objectif.

Et je peux vous dire qu'on continue à travailler avec le ministère des Finances pour, par exemple, ce qui regarde la transformation des véhicules, parce que, l'objectif, c'est d'élargir le champ de travail qui s'est diminué de beaucoup depuis des années. Qu'on pense, par exemple, à tout le transport bénévole, qu'on pense au transport médical, qu'on pense au fait qu'il y a un vieillissement de la population puis qu'elle opte beaucoup pour le transport adapté, de sorte que le champ de travail a diminué considérablement tout en conservant, dans certains endroits, le même nombre de permis. Donc, ce qui était vrai il y a 10 ans n'est plus vrai aujourd'hui avec les mêmes nombres de personnes. Donc, nécessairement, les revenus ont diminué. Donc, il nous faut reconquérir un champ de travail et, dans les endroits où il y a déjà trop, ne pas ajouter.

C'est ce qui m'a fait travailler sur la non-lévé de du moratoire de façon générale. Mais j'ai aboli déjà — vous l'avez remarqué en juin — tous les fameux décrets, par la Commission des transports, des tarifs pour le transport bénévole, c'est déjà fait. Puis on va avoir les auditions de livres de registre; on va le faire, ça. C'était très important, l'État ne peut pas subventionner des structures qui viennent alourdir le fardeau fiscal de l'État en même temps, parce qu'on fait en sorte que des gens qui légalement paient des permis voient leur champ de travail accaparer par d'autres. Ça, je

pense qu'il faut corriger cela. Il faut que du transport adapté, de plus en plus, soit fait par l'industrie du taxi, c'est clair, ça. Et on va travailler sur la transformation, mais on va travailler aussi sur le fait qu'il y a une portion intéressante de gens qui vont en faire du transport adapté même si...

Preignons l'alourdissement de la clientèle. On vieillit de plus en plus. La moyenne d'âge est de 79 ans, je crois, pour les femmes, et 72 ans, pour les hommes. Mais on prétend que les générations qui vont nous suivre vont probablement vivre jusqu'à 100 ans. Ce n'est pas vrai que ce sera toujours l'État avec du transport adapté. Il y a des gens qui sont capables de prendre un taxi, mais qui, pour toutes sortes de raisons, à cause du fait que ce n'est pas adapté, choisissent d'appeler le transport adapté. Puis, le transport adapté, t'as beau injecter 3 millions, 4 millions puis un autre million et demi en cours de route, puis tu ne réponds pas, tu vois même une liste d'attente s'allonger et tu vois même l'incapacité de rendre le service à l'ensemble d'une population.

● (10 heures) ●

Donc, il faut se servir carrément de ce qui existe. C'est par ce biais-là qu'on va corriger et non pas exclusivement par le rôle de l'État. C'est le partenariat entre le privé puis l'État qui va réussir à régler ces problèmes-là. En tout cas, c'est ma conviction profonde. Moi, le temps que je serai aux rennes de ce ministère, je vais prôner exactement ce que je dis et j'ai l'habitude de faire ce que je dis que je vais faire. Et c'est une de mes grandes préoccupations d'élargir le champ de travail puis de permettre à cette industrie de trouver encore plus de boulot, plus de travail, vivant bien dans une industrie où on a retrouvé une fierté, où on a une masse critique qui va se donner des services, qui va se donner une représentation, qui va être capable de se présenter devant un ministère avec cohérence, pas une seule ligue qui est pour ça puis 52 qui n'ont pas la masse critique pour faire d'autres choses, véritablement se donner une voie, puis c'est une voie professionnelle qu'on veut donner. Et j'espère, en tout cas, que c'est de même que ça devrait être compris. En tout cas, c'est l'esprit qu'on veut y mettre. Et j'ose espérer qu'on va se saisir des amendements qu'on a faits pour bien comprendre qu'il y a une logique et une très grande cohérence par rapport aux engagements qu'on a pris en commission parlementaire lors des auditions.

C'est bien sûr que, si je pars avec l'idée que c'est moi et moi seul qui vais diriger l'industrie, c'est évident que ce projet de loi là ne répond pas, c'est évident, parce qu'il ne fait pas appel à un seul groupe de leaders, là, il fait appel à l'ensemble des intervenants de l'industrie. Il dit à l'industrie: Prenez-vous en main, on vous en offre l'opportunité, donnez-vous une structure où vous allez avoir une masse critique pour vous permettre de vous donner des services.

On n'abolit pas la notion des postes de répartiteurs. Que ce soit des coopératives, que ce soit des associations en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies, que ce soit un OSBL au sens strict du terme, on ne touche pas à ça. On touche à la qualité du service puis on leur donne une opportunité de se donner une association professionnelle qui va se bâtir probablement au cours des ans un code d'éthique qui colle beaucoup plus à la réalité. On va intervenir sur la

qualité des véhicules, avec souplesse puis avec discussion avec l'industrie.

On n'est pas là pour casser tout d'un coup sec. On n'est pas là non plus, par exemple, pour laisser à une minorité, à un petit groupe le soin de définir toutes les règles. Ça ne marche pas de même dans une société organisée. Dans une société organisée, tu... C'est une créature, à ce moment-là, de l'État. On ne peut pas donner à des individus le pouvoir de se placer au-dessus de l'État. Je m'excuse, mais c'est ça, une société organisée. L'autorité ultime est ici. Puis tu passes au cash tous les quatre ans. Si tu fais bien ça, tu restes là, si tu ne fais pas bien ça, bien, tu te fais remplacer. C'est ça fondamentalement, ce qu'on mène ici comme boulot.

Et, moi, j'ai la conviction profonde maintenant d'avoir franchi à peu près toutes les principales étapes de l'adoption de ce projet de loi là. Je pense qu'on l'a bonifié, puis on le fera encore au besoin, mais je pense qu'on a franchi des pas énormes, des pas gigantesques, puis qu'on va réussir, M. le Président, à doter cette industrie d'un outil législatif.

Il va rester beaucoup de travail à faire. Avez-vous imaginé la mise en oeuvre de tout ça? Ça, la mise en oeuvre, ça veut dire un travail énorme entre nos fonctionnaires, entre les dirigeants, les représentants de l'industrie. Ce n'est pas une mise en oeuvre d'une semaine, ça, là. Former une association professionnelle, se donner des règlements internes, travailler sur le règlement des véhicules, la nature des véhicules, bâtir un programme de transformation pour un certain nombre, si possible un plan quinquennal, etc. On travaille véritablement dans une optique de long terme, avec une possibilité de formation continue, pour ceux qui voudront, avec l'aide d'autres ministères.

Moi, je pense que...

Une voix: Forum des intervenants.

M. Chevrette: Et on va créer un forum permanent qui va aussi emmener les consommateurs, qui va emmener les chauffeurs locataires, propriétaires, le Bureau du taxi, le monde municipal, tous ceux qui de près ou de loin gravitent puis qui vont travailler ensemble. Puis, quand il va y avoir des consensus majoritaires qui vont se dégager, bien, les élus, quelle que soit la formation politique qui assumera le pouvoir, ils modifieront en conséquence.

Ça évolue, ça, un projet de loi, ce n'est pas statique, ce n'est pas figé dans le temps. Si, dans cinq ans ou dans trois ans d'ici, je ne sais pas, on a besoin d'amender la législation parce que c'est dépassé, on la modifiera. Et je pense véritablement qu'on s'en va vers quelque chose dont on sera tous fiers, en tout cas, les parlementaires, parce que...

Je sais que ce n'est pas facile de toucher à l'industrie du taxi. Il y en a un joyeux paquet qui se sont essayés. Et, si on travaille justement avec l'opposition puis qu'on travaille avec les intervenants, c'est parce qu'on sait que c'est délicat, travailler dans ce domaine-là. Mais ce n'est pas parce que c'est délicat qu'on n'a pas la responsabilité à un moment donné de prendre justement fait et acte de ce qui existe puis de donner des orientations de changement. C'est ça, le sens des responsabilités, aussi.

Puis, moi, je pense que le plus beau défi en politique, c'est de ne pas avoir peur des changements quand ils s'imposent. Le plus beau défi en politique, c'est d'avoir contribué. Quand tu t'en sors, quand tu t'en sortiras ou tu t'imagines le jour où tu en sortiras, puis que tu te dis: J'aurai changé des choses, c'est ça, le plus beau défi. Sinon, tu pourrais t'asseoir sur tes lauriers puis dire: Je ne change pas, il y a un groupe contre. Bien, oui, mais... Je ne change pas, il y a un groupe contre. Mais il peut y avoir une minorité contre puis cette minorité va se rallier rapidement lorsqu'elle verra qu'une forte majorité est désireuse d'évoluer. À ce compte-là, il n'y a pas une société qui évoluerait puis il n'y a pas un secteur de la société qui évoluerait si on était traumatisé par une petite manif ou par une grosse manif. À un moment donné, le Parlement est le lieu où les changements s'imposent, et c'est ici qu'on a le pouvoir de les faire. Merci, M. le Président.

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

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Tout d'abord, c'est un plaisir pour nous, députés de l'opposition, d'être de retour ici après un repos bien mérité pour tous les membres de la commission et tous les parlementaires pendant la période des fêtes.

M. le Président, on le sait, on sait ce qui s'est passé avant les Fêtes, nous avons travaillé tard souvent à tous les soirs. Je me souviens qu'à plusieurs reprises... En tout cas, moi-même et plusieurs députés — seulement le ministre ici est contre — étions pour le moins très fatigués à la fin de nos soirées. Et ça nous permet de nous retrouver devant le projet de loi de façon plus reposée.

Ceci étant dit, M. le Président, j'ai bien écouté les propos du ministre, je pense qu'on a affaire aujourd'hui et surtout dans les prochains jours à un état de situation. Si on fait un résumé un peu de l'historique du dossier, pour en venir au point où on est rendu aujourd'hui, on se souviendra qu'au dépôt du projet de loi, le 15 novembre 2000, l'opposition et une bonne partie de chauffeurs de taxi s'opposaient à ce projet de loi là pour toutes sortes de raisons. Certains étaient contre, carrément, le principe, d'autres pour mais avec des réserves. Donc, à partir de ce moment-là, M. le Président, et vous vous souviendrez des discours qui ont été faits pour commencer, au salon bleu, critiquant toutes les parties de la loi et demandant des changements, à la suite de ces demandes-là principalement qui provenaient de l'industrie du taxi, il y a des amendements qui ont été apportés au fil des jours, une quarantaine d'articles, je crois, qui ont été modifiés.

M. le Président, on sait que ce n'est pas facile d'étudier et surtout de modifier et de voir à ce que ce casse-tête là se rassemble à la suite de tous les amendements, des amendements aux amendements qui ont été déposés. Ce matin, je vais à mon bureau... Et j'en remercie le cabinet du ministre, en fin de compte, des amendements et des... qui fait un état de la situation, de

ce qui a été adopté comme articles avant les Fêtes. Donc, on est à faire un état de la situation.

Donc, au point de départ, M. le Président, on sait que plusieurs chauffeurs de taxi d'un peu partout au Québec se questionnaient sur le mode d'opération de l'Association professionnelle. Ils ont fait des recommandations, à prime abord, ces gens-là, et puis c'est légitime peut-être de penser ainsi, qu'on l'avait vu, qu'un syndicat s'était montré intéressé à offrir ses services à la future Association professionnelle. Et c'est ce qui a déclenché cette, on pourrait dire entre guillemets, suspicion de la part de groupes de chauffeurs de taxi. À partir de ce moment-là, il y a des amendements qui ont été apportés, peut-être pas tous satisfaisants, on le verra plus tard.

Les chauffeurs de taxi, de façon très légitime aussi, se posaient des questions sur la valeur d'un permis de chauffeur de taxi, et je pense que c'était légitime de se poser des questions, alors que le projet de loi n° 163 propose des modifications dans l'émission des permis. Donc, M. le Président, à partir de ce moment-là, je pense que c'est légitime aussi aux chauffeurs de taxi, autant aux propriétaires qu'aux locataires, de se poser des questions sur un projet de loi et peut-être de proposer des modifications.

On a beaucoup parlé, sur le terrain des chauffeurs de taxi, des taximètres, ce qui est très important, M. le Président, ça fait partie de la vie de tous les jours, c'est le gagne-pain des chauffeurs de taxi.

● (10 h 10) ●

On a également discuté de financement de permis de taxi. Le ministre a soulevé le point aussi tantôt. Naturellement, lorsqu'on parle d'émission de nouveaux permis, ça lève l'interrogation: Est-ce que la valeur de nos permis va être la même? Est-ce que le créancier hypothécaire sera sécurisé de telle sorte qu'il pourra continuer à prêter aux chauffeurs de taxi, pour ne pas faire en sorte que ça soit des prêteurs usuraires, en fin de compte, qui prennent la pôle et qui gèrent financièrement l'industrie du taxi? Donc, il y a eu des amendements qui ont été apportés, proposés aussi par le Mouvement Desjardins qu'on a entendu en commission parlementaire au mois de novembre.

On a parlé aussi de transport adapté, M. le Président, le ministre le disait. Il a soulevé le point aussi tantôt que le transport adapté devient de plus en plus important, que les chauffeurs de taxi doivent en fin de compte s'ajuster à cette réalité moderne là, et d'autant plus que c'est un marché qui se doit d'être exploité par les chauffeurs de taxi.

On a parlé aussi — puis vous me permettrez d'en parler — de limousines, ce qui a soulevé peut-être moins de passions. Nous avons eu l'occasion d'entendre les propriétaires de limousines, et je pense, dans ce cas-là, sauf erreur, qu'ils sont satisfaits, probablement, parce que le dernier entretien que j'ai eu avec ces gens-là, c'était un merci. Donc, on peut présumer que, en ce qui concerne les propriétaires de limousines, la loi telle que modifiée, c'est-à-dire le projet de loi n° 163 tel que modifié, semble convenir aux propriétaires de limousines.

Il y a eu des points importants aussi qui ont été modifiés, M. le Président, quand on pense au Forum de l'industrie du taxi. À prime abord, les articles

correspondant à cette création de forum là étaient excessivement larges et ne pouvaient pas permettre de connaître, tels que rédigés, quels seraient les groupes qui seraient obligatoirement représentés dans ce Forum-là. C'est certain que les articles faisaient état d'un paquet de groupes qui pourraient être représentés, mais ils n'étaient pas faits de façon à ce que ces groupes-là le soient sûrement et de façon légale, chacun des groupes ayant sa propre voix auprès de ce Forum-là. Donc, des amendements ont fait en sorte que, maintenant, il est certain qu'au Forum de l'industrie du taxi on pourra prendre le pouls de tous les gens de l'industrie du taxi, partant du chauffeur jusqu'au consommateur, et, M. le Président, on s'en félicite ici.

On a aussi modifié une chose qui était excessivement importante... Et puis je me souviens encore d'une rencontre que j'ai eue, à Montréal, principalement avec la Ligue de taxis de Montréal, lorsque nous avons discuté de la formule de transition entre l'Association professionnelle et les ligues de taxis, et principalement concernant les biens possédés par les ligues de taxis. Donc, M. le Président — puis on l'a répété à plusieurs reprises au salon bleu — la méthode suggérée par le texte original du projet de loi faisait en sorte que ces biens-là étaient accaparés par l'Association professionnelle, alors qu'ils provenaient des cotisations des membres propriétaires. Donc, à partir de ce moment-là, les représentations ont été faites afin de corriger cet état de choses.

Donc, M. le Président, il y a beaucoup de choses qui ont été modifiées. Je pense que, comme je le disais tantôt, il y a une quarantaine d'amendements qui ont été apportés.

Ceci étant dit — nous avons ajourné nos travaux le 21 décembre, je crois — j'ai eu l'occasion à partir de ce moment-là... Et je vois M. Dumais, ici dans la salle, avec qui j'ai eu une longue conversation; j'ai eu de longues conversations également avec des présidents d'autres ligues.

Et c'est pourquoi, M. le Président, nous sommes aujourd'hui réunis pour à nouveau étudier le projet de loi. Mais je pense qu'il est important, très important, au point où nous sommes rendus, de faire un état de la situation, parce qu'il y a une constante qui demeure après avoir discuté avec de nombreux chauffeurs de taxi — pas seulement des dirigeants d'associations ou des gens, je dirais, plus engagés dans l'industrie du taxi: il y a encore une très grande partie, malheureusement, des chauffeurs de taxi qui n'ont pas pris connaissance des tenants et aboutissants du projet de loi, premièrement.

Deuxièmement, il y a, je dirais, deux écoles de pensée dans les groupements de chauffeurs de taxi, une école qui dit: Allons-y maintenant, nous ferons les corrections par la suite. Le projet de loi, tel que rédigé maintenant, semble compris et convenable pour les chauffeurs de taxi. Parfait. Il y a une autre école, et je peux dire que M. Dumais a fait des représentations constantes là-dessus avec son groupe. Il y a l'autre école qui dit: Bien, là, nous autres, on a encore des interrogations sur le projet de loi. Et c'est très légitime, M. le Président.

Moi-même, après avoir relevé toutes ces idées au mois de décembre, j'ai eu possession ce matin, en fin

de compte, du casse-tête remis ensemble principalement sur les amendements que nous avons apportés, au mois de décembre, de 11 heures le matin jusqu'à minuit tous les soirs.

Donc, M. le Président, je pense qu'on est rendu à l'étape, comme je le disais, de remettre les choses dans leur contexte et de faire un état de la situation. J'ai discuté avec les représentants du Regroupement québécois du taxi, cette semaine encore, la semaine dernière, et nous avons convenu de nous rencontrer pour faire justement un état de la situation et regarder ligne par ligne les amendements qui ont été adoptés ici.

Vous savez, M. le Président, que ce n'est pas toujours facile. Nous, ici, on nous demanderait l'article 18, qu'est-ce qui a été modifié et quel est le nouveau sens de l'article. Je pense qu'on doit faire une certaine révision du travail et voir s'il y a possibilité de bonifier encore. D'ailleurs, le ministre a ouvert la porte à d'autres bonifications possibles lors de l'étude du projet de loi. Et je pense qu'au moment où on est, M. le Président... En tout cas, moi, je vais me faire un devoir, dans les prochains jours, de rencontrer les gens qui ont encore des questions et qui ont des doutes sur les amendements qui ont été faits, sur la validité des amendements, et surtout de voir s'ils ont des suggestions nouvelles à faire pour bonifier le projet de loi.

Donc, M. le Président, comme état de la situation, je pense qu'on doit faire participer tous ces groupes-là. Ce n'est pas un travail facile, ce n'est pas un travail facile. J'aurais aimé le faire avant. Le cabinet du ministre a eu l'amabilité de nous fournir les documents, tel que je l'avais demandé à son chef de cabinet, il y a quelques jours, afin de rencontrer les gens de cette industrie-là et de pouvoir possiblement en arriver, dans le plus bref délai possible, à un projet de loi qui va satisfaire en grande partie autant les propriétaires, les locataires, les chauffeurs, les locataires de taxi de Québec, de Montréal, de Drummondville ou d'ailleurs. Parce qu'on sait que dans l'industrie du taxi les contextes sont différents, tout dépendant de l'endroit où on opère cette industrie-là au Québec. Je suis convaincu qu'être chauffeur de taxi à Québec et être chauffeur de taxi à Montréal, dans la région de Dorval, la situation de l'industrie doit être tout à fait différente et les appréhensions face à des changements aussi doivent être tout à fait différentes. On sait que dans la région de Montréal, on ne se le cachera pas, il y a beaucoup trop de permis de taxi. Ce qui fait une situation qui souvent est un peu plus boîteuse. On a entendu le ministre à plusieurs reprises nous parler des voitures avec des trous dans les ailes puis la valise attachée avec de la broche. Ça peut arriver dans des endroits où il y a trop de permis, justement.

Donc, M. le Président, sans renier le fait que, oui, l'industrie du taxi a absolument besoin d'une structure efficace. Je pense que le gouvernement, naturellement, propose un projet de loi, l'opposition est d'accord sur une restructuration de l'industrie du taxi qui ne peut continuer de la façon qu'elle fonctionne présentement. Et les chauffeurs, les locataires puis les propriétaires de taxi sont aussi d'accord que, je pense, il n'est pas normal que, pour gagner sa vie, il faille faire 10, 12 heures par jour et puis avoir une vie, en fin de

compte, qui ne donne pas la possibilité de se ramasser les biens nécessaires à une vie peut-être plus remplie de quiétude dans les années futures.

Donc, M. le Président, on est ramené, on en est là, à faire un état de la situation, à faire un état de la situation sur tous les amendements qui ont été apportés depuis des mois.

Donc, bien humblement, j'aurais préféré certainement rencontrer tous les gens de cette industrie-là avant d'être reçus ici, en commission parlementaire. On sait que ce n'est pas toujours facile. Il y a eu le temps des fêtes qui ne nous a pas permis la rédaction de la copie amendée du projet de loi.

● (10 h 20) ●

Donc, M. le Président, tout ça pour vous dire que nous allons débiter aujourd'hui l'étude, pour ainsi dire, article par article. J'aurais aimé que l'on puisse en arriver à une entente préalable. C'est certain que — aujourd'hui il reste encore une certaine d'articles à étudier — on n'arrivera pas à la fin de l'étude du projet de loi aujourd'hui, parce qu'on se doit... Puis je pense que c'est très légitime pour ces gens-là qui n'ont pas eu la chance, comme certains, d'assister aux commissions parlementaires et d'être présents à tous les travaux et tous les débats et d'être conscients de l'essence des modifications qui ont été faites.

À ce moment-là, M. le Président, en tout cas, moi, je me fais un devoir d'aller regarder tous ces amendements-là avec le Regroupement québécois du taxi qui est quand même représentatif d'une bonne partie de propriétaires de taxi et, à ce moment-là, ça nous permettra, dès l'entrée de la session, j'espère, d'arriver à un consensus qui nous permettra d'adopter une loi qui pourrait satisfaire tout le monde.

Donc, M. le Président, ceci étant dit... Je ne sais pas s'il y a un de mes collègues qui désire ajouter à ces propos. Pour moi...

Le Président (M. Lachance): Bien, je dois vous faire remarquer, M. le porte-parole de l'opposition, M. le député de Shefford, que nous avons dérogé aux dispositions de notre règlement. Cependant, j'ai cru percevoir un consentement tacite des deux côtés pour qu'il puisse y avoir, après un mois de pause dans nos travaux, un état de situation de la part du ministre et de votre part. Alors, à moins qu'il y ait consentement, je verrais que maintenant on doive aller à l'étude détaillée des articles qui n'ont pas encore été adoptés.

M. Brodeur: Moi, il y a un consentement, pour moi, là, s'il y a quelqu'un d'autre qui veut ajouter quelque chose.

Le Président (M. Lachance): À moins que ce soit...

M. Chevrette: On peut s'entendre pour laisser peut-être un 10 minutes.

Une voix: ...

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

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Peut-être l'alternance, si l'autre côté veut parler. Alors, M. le Président, rapidement, parce que ça ne donne rien de faire de la redondance sur ce que mon collègue vient de dire. Les raisons qu'il a invoquées sont des raisons qui généralement vont guider le comportement, le mien et le sien, en cette commission.

J'ai parlé aussi avec un certain nombre de gens pendant cette période de vacances ou de relâche parlementaire, dont certains chauffeurs de taxi, propriétaires de limousines, enfin, des gens qui sont dans ce métier, aussi quelques chauffeurs. Je dois dire que dans ma circonscription j'en ai plusieurs. Le bout de l'île — Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies — en effet, est un endroit où plusieurs chauffeurs de taxi ou propriétaires de taxi résident. Certains même m'ont appelé; d'autres m'ont envoyé des lettres, quelquefois avec menaces à peine voilées de payer un prix politique si je n'acceptais pas le projet de loi tel qu'il était. Mais, je veux dire, c'est de bonne guerre, ça fait partie des pressions qu'on fait. Je n'ai pas pris ça mal, je n'ai pas appelé la Sûreté pour avoir des gardes du corps. Donc, c'est-à-dire que le débat a continué. C'est pour ça que je dis cette chose.

Ce que je ressens — et c'est peut-être là, M. le ministre, qu'on a... le reste étant peut-être des choses plus faciles à régler — c'est que les gens semblent avoir un certain nombre de difficultés à concevoir qu'il y ait une association qui englobe et les propriétaires et les chauffeurs de taxi. Quand je vous écoutais parler tout à l'heure, M. le ministre, ça m'apparaissait peut-être un peu plus logique encore, cette crainte que ces gens peuvent avoir, et à juste titre. Et je ne dis pas que vous faites quelque chose, là, qui va à l'encontre d'essayer d'améliorer une industrie du taxi, d'améliorer le sort des chauffeurs de taxi et de trouver des solutions modernes à cette industrie. Je ne suis pas prêt à dire ça, que ce n'est pas ça que vous recherchez. Je crois que vous cherchez ça, en effet. Peut-être qu'on a presque la bonne manière mais qu'on ne l'a pas tout à fait parce que, s'il y a des gens — une partie importante de cette industrie — qui ne sont pas prêts à y aller tout de suite, en dehors peut-être d'ambitions de certains ou d'immobilisme devant le changement d'autres personnes — il y en a toujours, hein, il faut reconnaître ça. Mais, en dehors de ça, il y a quand même des réticences et plus que des réserves, un rejet de cette formule-là comme elle est proposée par un nombre quand même assez important de gens.

Alors, il y a deux choses qu'on retrouve: tout d'abord, il y a les chauffeurs de taxi. Les chauffeurs sont les gens qui vont travailler pour un propriétaire de taxi, à certaines heures, quand le taxi n'est pas utilisé par le propriétaire, ou même à des heures différentes que le propriétaire n'est pas intéressé à travailler. Et il y a les propriétaires. Or, les chauffeurs, qu'est-ce qu'ils recherchent? Une amélioration de leurs conditions de travail. Ils recherchent juste ça, eux, l'amélioration de leurs conditions de travail, des heures décentes, un salaire... — un salaire en ce qui les concerne — une rémunération raisonnable qui correspond aux heures, aux efforts et au travail qu'ils mettent dans

l'accomplissement de leurs huit, 10, 12 heures ou plus par jour d'activités professionnelles, d'activités pour les chauffeurs.

Et, de l'autre côté, bien, les propriétaires, qu'est-ce qu'ils recherchent? D'abord, ils recherchent de pouvoir faire fonctionner leur commerce. Pour eux, c'est un commerce. C'est comme un dépanneur, c'est comme une petite entreprise. Et ce dont ils ont besoin, de la part du gouvernement, eux, c'est des mesures de fiscalité qui leur permettent d'améliorer leurs outils de travail — enfin, leurs outils de travail — leurs taxis, d'améliorer leurs véhicules, des mesures gouvernementales qui leur permettent, en termes de fiscalité, de peut-être supporter les hausses effrayantes des coûts des carburants qui arrivent, qui, du jour au lendemain, peuvent faire en sorte que, de 10 % à 20 %, ils se retrouvent avec des augmentations qui n'étaient pas prévues. Alors, ils recherchent ça. Et l'ensemble de ces deux groupes-là a besoin, bien sûr, aussi de mesures pour leur permettre d'avoir de la formation professionnelle.

Le ministre a parlé de la formation touristique, de formation au niveau des langues, de connaissances de la ville. On a parlé aussi d'avoir des habiletés pour faire certains transports particuliers comme le transport adapté. Ce n'est pas la même manière de transporter des gens qui sont handicapés que de transporter des gens qui sortent du cinéma ou qui veulent se rendre à un avion ou simplement se déplacer pour des activités professionnelles. Alors, ce qui accroche, c'est qu'on ait mis tout ce monde-là dans la même association. Et si le ministre avait décidé de dire: Bien, voilà, on va faire une association de chauffeurs de taxi pour les chauffeurs et une association de propriétaires de taxi, eh bien, probablement que son projet de loi aurait déjà été adopté. Là, on fait un peu hybride. On met les deux groupes dans la même Association puis on permet aux propriétaires de se faire une association à part. Mais ils vont se retrouver dans la même association, pareil tous ensemble.

Puis, M. le ministre, vous avez amené un argument intéressant, ce matin, puis vous l'avez ramené à plusieurs reprises, vous avez dit qu'il y a 53 ligues à travers le Québec, elles ont de la misère, certaines, elles n'ont pas de masse critique pour se faire représenter devant la Commission des transports. C'est vrai. Vous avez raison. Sauf que c'est qui qui sont dans les ligues? Ce n'est pas les chauffeurs, c'est les propriétaires. Donc, ça démontre vraiment que les propriétaires ont un effet à travers le Québec, ont besoin de se regrouper pour avoir une masse critique, mais ça n'oblige pas de les mettre avec les chauffeurs ou de mettre les chauffeurs avec eux pour cette simple argumentation-là.

Alors, moi, ce que j'ai cru comprendre des gens pendant les Fêtes, c'est que les propriétaires auraient préféré avoir une association à eux et une, bien sûr, pour les chauffeurs. Et d'ailleurs, pour les chauffeurs, ça serait peut-être préférable, parce que lorsqu'il va s'agir de négocier des conditions de travail ou des avantages salariaux, eh bien, qu'est-ce qui va arriver? On va se retrouver avec des gens... le patron et l'employé dans la même association. S'ils ne se mettent pas d'accord, on fait quoi? Alors que, là, bien, on pourrait avoir une association de chauffeurs qui, elle, eh bien, ferait des négociations avec l'association de propriétaires pour,

comme ça se fait dans d'autres domaines professionnels, améliorer leurs conditions de travail, leur rémunération ou même les programmes de formation ou autre chose comme ça.

En gros, c'est ça que j'ai cru voir et, bon, peut-être qu'on ne se rendra pas là, mais je pense que ça aurait été plus simple d'aller dans ce sens-là puis je crois que ça aurait été plus facile de faire à ce moment-là des unanimités sectorielles. Moi, je pense que peut-être on peut encore travailler à ça. Je ne le sais pas. Mais il y a déjà un bon bout qui a été fait quand même. Il faut reconnaître que, M. le ministre, c'est vrai que vous n'avez pas été avare d'amendements. Vous avez écouté. Vous avez essayé, sans changer votre idée d'une seule et unique association, d'améliorer ça puis de rendre ça plus vivant, plus vivable pour tout le monde. Ça, bien, je suis d'accord. Personne, qui a été en cette commission, ne pourrait quand même se permettre de ne pas reconnaître ce fait-là. Là, vous dites qu'il va y avoir d'autres possibilités d'amendements, de changements. On peut dire amendement, ça peut être changement. Eh bien, peut-être qu'on pourrait profiter de cela maintenant pour aller dans le sens qui plairait peut-être... pas peut-être, qui plairait à un plus grand nombre de propriétaires, c'est-à-dire qu'il pourrait y avoir deux associations, peut-être. En tout cas, moi, je suis bien ouvert pour discuter avec vous de tout ça.

● (10 h 30) ●

Je suis un des membres de la commission. Je m'occupe, pour mon parti, du transport métropolitain. Montréal, la CMM, c'est vrai qu'il y a du taxi. C'est un dossier qui touche la province au complet, mais c'est quand même assez important dans la région de Montréal. C'est la raison pour laquelle j'y mets une certaine attention, peut-être un peu plus que si j'étais simple membre, député de la commission.

Alors, j'espère qu'on va pouvoir recommencer... pas pouvoir, qu'on va commencer à travailler... qu'on va recommencer à travailler encore avec une bonne ambiance puis une bonne volonté d'aboutir à quelque chose, le but ultime étant qu'à la fin, bien, tout le monde... Presque tout le monde, on ne peut pas avoir l'unanimité dans ce bas monde, je ne pense pas. J'aimerais ça, mais que la plus grande majorité des gens soient satisfaits de ce qui va sortir de l'Assemblée nationale puis puissent vivre avec, que, quand même qu'ils seraient satisfaits aujourd'hui de quelque chose qu'on va faire, si, dans deux ans ou dans trois ans, eh bien, ça n'a pas fonctionné, ça a créé d'autres genres de problèmes et ça a été contre-productif, au lieu d'être productif, bien on aura peut-être des gens satisfaits aujourd'hui, mais on n'aura peut-être pas réglé le problème ou mis une situation... Je dis bien peut-être. Je fais attention à dire ce que je dis, je ne veux pas braquer les gens en face de moi en disant: Ce ne sera pas bon, mais je crois qu'à ce stade-ci on n'est pas prêts de la solution consensuelle la plus performante pour le futur. Alors, essayons de la trouver. Moi, je suis bien ouvert à la trouver. Ça me ferait plaisir de sortir du parlement avec un projet de loi voté avec le ministre. Moi, j'ai toujours aimé ça, moi, les bons projets, voter ça avec mes autres collègues qui ont travaillé dessus. Merci de m'avoir laissé le temps, M. le Président.

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

M. Serge Deslières

M. Deslières: Merci, M. le Président. Juste faire quelques remarques, quelques commentaires, je vais être bref. Entendant les collègues de l'opposition de Shefford, LaFontaine mentionner que, effectivement, il y avait eu beaucoup de travail de fait avant la période des fêtes et qu'on avait passé de longues heures à parler tard dans la soirée, pour prendre l'expression du député de Shefford... Et, nous avons fait le constat que vous faites et que je partage, nous avons fait notre travail comme parlementaires, et dans les faits — et non pas seulement dans les discours, mais dans les faits — puisqu'il y a eu un processus d'amendement du projet de loi d'une façon fort importante. Le ministre a pris des suggestions de tous les côtés afin de bonifier ce projet de loi n° 163, de l'opposition, des gens du milieu, de toutes les provenances du milieu du taxi, et on en arrive, moi, je crois, à un consensus, à un fort consensus dans l'industrie du taxi. Ça prend son assise. Moi aussi, j'ai rencontré beaucoup de gens chauffeurs de taxi, il y a encore des questions, bien sûr. On se pose des questions parce qu'on est dans un processus de changement, changement... Et je suis content de voir que l'opposition, là, maintenant, rejette tout statu quo, veut participer à cette modification de l'industrie du taxi.

Une voix: ...

M. Deslières: D'accord, mais disons que ça a été long à sentir que... Mais, voilà, on partage les mêmes objectifs. On a encore des discussions à avoir bien sûr, sauf que... M. le député de Shefford disait tout à l'heure qu'il fallait faire la mise au point de l'état de situation, force est de constater que l'ensemble des grandes questions, les points d'accrochage ont été réglés. Bien sûr qu'il reste encore une centaine d'articles à adopter, mais on conviendra ensemble que, sur le fond, les grandes questions ont été possiblement réglées à la grande satisfaction... On sent le consensus, on sent que les gens se rattachent à ce projet de loi, à ces articles. On se retrouve, on fait des gains. Une centaine d'articles, 40 articles... Je fais remarquer à l'opposition qu'il y a une quarantaine d'articles qui concernent toutes les amendes, toutes les infractions, beaucoup d'articles sur la procédure, des définitions. Alors, le début du discours des gens d'en face était à offrir leur collaboration, j'espère qu'au cours de la journée nous allons, ensemble, travailler très fort pour en arriver à la fin de la journée à une adoption du projet de loi n° 163, parce que les gens de l'industrie l'attendent, ce projet de loi.

Alors, pour ne pas que l'opposition soit encore une fois accusée de mauvaise foi, j'espère que les oeuvres vont accompagner la foi et qu'on va se mettre en marche proactive pour dire: Voici, article par article. On en conviendra avec moi, je le dis et je le répète, les grandes questions sont réglées. Les amendements ont été apportés à la grande satisfaction des gens de l'industrie du taxi. Dans la centaine d'articles, 40 articles seront pour les procédures, les infractions... Il faut les

regarder bien sûr, mais sauf qu'on retrouve ça dans beaucoup de projets de loi. Alors, j'espère qu'au cours des cinq, six prochaines heures l'opposition va collaborer, va offrir toute sa... la main tendue pour qu'on puisse, ce soir, adopter, avoir un projet de loi n° 160 au grand bénéfice...

Une voix: ...

M. Deslières: Projet de loi n° 163, excusez-moi. Pour que, au grand bénéfice des chauffeurs de taxi... pour leur permettre d'avoir un autre cadre de travail, d'autres conditions de travail pour améliorer leur sort. Ce sont des gens, ne l'oubliez pas... Le ministre le dit souvent, ce sont des gens qui se lèvent à 6 heures du matin, qui travaillent 60, 70 heures par semaine. Ils ont droit eux aussi — eux aussi — d'avoir des conditions de travail et faire des gains dans la vie au niveau de leur travail, de leur famille, tout ça, une qualité de vie qui s'améliore, et je pense que le projet de loi n° 163 va leur permettre d'améliorer leurs conditions de vie, leurs conditions de travail. Merci.

Étude détaillée (suite)

Objet et champ d'application

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Salaberry-Soulanges. Alors, nous allons maintenant aborder l'étude détaillée du projet de loi et prendre en considération les articles qui n'ont pas encore été adoptés. Alors, M. le ministre, je propose qu'on commence à l'article 1, ainsi de suite.

M. Chevrette: Merci, M. le Président. L'article 1, c'est: «La présente loi établit les règles applicables au transport rémunéré de personnes par automobile et encadre plus particulièrement les services de transport par taxi, y compris ceux de limousine et de limousine de grand luxe, afin d'accroître la sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services offerts et d'établir certaines règles particulières applicables aux activités des intermédiaires en services de transport par taxi.»

Donc, cet article 1 modifie, bien sûr, l'ancien article, parce qu'il ne définissait pas la notion de services et de sécurité. On ne l'avait pas, c'est nouveau. Mais ça définit tout simplement les objets sur lesquels la loi porte. C'est toujours là... En d'autres mots, c'est le premier article qui rouvre la porte au contenu ou encore aux préoccupations auxquelles s'adresse le projet de loi.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Moi, j'aime bien l'article 1. La manière dont il est libellé, il me semble assez clair. C'est parce que, entre ce qu'il y a écrit dans l'article 1 puis le discours qu'on entend et qu'on tient, il semble y avoir une certaine différence. C'est parce que, nulle part dans l'article 1, on ne voit des mentions qui auraient pour but d'améliorer le sort des chauffeurs ou d'améliorer... Nulle part.

Si je le lis bien, on y lit: «La présente loi — bon — établit les règles applicables au transport

rémunéré de personnes par automobile...» C'est correct, ça, hein?

M. Chevrette: ...

M. Gobé: Au transport rémunéré. Pas aux personnes, au transport rémunéré. D'accord. Vous avez peut-être...

M. Chevrette: ...

M. Gobé: O.K. Oui, mais «rémunéré de personnes par automobile — donc, on paie pour se faire transporter — et encadre plus particulièrement les services de transport par taxi, y compris ceux de limousine — bon — et de limousine de grand luxe — et là on arrive au point — afin d'accroître la sécurité des usagers — ça, c'est correct, ça; ça, 100 %, tout le monde est d'accord là-dessus — d'améliorer la qualité des services offerts — c'est correct, ça — et d'établir certaines règles particulières applicables aux activités des intermédiaires». Ça, c'est une autre affaire, hein, les intermédiaires. Ça veut dire que nulle part on ne dit: Ce projet de loi a pour but de faire en sorte d'améliorer le sort des chauffeurs de taxi, d'améliorer toutes les choses pour lesquelles on parle et pour lesquelles on nous dit qu'on veut passer le projet de loi.

Alors, est-ce que le ministre pourrait nous expliquer si on le retouche plus tard ou si peut-être il entend profiter de l'occasion pour le préciser dans l'article? Parce que ce n'est pas dedans actuellement.

(Consultation)

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

M. Chevrette: Moi, je réitère que c'est l'ensemble du projet de loi qui améliore les conditions dans l'industrie, mais les objectifs fondamentaux, c'est d'avoir une industrie qui colle aux besoins de sécurité puis aux besoins également de qualité. Quand on parle de qualité, bien, on parle de tous les articles qui vont toucher tout le matériel physique. Puis, quand on parle de sécurité, c'est aussi le matériel physique qu'on encadre dorénavant. Quant à l'Association professionnelle, elle est définie elle-même, et on en parlait dans les notes explicatives comme telles.

● (10 h 40) ●

C'est un projet de loi qu'on veut axer sur deux grands principes. Si l'industrie existe puis si l'industrie veut s'améliorer, c'est en fonction de quoi? C'est en fonction de la sécurité des gens puis en fonction de la qualité du service. Je vais vous dire, moi, je ne voudrais pas répéter ce que j'ai dit souvent dans l'industrie du taxi, plus particulièrement à Montréal. Puis je dis plus particulièrement à Montréal parce qu'il y a beaucoup de chauffeurs de taxi dans certaines de nos petites villes qui disent: Écoute, viens voir la flotte. Tu as 10 autos, il n'y en a pas une qui est plus vieille que trois ans. Ne viens pas me dire qu'on n'a pas des bonnes autos. Ce n'est pas à ceux-là que je m'adresse, ce n'est pas à ceux-là que s'adresse la loi. La loi, elle s'adresse aux minounes puis aux bebelles — j'utilise le mot «bebelles» à dessein — aux automobiles qui ne sont pas montrables.

Donc, il y a une qualité de service puis une qualité pour la sécurité, mais on pourrait marquer aussi en préambule: Je félicite tous ceux qui, à date, se maintiennent correctement. Mais, on ne fait pas ça dans une loi, dans une loi, on dit: Voici quels sont les grands objectifs de la loi. Voici comment ça va être réglementé puis ça va être aménagé.

Moi, je pense que c'est vraiment un principe d'ouverture, là. Ce n'est pas un article qui conditionne des qualités de vie ou qui conditionne des règlements, il ne fait que... Placé au-dessus de toute la loi, c'est une clé. On dit: Pourquoi vous changez ça? Pour la sécurité du monde, avoir une bonne qualité de service.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Oui, je peux comprendre ce que M. le ministre nous dit. D'ailleurs, dans les notes explicatives, on ne parle pas de ça non plus. Parce que, dans chaque projet de loi, il y a les notes explicatives qui disent, qui expliquent pourquoi on passe le projet de loi, et nulle part on ne fait référence dans les notes explicatives à l'amélioration du sort des chauffeurs de taxi. Moi, ça m'amène à penser, M. le ministre que, en effet, on devrait avoir deux projets de loi. On devrait avoir un projet de loi qui ferait en sorte de répondre à l'article 1 — d'accord? — et un projet de loi, comme celui qui avait été amené par le ministre du Travail peut-être — je ne dis pas qu'il faut l'amener, je n'ai pas voulu en débattre à l'époque — qui, lui, avait pour but de faire en sorte de permettre aux chauffeurs de taxi — aux chauffeurs et non pas aux propriétaires — de faire valoir un certain nombre de points, d'organiser leurs relations de travail, leurs conditions de travail, un peu comme les chauffeurs d'autobus qui travaillent pour les compagnies d'autobus, eh bien, peuvent être membres d'une association professionnelle ou syndicale, en tout cas, et négocier avec leur employeur des conditions de travail. Maintenant, quand on parle de sécurité, le propriétaire d'un autobus, eh bien, c'est lui qui est responsable de la sécurité, de faire en sorte que son chauffeur qui va conduire l'autobus, il ait un permis, il ait une qualification professionnelle, enfin qu'il ait des assurances, que le véhicule soit en bon état, que les inspections réglementaires... C'est ça, là, hein?

Alors, la sécurité n'a rien à voir avec le fait de mettre les chauffeurs et les propriétaires dans la même Association. Moi, je crois vraiment que le ministre a des bons objectifs. Quand on lit l'article 1, là, on est tout à fait d'accord avec ces principes-là, sauf qu'on ne prend pas la bonne manière pour y arriver et on mélange, d'après moi, les deux situations, puis je crois que c'est peut-être là qu'on peut trouver... Moi, je sais que le ministre... Puis il y a des gens qui le connaissent et qui me le disent: À chaque fois qu'il a vu des choses qui avaient du bon sens, il les a amenées, puis il n'est pas gêné pour les amener. À un moment donné, il dit: Ah! c'est vrai, peut-être par là, on va y aller. Dans sa carrière politique et même syndicale, dans le temps, il y a des gens qui l'ont connu qui ont dit: Lui, quand il décide à un moment donné, là... il se rend compte que c'est vrai, qu'il y a quelque chose, là, qui pourrait être changé ou amélioré...

Une voix: ...le virage à droite.

M. Gobé: Non, non, mais il n'est pas gêné. Puis il l'a montré d'ailleurs avec le virage à droite dernièrement, hein?

M. Chevrette: Ce n'était pas idéologique.

M. Gobé: Non, non, je n'ai pas de doute. Ha, ha, ha! Mais, ceci étant dit, je crois qu'on touche à deux législations différentes et je crois qu'on aurait intérêt à regarder ça. Maintenant, est-il est trop tard? Je ne le sais pas.

M. Chevrette: Mais regardez l'article 36, vous allez voir que c'est déjà voté, ce que vous dites. On a déjà voté que «l'Association a pour fonctions principales de représenter, tant collectivement qu'individuellement, l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi et de promouvoir leurs intérêts, notamment par l'amélioration des pratiques prévalant dans l'industrie du taxi». Ça a tout été voté. Donc, je vous dis que l'article 1 situe le projet de loi dans deux grands objectifs de collectivité et non pas dans ces conditions. C'est les éléments du projet de loi, après, qui définissent les conditions de l'amélioration. Je suis convaincu que vous le comprenez.

M. Gobé: Mais, M. le ministre, c'est parce que ce qui se produit, c'est qu'à l'article 36 on se retrouve avec l'amalgame des deux, des chauffeurs et des propriétaires...

M. Chevrette: Oui, mais là vous remettez en question...

M. Gobé: ...alors que mon point est de dire: Oui, mais on peut arriver à cela en faisant consensus des groupes, actuellement, qui sont opposés parce qu'ils n'acceptent pas d'être mis dans la même Association que les chauffeurs.

M. Chevrette: Oui, mais vous avez voté pour ça.

M. Gobé: Donc, on pourrait arriver au même point, au même résultat avec deux associations...

Une voix: C'est fait.

M. Gobé: Non, il n'y en pas deux. Les autres, ils sont obligés d'être dedans.

M. Chevrette: Non, non, M. le député, vous avez voté pour l'amendement qu'on a apporté avant les Fêtes. Vous avez...

Une voix: On va n'apporter d'autres...

M. Chevrette: Non, non, mais je voudrais faire une petite parenthèse. Puis je suis convaincu que ce n'est pas l'intention de l'opposition, mais, au niveau du discours officiel, là, on ne se placera pas dans un état de dépendance par rapport à un groupe qui est contre le

projet de loi. Je m'excuse, mais c'est sérieux, ça, là. On est dans une commission parlementaire découlant de l'Assemblée nationale en haut, on ne peut pas se placer dans un état de dépendance idéologique d'un groupe qui serait contre. Je pense qu'on a eu des audiences publiques... C'était le devoir du Parlement de faire ça, on l'a fait, mais, après qu'on les a entendus, c'est le devoir des parlementaires de bâtir un projet de loi qui ne fera pas nécessairement plaisir à tout le monde. Qui ne fera pas nécessairement plaisir à tout le monde, mais qui doit viser un consensus le plus large. Je trouve ça dangereux, au niveau de l'argumentaire ici, en commission, de donner l'impression... Je dis bien l'impression, je suis convaincu que ce n'est pas ça, mais il ne faut pas donner l'impression qu'ici on a une dépendance idéologique vis-à-vis un groupe qui veut faire une obstruction systématique au projet de loi. Je m'excuse, je vous donne l'occasion de corriger ce tir, parce que depuis le matin, ça sent ça.

M. Gobé: Alors, M. le Président, je vais rassurer M. le ministre tout de suite, bien sûr, il n'est pas question d'avoir le comportement qu'il vient de décrire. C'est très loin de nous, cette idée-là, et vous savez que l'opposition ne se comporte jamais comme ça. D'accord? Mais ce que je voudrais dire à M. le ministre, c'est que le groupe minoritaire dont il parle est un groupe... Il parle de ceux qui sont dans ce groupe qui représente un certain nombre de personnes. Ici, on parle de propriétaires, il représente une majorité de propriétaires. Maintenant, si on les met avec les chauffeurs, c'est sûr qu'ils deviennent minoritaires. Bien, alors là, c'est facile à ce moment-là de noyer tout le monde dans le même amalgame. Mais il y a aussi des gens qui ne sont pas dans ce groupe-là que j'ai rencontrés, et encore ce matin en venant de l'aéroport, qui sont les gens qui sont des propriétaires de taxi et qui ne sont pas dans aucun groupe ou qui ont fait un peu comme... De toute façon, ça va passer pareil, ça ne donne plus rien, mais qui ne sont pas d'accord non plus. Il y a des gens qui ne sont pas visibles ou qui ne sont pas visibles de manière sonore, hein, mais qui ne sont pas d'accord.

Ce n'est pas vrai qu'il y a seulement ceux qui parlent, de ce groupe-là, qui sont... qui pensent comme je viens de dire, il y en a d'autres. D'accord? Et je crois que, en ce qui concerne le rôle d'un parlementaire... C'est vrai que c'est un projet de loi de l'Assemblée nationale, mais il appartient au député de défendre justement les groupes. Et, des fois, justement quand ils sont minoritaires et qu'ils ont l'impression que leurs intérêts sont mal représentés parce que le groupe majoritaire va peut-être, par ses pressions, emporter son point de vue, eh bien il appartient aux parlementaires de l'opposition — et le ministre l'a fait pendant de nombreuses années lorsqu'il était dans l'opposition avec détermination, d'accord? — eh bien, il appartient aux parlementaires de l'opposition de faire valoir ces points, et ce, d'autant plus lorsque ça a du bon sens, et voilà ce que je voulais dire à M. le ministre.

Alors, s'il voit là des manoeuvres, de notre part, antiparlementaires ou disgracieuses, je vais le rassurer tout de suite. Au contraire, je le répète, moi, je veux travailler à améliorer la condition de l'industrie du taxi,

je veux que les chauffeurs de taxi puissent avoir travail juste, raisonnable, bien rémunéré de façon responsable par rapport aux efforts qu'ils mettent là-dedans, mais je veux aussi que les propriétaires chauffeurs de taxi ne soient pas pénalisés ou soient heureux dans le cadre qu'on veut leur imposer ou qu'on veut leur mettre. Parce que, après tout, l'avenir du taxi, ils vont devoir vivre avec ça. Eh bien, si ça s'impose, les groupes, les uns contre les autres au départ, ça va être difficile de faire vivre tout le monde ensemble, et vous le savez comme moi.

Ce qui est imposé, ce qui ne fait pas consensus fortement majoritaire, eh bien, c'est très difficile dans nos partis politiques comme dans les autres... comme dans la société en général, comme dans les groupes d'actionnaires. On le voit, là, actuellement avec les marchands Métro-Richelieu, hein? On voit que, quand les groupes, il n'y a plus les consensus, les groupes s'affrontent, les atmosphères s'empoisonnent et, au lieu d'atteindre un objectif positif, on fait plaisir à un groupe à un moment donné, c'est vrai, il y a un groupe qui a gagné, mais on se rend compte rapidement que peut-être, si on avait poussé un peu plus loin, on aurait eu beaucoup plus de monde d'accord avec soi et on n'aurait pas été obligé d'imposer à ce moment-là... et ça fonctionnerait peut-être mieux. Et, si ça fonctionne mal, c'est plus facile de régler les problèmes parce que le consensus de départ aurait été très, très, très large, alors ce qui n'est pas forcément le cas actuellement. C'est pour ça que je fais ça. Mais, rassurez-vous, M. le ministre, moi, dès qu'on va avancer, dans ce projet de loi là, sur les choses qui sont dans l'intérêt de tout le monde, je serai avec vous et même peut-être en avant de vous des fois. J'ai toutes sortes d'idées à proposer, moi aussi.

● (10 h 50) ●

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

M. Deslières: Oui. M. le Président, moi, je ne partage pas du tout les doutes que le député de LaFontaine vient d'émettre pour la xième fois malgré les explications que nous avons données et que le ministre a données. Est-il en train de nous dire que des gens qui partagent le même travail, qui oeuvrent dans une même industrie, dans le cadre d'une association ne se rejoindront pas dans un paquet d'intérêts qu'ils partagent quotidiennement? Moi, je ne peux pas croire ça, M. le député. Je ne peux pas croire ça. Après quelques moments d'hésitation, d'appréhension, on voit que les gens commencent à saisir l'importance de se regrouper, d'avoir une masse critique, parce qu'ils ont un paquet de choses en commun à défendre à tous les jours, à faire des représentations, et ce n'est pas dans la division qu'ils vont sortir les solutions gagnantes, mais dans un regroupement d'une association.

Moi, je suis persuadé, M. le Président, qu'après quelques semaines, lorsque ça sera mis en place, les gens vont nous dire: Bon Dieu! Comment ça se fait qu'il n'y a pas un gouvernement, qu'il n'y a pas un ministre, au cours des dernières années, qui, y compris sous les libéraux, nous a apporté cette façon de faire là pour faire grandir l'industrie du taxi? Moi, j'en suis persuadé, je crois que, sincèrement, vous faites fausse route. Merci, M. le Président.

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

M. Brodeur: Je vais laisser le député de LaFontaine répondre au député de Salaberry-Soulanges.

M. Gobé: Oui. Il nous parle de masse critique, M. le Président, moi, je suis d'accord avec mon collègue que ça prend une masse critique, mais elle n'est pas obligée de faire... Pour aller devant la Commission des transports — prenez l'exemple de ce que M. le ministre nous disait — bien, c'est les ligues qui y vont actuellement, puis il y en a certaines qui ne sont pas équipées ou qui n'ont pas les moyens de le faire. Mais les ligues, c'est les propriétaires, ce n'est pas les chauffeurs. Alors, d'accord de les regrouper. Moi, je pense qu'eux-mêmes sont d'accord. Je ne pense pas que, maintenant que le processus est engagé, ils refusent de se regrouper en association de propriétaires ou d'artisans chauffeurs de taxi.

M. Chevette: ...

M. Gobé: Hein?

M. Chevette: C'est qu'il y a une grande nouvelle sur le fil de presse.

M. Gobé: Allez-y, je vous en prie. Oui, oui, je peux m'arrêter une minute.

M. Chevette: Céline Dion vient d'accoucher. Un gros garçon de 6 lbs 8 oz. Mes félicitations!

M. Brodeur: M. le Président, je propose...

M. Gobé: Une motion, oui. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: ...une motion de félicitations.

Le Président (M. Lachance): C'est fait, c'est inscrit au *Journal des débats*.

M. Brodeur: Parfait. Merci.

M. Gobé: M. le Président, je mentionnerai que Céline Dion...

M. Chevette: On s'excuse auprès du...

M. Gobé: ...résidait pas loin du comté de Joliette, d'ailleurs, à Repentigny...

M. Chevette: Charlemagne.

M. Gobé: ...à Charlemagne, et donc on comprend l'intérêt du ministre. Mais, écoutez, c'est...

Le Président (M. Lachance): Prendra-t-elle un taxi?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: A-t-elle accouché dans un taxi?

M. Gobé: Je pense que c'est plutôt une limousine de luxe. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Oui, plutôt.

M. Gobé: Bien, écoutez, c'est ça, pour en venir à la masse critique, il n'y a rien qui empêche — j'en suis, moi — qu'on permette à ces propriétaires de se regrouper et d'avoir cette masse critique pour y aller, devant la Commission des transports, ou pour obtenir auprès des gouvernements, par un lobby bien organisé, avec la force qu'ils représenteraient, des mesures de fiscalité pour améliorer leurs taxis, pour leurs véhicules, pour faire en sorte que, lorsqu'il y a des hausses d'essence trop élevées, il y ait des balises qui fassent que, à ce moment-là, il y ait des mesures fiscales qui puissent intervenir, supplémentaires. Moi, je n'ai rien contre ça. Mais ça, c'est du ressort uniquement du propriétaire, ce n'est pas du ressort du chauffeur. Le chauffeur, lui, il n'a pas à être mêlé à ça, c'est un employé. Bon.

Alors, c'est ce qui m'amène à dire qu'on peut très bien donner aux propriétaires une association de propriétaires de taxi dans laquelle ils pourront oeuvrer, faire ce que le ministre dit — très bien, d'ailleurs — faire une masse critique, s'organiser, préparer des cours de formation pour eux et aussi pour leurs chauffeurs et aussi négocier collectivement, comme Association, avec leurs chauffeurs, qui, eux, seraient regroupés dans une autre association, des conditions de travail. Il n'y a rien qui empêche ça. Je ne vois pas pourquoi, moi, on ne fait pas ça, ce n'est pas plus compliqué, et avec le Forum au-dessus de ça qui permet aux gens de se regrouper sur un autre niveau non partisan ou, du moins, non conflictuel en termes d'intérêts, puisque l'intérêt du chauffeur puis du propriétaire, ce n'est pas le même. Le propriétaire, c'est de faire de l'argent, c'est de gagner des sous. C'est un commerce qu'il a, c'est une business. Le chauffeur, lui, c'est travailler, avoir une job, être payé raisonnablement, avoir des conditions de travail correctes et puis être dans un véhicule aussi qui est acceptable. Alors, ce n'est pas forcément les mêmes choses.

Par contre, en ayant deux associations, c'est des choses qui pourraient se négocier de groupe à groupe, et je suis certain que, si les propriétaires à Montréal et ailleurs... Parce que j'en ai rencontré d'autres d'ailleurs, ils m'ont parlé, ils m'ont dit: Nous, on est bien d'accord, ça ne nous dérange pas d'être dans la même Association. Je ne serais même pas en train d'en parler, mais, vu que je sais qu'il y a un groupe important de gens qui sont des propriétaires et qui disent: Non, nous, là, on n'est pas à l'aise dans cette affaire-là, entre autres pour cette raison-là, parce qu'on veut être dans la même Association que les chauffeurs, eh bien je me dois de faire valoir ce point-là puis essayer de vous convaincre peut-être de trouver une solution alternative. C'est juste ça, mon point, là. Puis le reste, je reconnais ça, la synergie d'association, des gens ensemble puis la masse critique, puis tout ça, là. Je suis bien d'accord avec ça. Améliorer les véhicules, oui, mais ça, c'est les propriétaires qui vont négocier ça. Pour les améliorer, ça prend de l'aide peut-être de l'État, parce que peut-être que leurs revenus ne leur permettent pas ça.

Quand le ministre nous parlait de... Mon collègue faisait valoir il y a quelques minutes en disant... Lorsque le ministre parlait d'une valise avec une broche qui tient ça en arrière, puis tout ça, des pneus lisses, bon, c'est vrai, mais peut-être que le propriétaire, dans certaines régions en particulier où il y a moins d'achalandage, moins de trafic, il n'est pas capable d'améliorer son véhicule. Ça peut être dans la région de Montréal aussi ou dans des régions où il y a beaucoup d'achalandage peut-être aussi. Alors, il peut y avoir à ce moment-là des avantages fiscaux, hein? Ça se fait dans d'autres pays. C'est souvent intéressant de profiter des vacances, lorsqu'on va en Europe en particulier. Ils organisent la société un peu comme nous, hein? On est organisés plus comme les Européens dans certaines strates de notre fonctionnement de société que comme les Nord-Américains. Dans certaines, pas tout le temps. C'est bien de voir que, dans certains endroits, la fiscalité intervient beaucoup pour régler une partie des problèmes qui sont énoncés dans le projet de loi. Alors, ça, ça interroge les propriétaires uniquement parce que c'est leur business, c'est leur voiture, c'est leur commerce à eux, ce n'est pas les chauffeurs.

Les chauffeurs, c'est un autre problème. Alors, si on veut faire une association des chauffeurs apparentée à une centrale ou à un syndicat, je ne sais pas trop quoi, bien qu'on le dise, puis on ne sera pas forcément contre ça ni pour, ça a à voir comment ça serait fait. D'accord? Et puis, si on veut faire, de l'autre côté, une association de propriétaires, bien là on ne peut pas être forcément contre ça à condition que les gens soient, bien sûr, d'accord avec la formule, avec ce qu'il va y avoir dans le projet de loi. C'est juste ça, la différence, mais on veut aller au même but. Mais je pense que, avec la manière dont c'est proposé là, on risque de ne pas y arriver, puis en plus il y a des gens qui ne sont pas d'accord pour y aller. Puis, quand il y a du monde qui n'est pas d'accord et qu'on me dit: Ça va vivre ensemble, ils vont apprendre à vivre ensemble, tout ça, moi, j'ai peur. On en a vu, puis vous en avez vu, M. le député, puis vous en avez vu des situations comme celle-là. Et puis, bien souvent, quand c'est contre gré, quand on amène une mule à l'abreuvoir... même si vous l'amenez à l'abreuvoir, si elle ne veut pas boire, là, elle va arriver puis elle va...

Une voix: ...

M. Gobé: Une mule ou un âne. Un bourricot, comme on dit chez nous, hein? Emmenez un bourricot à l'abreuvoir... Emmenez-le. S'il ne veut pas boire, il ne boira pas puis il va...

M. Chevette: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Mais c'est parce que le mot «bourricot» est un mot que...

M. Chevette: ...la gourde?

M. Gobé: ...le président de la Ligue de Montréal connaît très bien. C'est un mot... Mais, je veux dire, emmenez un bourricot...

M. Chevette: Je pensais que c'était un genre de sac qui permettait d'avoir de l'eau pour le toréador.

M. Gobé: Non, le bourricot, c'est un petit âne qu'on trouve en Afrique du Nord en général. C'est le mot là-bas. Je ne sais pas s'il y en a qui connaissent ça ici, là. Alors, quand vous l'amenez à l'abreuvoir ou à l'oued, s'il ne veut pas boire, à l'oued, le bourricot, bien vous avez beau le mettre dedans, il va ruer puis il va donner des coups de pied.

Une voix: Vous ne connaissez pas la bourricomachie?

Une voix: La bourricomachie. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Ceci étant dit, je vois que...

Une voix: ...un chiffon rouge.

M. Gobé: Oui, un chiffon rouge pour le bourricot, mais... Ha, ha, ha! Mais même les chiffons rouges, eux autres, ils ne les prennent pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Une chance qu'on fait quelques farces, ça te donne du jus un peu pour continuer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: M. le ministre, voilà. Mais, moi, honnêtement, je souhaiterais qu'on regarde cette avenue-là. Honnêtement, puis je suis certain que vous pouvez le regarder. Même à l'intérieur du même projet de loi, on peut le faire. On pourrait avoir une section qui formerait une association de chauffeurs puis une section qui formerait une association de propriétaires dans le même projet de loi, et ça permettrait de faire plaisir aux gens qui ne sont pas d'accord avec le projet de loi, qui sont assez nombreux. On parle quand même de plusieurs centaines, ce qui représente un nombre non négligeable, et nous, comme opposition, on se doit de faire valoir la voix de ces gens-là. On ne peut pas ne pas la faire valoir, la voix de ces gens-là. On ne peut pas. On ne peut pas dire: Non, on les oublie, eux autres, parce qu'ils ne sont pas d'accord, c'est une minorité puis... À ce moment-là, on pourra appliquer ça à toutes sortes de situations à la société québécoise. On pourrait dire: Les Québécois sont minoritaires dans le Canada, on les oublie. On pourrait dire: Les handicapés, on les oublie. On le pourrait. Je n'ai pas dit qu'on le disait, là. O.K.?

● (11 heures) ●

Le Président (M. Lachance): Nous sommes à l'article 1, M. le député.

M. Gobé: Non, mais, je veux dire, c'est ce qu'on ne fait pas. Parce qu'on doit...

M. Chevette: Non, non, non. Vous êtes loin un peu.

M. Gobé: Oui, mais c'est parce que je...

M. Chevette: Vous êtes mieux de revenir à l'Assemblée nationale.

M. Gobé: Mais je fais une courbe, M. le ministre. Mais ce que je veux dire, c'est qu'on se doit, lorsqu'il y a une minorité, même si c'est une minorité qui n'est pas d'accord puis qu'elle a des bonnes raisons de penser qu'elle est lésée ou que ça ne correspond pas à ce qu'elle veut dans l'organisation de sa vie ou de sa profession, bien, on se doit de le faire valoir puis d'essayer de le changer. Puis là on peut le changer à l'article 1, c'est l'endroit.

Le Président (M. Lachance): Là, je comprends que tous les parlementaires ont droit de parole, il n'y a pas de problème là-dessus, mais je voudrais indiquer qu'il ne faudrait pas s'embarquer dans des monologues ou dans des dialogues à deux...

Une voix: Il le faut. Il le faut, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Je pense que c'est... Parce que, là, là...

M. Brodeur: S'il fallait empêcher tout ça ici, à l'Assemblée nationale, je pense qu'on sauverait du temps, oui. Ça fait qu'on pourrait siéger juste cinq mois par année, peut-être.

M. Gobé: On sauverait bien du temps parce qu'on finirait par régler les problèmes. On l'adopterait.

M. Chevette: Je suis convaincu que, si on lit le projet de loi, dans une bonne heure et demie, il serait fini. Vous avez raison, oui.

Le Président (M. Lachance): De toute façon, je voudrais souligner, avant d'aller plus loin, avant de céder la parole de nouveau au député de Salaberry-Soulanges, la qualité du travail qui a été réalisé par l'équipe du ministre, parce que vous avez entre les mains maintenant un document pour les visuels. Vous comprenez que les amendements qui ont été adoptés en décembre sont imprimés en couleur rouge. Donc, c'est l'ouverture d'esprit du ministre, qui n'a pas craint le rouge.

Une voix: Pour rester dans l'esprit de...

M. Chevette: C'était pour exciter le taureau.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Deslières: J'écoutais le collègue de LaFontaine. Même si c'est drôle, ce n'est pas convaincant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Deslières: Franchement, là, je veux dire, ils sont revenus, M. le Président... le député est revenu avec

le même argument qu'avant la période des fêtes, la période de congé: leur crainte que les chauffeurs interviendraient dans la gestion des affaires des propriétaires. Il le sait, nous avons adopté un amendement, et je vais me permettre de lui relire. Il le sait, il l'a lu, il vient d'avoir tous les documents, et je sais que le député a fait ses devoirs durant même la période des fêtes. Que dit cet amendement à l'article 36: «Malgré le premier alinéa, l'Association ne peut toutefois intervenir directement ou indirectement dans l'administration ou la gestion des affaires courantes d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi.»

Je pense que ça a rassuré tout le monde. Les gens se sont dit: Bon, bien, avec ça, nous, on est capables de vivre, on est capables de s'associer. Alors, ça a été la demande du milieu, ça a été apporté, ça fait maintenant partie du projet de loi n° 163 à l'article 36. C'était l'argument principal des gens de l'opposition. On nous revient sur ça; elle est dedans. Alors là il faut convenir d'une chose: Est-ce que, là, ils veulent vraiment procéder ou s'ils veulent... sont de mauvaise foi? La question est posée... ralentir les travaux.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. On n'est pas de mauvaise foi ni de bonne foi. D'abord, juste rappeler à mon collègue que c'est vrai que l'amendement a été adopté, puis c'est bien, ça prouve que l'opposition fait un bon travail, on adopte des amendements.

M. Brodeur: Très bon travail.

M. Gobé: Je vous remercie de le faire valoir. Non, non, mais, ceci étant dit, ça interpelle — et c'est pour ça que vous faites bien de le mentionner — ça interpelle de deux manières. Première façon: De toute façon, tant que le projet n'est pas adopté, le projet de loi n'est pas en vigueur. Et M. le ministre a dit que, même jusqu'à la toute fin, il était ouvert à des amendements qui peuvent changer ses propres articles à lui. Alors, on peut bien se permettre à un moment donné de discuter de situations qui peuvent sembler être couvertes par un amendement à 36.

Mais l'amendement à 36 fait en sorte à ce moment-là que, eh bien, on se retrouve dans une situation où on ne pourra pas, à l'intérieur, discuter, d'après moi, de l'Association, de l'amélioration du sort des chauffeurs. Parce que, dès le moment où les chauffeurs vont commencer à discuter d'augmentations salariales ou autres, eh bien, en toute franchise, les propriétaires vont dire: Écoutez bien, l'Association n'a pas à se mêler de notre gestion à nous, de nos taxis, parce que c'est notre gestion personnelle, c'est nous qui décidons combien on paie le monde, puis comment on le paie, puis quel genre de conditions de travail on donne. C'est notre business à nous, donc l'Association n'a pas à s'en mêler. Oui, bien, à ce moment-là, ça va à l'envers encore une fois. Ça ne sera pas la façon de dire qu'on va améliorer encore une fois, là, cette fois-ci, le sort des chauffeurs.

J'ai l'impression qu'on a mélangé les deux, puis je ne suis pas de mauvaise foi, on a mélangé les deux.

Puis je suis certain que, si vous regardez ça, M. le député... Ce n'est pas une question de dire: Il gagne, il perd. Moi, je sortirais de là, là. J'espère que le monde sera heureux, puis c'est tout.

Mais on a mélangé les deux. On a l'occasion en or d'en faire deux, puis, avec deux, là, on règle le problème. On permet aux chauffeurs de s'organiser puis on permet aux propriétaires de s'organiser, avec les deux. Avec un, on mélange puis on est prisonnier des amendements. La preuve, c'est qu'on vient d'amener un amendement qui dit: Tu n'auras pas à te mêler des affaires du propriétaire. Comment veux-tu, si tu parles de salaires, tu ne te mêles pas des affaires du propriétaire? Tu t'en mêles. Bien, voyons! Le moment où tu dis que tu augmentes un salaire, les conditions de travail ou un salaire, eh bien, le propriétaire de taxi, lui, va dire: C'est ma business, c'est à moi. Du moment où l'Association décide, certains membres décident qu'on change les véhicules ou on met une année, le propriétaire va dire: Wo! un instant! C'est moi qui suis propriétaire. C'est moi qui paie. Ce n'est pas toi, là. Toi, tu es chauffeur. Ma business, c'est moi, là, qui ai moins de profit ou c'est moi qui ai les problèmes au niveau de mes revenus. Et à ce moment-là, qu'est-ce qui va arriver? Un blocage. Il va dire: Non, mêle-toi de tes affaires.

Ça en prenait deux. Je ne sais pas pour quelle raison il y a des gens qui aimeraient ça en avoir une seule, une grosse patente, une grosse affaire. Mais ça en prend deux, puis je suis assuré de ça. Si je n'étais pas assuré, je ne le dirais pas. Je suis assuré de ça.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Gobé: Il y a d'autre monde que moi qui pense ça. Je ne suis pas le seul.

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

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Dans un autre ordre d'idées et pour revenir à l'essence de l'article 1, ça fait plusieurs années que je siége ici, moins longtemps que le ministre et député de Joliette, j'ai eu l'occasion d'étudier en droit avant et je pense qu'il y a peut-être une habitude qu'il faudrait changer dans la rédaction de nos projets de loi. Si on regarde l'article 1, oui, c'est vrai qu'il traite des services de transport de taxi, de sécurité des usagers, d'améliorer la qualité des services, d'établir des règles particulières aux activités intermédiaires, mais c'est une partie du projet de loi. On a la mauvaise habitude ici, puis je ne critique pas seulement le gouvernement actuel, je pense que c'est une tradition, d'établir soit des remarques préliminaires ou un article premier définissant l'objet du projet de loi en oubliant des points majeurs, des points majeurs, parlant d'associations du taxi, qui est un point majeur. La création de l'Association de chauffeurs de taxi, c'est un point majeur du projet de loi du Forum de l'industrie du taxi.

Donc, M. le Président, ma remarque est peut-être académique, là, sauf que, lorsqu'on définit l'objet et champ d'application à l'article 1, la présente loi établit

les règles suivantes, on en oublie, on en oublie quelques-unes puis des principales. Je suis porté à penser que cette méthode de procéder là souvent est dans des buts plutôt de communication, c'est la bonne vieille méthode où on peut dire publiquement que le projet de loi, par exemple, dans ce cas-là a pour but d'améliorer les services de taxi, on est tous d'accord, c'est très vertueux, que les services vont être meilleurs, dotés de taxis qui sont en ordre, pas rouillés, etc. Ça, on comprend tout ça. J'ai tendance à comprendre que cette méthode d'écriture là a tout simplement pour un but ultime de faire la communication du projet de loi en oubliant des choses qui pourraient soulever certaines interrogations ou certaines contradictions.

Donc, M. le Président, le but de cette intervention-là, c'est de conscientiser chacun des parlementaires, conscientiser le gouvernement que souvent ces articles-là, même s'ils sont réels, sont incomplets et deviennent souvent trompeurs. Donc, n'importe quel citoyen qui ne lit que l'article 1 — tout le monde est pour la vertu — ...

M. Gobé: Même les notes explicatives.

M. Brodeur: ...comme le souligne le député de LaFontaine, on en arrive à la conclusion... Quelqu'un qui veut le lire, juste le début, va arriver à la conclusion que ce projet de loi là est sûrement parfait si les objectifs sont rencontrés. Dans objet et champ d'application, on ne souligne pas du tout la création de l'Association professionnelle du Forum des intervenants ou la façon dont on liquide les ligues de taxi, qui est très important dans ce projet de loi là. Donc, M. le Président, je pense que c'est une façon qu'on devrait écarter à l'avenir...

Le Président (M. Lachance): Dans les notes explicatives, troisième alinéa: Par ailleurs, ce projet de loi institue une association professionnelle des chauffeurs de taxi.

● (11 h 10) ●

M. Brodeur: Je suis à l'article 1, M. le Président, naturellement qui fait force de loi. C'est très rare qu'on plaide les notes explicatives devant les tribunaux. Donc, dans ces conditions-là, l'article 1 fait en sorte que, de façon légale, l'objet et le champ d'application, il y a des lacunes. Je pense qu'on devrait s'appliquer à chaque fois... Et d'ailleurs je vois le député de Saguenay, qui est avocat de sa profession. Je pense qu'il serait d'accord avec moi. Essayons autant que possible que, lorsque le premier article a pour but d'établir un champ d'application de la loi, on y aille sur toutes les facettes du projet de loi et on fasse en sorte qu'on procède de façon honnête, ensuite de ça, à la lecture d'un projet de loi, en s'attendant qu'il y ait une réforme majeure dans d'autres aspects qui concernent autre chose que l'amélioration de la qualité du service lui-même. On peut comprendre que possiblement la création d'une association pourrait permettre d'amener des idées puis la création d'un forum pourrait permettre d'amener des idées sur l'amélioration des services, mais c'est tiré un peu par les cheveux. Et je pense qu'à l'avenir on devrait s'appliquer à faire en sorte que tout citoyen qui commence la lecture de l'article 1 puisse

s'attendre à rencontrer exactement les changements proposés à cet article-là dans le reste du projet de loi. C'est pourquoi je pense qu'on pourrait réécrire ces articles-là, réécrire, on pourrait réécrire la plupart des premiers articles de tous les projets de loi souvent, ceux qui sont contestés.

Je me souviens, M. le Président, et j'en ai parlé ici, en commission parlementaire, je pense, dans un autre projet de loi, lorsque j'étais porte-parole à l'Agriculture il y a plusieurs années, c'est un projet de loi très vertueux qui permettait de soustraire la résidence principale des remboursements de taxes aux agriculteurs. Donc, on ne voyait pas pourquoi — tout le monde était d'accord — on remboursait des taxes de la résidence principale aux agriculteurs. Mais, à travers le projet de loi, ce n'était pas dans les notes explicatives, on pouvait voir que, à l'avenir, si la personne n'était pas membre de son syndicat agricole, il n'y avait aucun remboursement sur rien d'autre. La nature d'un article est souvent différente de la nature de la note explicative et souvent de l'article 1 qui englobe, en fin de compte, dans plusieurs articles de loi, l'objet et le champ d'application de la loi.

Donc, en souci d'honnêteté, en souci de transparence, comme le mot est souvent employé par le ministre, je pense qu'à l'avenir nous devrions faire attention à quel type de rédaction... Puis je vois des rédacteurs hors pair, là, près du ministre, expérimentés qui pourraient s'inspirer de ces propos-là pour faire en sorte, lorsqu'on fait une note explicative, dans certains cas, et, dans un article qui explique le champ et l'application d'un projet de loi, que tous les points majeurs, même ceux qui peuvent susciter la controverse, soient repris dans l'article 1. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Brodeur: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Sur division. Adopté. Article 2, M. le ministre.

M. Chevrette: Article 2, M. le Président, c'est: Pour l'application de la présente loi, on entend par:

«1° "automobile", tout véhicule automobile au sens du Code de la sécurité routière, à l'exception d'un autobus ou d'un minibus;

«2° "intermédiaire en services de transport par taxi", une personne qui fournit aux propriétaires de taxis des services de publicité, de répartition d'appels et d'autres services de même nature.»

Ici, ce n'est qu'au niveau d'une définition. Vous aurez remarqué que ce n'est plus une automobile mais «tout véhicule automobile». Pourquoi? C'est pour éviter que certains veuillent finasser puis prennent un pickup, un quatre-par-quatre, qu'ils fassent du taxi. C'est tout véhicule détenteur de permis de taxi. Pour ne pas que la loi soit contournée, elle est plus claire, c'est le mot «touts».

Deuxièmement, bien, intermédiaire, vous le savez, on a consenti dans la loi, c'est déjà adopté, il y

aura des permis dorénavant pour les associations de services, les associations existantes. Et je pense que c'est pour une question d'éviter d'ailleurs que ça se morcelle, puis que ça se multiplie, puis qu'il y en ait qui jouent au fin fin avec d'autres, là. Je pense que c'est tout simplement de concrétiser dans les faits, sur le plan légal, ce qui existe présentement.

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

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Justement pour l'application de la présente loi, on entend par «automobile» tout véhicule automobile au sens du Code de la sécurité routière, section autobus, minibus. Donc, on peut faire du taxi avec n'importe quel véhicule, sauf minibus et autobus, donc ça comprend aussi un pickup, ça peut comprendre...

M. Chevette: Non, ça sera tout véhicule, mais qui sera autorisé par règlement. Ça vise tout, sauf que c'est ceux qui vont être précisés dans le règlement. Mais, sur le plan législatif, tu commences par dire «tout véhicule» puis tu vas avoir dans le règlement l'ensemble des véhicules autorisés. C'est pour ça... Si on commençait dans la loi à dire c'est telle nature, ça ne finirait plus. Tu commences par dire «tout». Tu identifies et, après ça, par règlement, tu circonscris ceux qui seront autorisés puis ceux qui ne le seront pas.

M. Brodeur: Ça veut dire, M. le Président, qu'il y a un règlement qui va être adopté au moment où le projet de loi serait éventuellement adopté.

M. Chevette: Bien oui. J'ai dit: La mise en oeuvre, tantôt. C'est tout un contrat. Puis il n'est pas question de se précipiter dans ça. Ça prend des règlements qui vont être soumis aux groupes concernés, qui vont avoir le droit de nous dire ce qu'ils n'aiment pas, ce qu'ils aiment, puis il y a la prépublication, vous savez comment ça marche. Donc, c'est plusieurs mois de mise en oeuvre, ça. Mais je pense qu'on resserre la loi pour qu'elle soit plus correcte.

M. Brodeur: O.K. Donc, j'imagine que, après consultation dans un éventuel forum, dans une éventuelle association, le règlement sera adopté à partir de ces consultations-là. Donc, on peut présumer, par exemple, que le pickup F-150 de Ford ne sera pas un véhicule sur la liste.

M. Chevette: Non, le règlement pourrait aller jusqu'à nous dire que, par exemple, dans telle région du Québec, s'il y a deux, trois permis de taxi, on tolérerait tel type de véhicule. Il pourrait y avoir des quatre-par-quatre, par exemple, dans certaines régions, à cause de la nature même, de la qualité des routes, etc.

M. Brodeur: Présentement, l'article permet d'ouvrir jusqu'aux quatre-roues, aux motoneiges...

M. Chevette: Mais c'est par règlement qu'on va spécifier ces choses-là. Ça sera très bien connu, très clair.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Pourquoi, M. le ministre, faire nommément exception, l'autobus, je peux comprendre ça... mais le minibus?

M. Chevette: Le minibus, c'est couvert dans la loi sur le Code de la sécurité routière en ce qui regarde le transport collectif et le règlement existant. Il y a un règlement qui existe pour l'exploitation commerciale des bus et des minibus.

M. Gobé: C'est parce que, là, voyez-vous, minibus, on parle d'un véhicule, on ne parle pas forcément de... on parle du véhicule avec les roues, le moteur, enfin. Parce que, quand vous dites que vous voulez faire en sorte que le transport adapté soit de plus en plus réalisé par le taxi, il peut arriver que ça soit des gens en chaise roulante, et assez souvent d'ailleurs. Donc, ça prend des véhicules qui sont aménagés de façon particulière. Et là un taxi peut bien décider de prendre... Moi, si j'appelle un taxi puis que je décide de monter à l'aéroport avec mon collègue Brodeur et vous-même, M. le ministre, si votre voiture n'est pas là, le taxi va prendre trois clients. On va s'asseoir dans le taxi. Mais, dès le moment où il arriverait dans un centre d'accueil ou quelque part et là il y a trois personnes en chaise roulante qui décident de se rendre au cinéma ou je ne sais pas où, eh bien, un véhicule normal, adapté, avec des rails spéciaux, ne peut en amener qu'un, alors qu'un minibus adapté qui ne ferait pas du transport collectif pourrait faire du transport adapté, comme un taxi, avec deux, trois ou quatre personnes ou quatre clients.

M. Chevette: Mais la définition de minibus, M. le député, c'est marqué, par exemple, dans le règlement, au transport de type commercial, c'est marqué le nombre de places.

M. Gobé: À 24.2.

M. Chevette: Donc, c'est réglementé, le minibus et le bus, en fonction du nombre de places, de sièges. C'est là que vous retrouvez l'obligation, par exemple, d'avoir des ceintures, dans les règlements, etc. Rappelez-vous ce qui est arrivé à Nicolet. Ça n'aurait pas été un taxi au sens de la loi, c'était considéré comme une berline, style, autorisée dans le transport scolaire. Mais, s'il y avait deux étudiants dans une petite municipalité, ça peut être bien plus économique pour une commission scolaire même de le faire faire en taxi. Mais il y a une distinction qu'on est obligé de faire, parce qu'on n'amende pas le règlement des minibus et des autobus. On amende tout simplement ici... on veut que tout véhicule de taxi nous permette de faire un règlement justement pour empêcher que se multiplie toutes formes et que ça soit incorrect vis-à-vis de l'industrie du taxi.

● (11 h 20) ●

M. Gobé: Mais un minibus, c'est large, hein? Il y a le minibus, comme vous dites, avec des sièges, qui peut transporter 15 ou 16 personnes, puis il y a celui qui

peut transporter trois ou quatre personnes parce qu'il est adapté pour le transport des handicapés ou différentes choses. C'est un minibus pareil au sens de la construction du véhicule, mais pas forcément au sens de la même mission que le minibus, que le rôle qu'il a et qu'un minibus normal peut avoir. En d'autres termes, il serait peut-être mieux, là, de changer et de l'améliorer en disant... d'un autobus ou d'un minibus au sens du transport en commun ou quelque chose comme ça. Parce que le minibus peut être aménagé autrement que pour le transport collectif.

M. Chevette: Mais, dès qu'on ne change pas la définition de minibus, qui est déjà dans la sécurité routière, qui se définit comme suit: «"Minibus": un véhicule automobile à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.»

C'est très clair, dans la législation actuelle, ce qu'est un minibus au sens de la loi. Ce n'est pas ça qu'on veut couvrir. C'est des autobus, c'est vraiment des véhicules taxis que, nous, on définira par règlement. Le taxi adapté pour le transport adapté, ce n'est pas un minibus au sens de la législation. Ce sera une minifourgonnette, ce sera des choses du genre, mais on ne modifie pas les définitions actuelles.

M. Gobé: Ça n'exclut pas le véhicule comme tel?

M. Chevette: Non, non.

M. Gobé: Simplement en termes...

M. Chevette: Ce sera le type d'utilisation.

M. Gobé: D'accord. C'est correct.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Brodeur: Un instant, un instant, M. le Président. Juste une question plus d'information qu'autre chose, là. Quand on voit des calèches à Montréal ou à Québec, c'est quelle loi qui régit ça?

M. Chevette: Je pense que c'est à partir des villes, des règlements, des chartes des villes. Ce n'est pas nous, en tout cas.

M. Brodeur: Non?

M. Chevette: Ce n'est pas le ministère des Transports, ça, j'en suis sûr.

M. Gobé: Les fiacres. La loi sur les fiacres.

M. Brodeur: Parce que ces gens-là circulent contre rémunération. C'est pour ça que je demandais qui...

M. Chevette: Oui, vous avez raison, mais ce n'est pas en fonction des lois, du Code de la sécurité

routière, c'est véritablement en fonction des chartes des villes.

M. Brodeur: Oui, mais il y a sûrement...

M. Chevette: Et des règlements de ville aussi.

M. Brodeur: Le Code de la sécurité routière va s'appliquer à ces gens-là qui utilisent la voie publique aussi, j'imagine.

M. Chevette: Je n'ai jamais vu rien de spécifique en ce qui regarde les calèches, personnellement. Est-ce qu'il y a...

(Consultation)

M. Chevette: C'est dans la charte de la ville de Québec, me dit-on le plus. Mais il y en a à Montréal maintenant, tu as raison. J'en ai vu.

M. Brodeur: Oui, oui, il y en a à Montréal, j'en ai vu à Montréal. C'était juste à savoir s'ils étaient régis par le Code de la sécurité routière, ces gens-là.

M. Chevette: La notion de mobile... hippomobile.

M. Gobé: «Hippo», qui veut dire «cheval».

M. Chevette: Les hippodromes.

M. Brodeur: Les hypocrites.

M. Chevette: Tauromachie, c'est pour les taureaux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Hippomobile, c'est pour les chevaux.

M. Brodeur: On peut vous parler de la bourricomachie.

Le Président (M. Lachance): Ça n'a pas la même racine grecque ou latine.

M. Brodeur: L'hypocrite non plus. Il y a Hippocrate. On va se camper là...

M. Chevette: Mais, je comprends, ce n'est pas pour nous autres.

Le Président (M. Lachance): D'autres questions sur l'article 2?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Alors, l'article 2 est adopté?

M. Brodeur: Attendez une seconde.

Le Président (M. Lachance): Oui?

M. Gobé: Je pense que la réponse de M. le ministre sur les calèches et les fiacres... Deuxièmement, on n'a pas parlé de ça, d'intermédiaire en services de transport par taxi». C'est parce qu'on a beaucoup focussé sur le minibus, sur les définitions de ce que va être un véhicule de taxi, mais, sur le 2° «intermédiaire en services de transport par taxi», une personne qui fournit aux propriétaires de taxis des services de publicité, de répartition d'appels...»

Qu'est-ce qu'on veut couvrir par ça, là, M. le ministre? Par le deuxièmement, spécifiquement? Quel est l'objectif?

M. Chevrette: Je m'excuse.

M. Gobé: Non, c'est correct.

M. Chevrette: Juste 30 secondes, c'est parce que je vérifiais quelque chose.

(Consultation)

M. Chevrette: Je vais demander à maître... parce qu'il a compris votre intervention alors que je cherchais un autre...

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

M. Savard (Gilles): Gilles Savard, Direction des affaires juridiques, Transports. Le paragraphe 2° de l'article 2 a été ajouté à ce moment-ci parce que la définition même des intermédiaires en services de transport par taxi et des permis qu'ils vont obtenir est un peu loin dans le projet de loi. Donc, ne pas avoir redéfini — on en avait discuté au bureau des lois autant qu'au secrétariat du comité de la législation — ne pas avoir, dès le début, précisé un peu ce que signifiait cette expression, le lecteur aurait dû se rendre beaucoup plus loin pour comprendre que... je vais vous le dire dans une seconde. C'est loin, à l'article 32. Donc, ça aurait pu faire que le lecteur, du moins pour les 32 premiers articles, aurait pu se poser des questions. Donc, c'est une technique qui est utilisée de tout de suite indiquer ce qu'on entendait par l'expression. Oui?

M. Gobé: Il n'y a pas de changement à ce qui existe déjà dans d'autres termes, là?

M. Chevrette: Non, c'est ça.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Est-ce que l'article 2 est adopté?

M. Gobé: Pardon, vous répondez en partie au questionnement de l'article premier du député de Shefford qui vous mentionnait qu'il serait intéressant que dans l'article premier on indique exactement tout ce qu'il peut y avoir comme motif et comme changement ou intérêt pour les gens dans l'article premier. Dans l'article 2, pas pour les mêmes raisons, mais un peu pareil, vous déterminez rapidement qu'est-ce que c'est un intermédiaire, pour éviter toute équivoque par la suite, c'est ça, à ce moment-là?

Une voix: ...

M. Gobé: Ah! on est hors session, on vous permet de répondre ce que vous voulez.

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

M. Gobé: Est-ce qu'il peut répondre?

M. Chevrette: Me Savard.

M. Brodeur: On peut peut-être répéter, parce que c'est une question plutôt politique qu'autre chose.

Le Président (M. Lachance): Oui, oui.

M. Gobé: Ce que je disais, c'est que... Non, ce n'est pas politique. À l'article 2, au deuxième alinéa, ce qu'on fait, c'est qu'on détermine tout de suite c'est quoi, un intermédiaire.

M. Chevrette: C'est même voté.

M. Gobé: Bien, on ne l'a pas voté. L'article 32, on ne l'a pas adopté encore, je pense.

Le Président (M. Lachance): Non, non, l'article 32 n'est pas...

M. Chevrette: Ce n'est pas adopté? On a fait la discussion. Les intermédiaires, dorénavant, ils vont avoir des permis de cinq ans, si j'ai bien compris, si ma mémoire est fidèle.

M. Gobé: Cinq ans?

M. Chevrette: Cinq ans. L'article 33 a été adopté: «Un permis d'intermédiaire — il me semblait qu'on avait adopté quelque chose — en services de transport par taxi est délivré pour une période d'au plus cinq ans.»

M. Gobé: Cinq ans. Renouvelable, mais n'est pas transférable.

M. Chevrette: «Il est renouvelable mais n'est pas transférable et ne peut faire l'objet directement ou indirectement d'une acquisition d'intérêts.

«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.»

On l'avait adopté. On a fait une longue discussion là-dessus.

M. Gobé: Correct.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 2 est adopté?

M. Brodeur: Une question de directive, M. le Président, avant qu'on adopte l'article.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Brodeur: C'est une question de directive sur l'organisation de nos travaux concernant l'adoption. Je comprends bien que vous voulez que les travaux progressent, que ça roule bien, mais, M. le Président, je vous prie juste bien humblement, quand vous dites: Est-ce que l'article untel est adopté? de nous laisser au moins cinq secondes pour vous répondre. Merci.

Le Président (M. Lachance): J'essaierai de souscrire à votre désir.

M. Brodeur: On va compter un, deux, trois, quatre, cinq. Parce que souvent vous nous prenez de court.

M. Chevette: Si vous vous mettez à compter, vous ne pourrez pas réfléchir à... Ha, ha, ha!

M. Brodeur: On est capables de marcher et de mâcher de la gomme en même temps, comme vous dites si bien, M. le ministre.

Le Président (M. Lachance): C'est parce que je présumais que vous aviez réfléchi longtemps d'avance à ce qu'on discute depuis des mois.

M. Brodeur: On réfléchit. M. le Président, en effet, nous réfléchissons longtemps d'avance et nous réfléchissons toujours.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Est-ce que vous avez eu les secondes nécessaires pour l'adoption de l'article 2, M. le député?

M. Brodeur: Je vais consulter mon collègue.

M. Chevette: Adopté.

M. Brodeur: Sur division.

Le Président (M. Lachance): Alors, le 2 est adopté sur division. L'article 3. M. le ministre.

M. Chevette: Sur division?

Le Président (M. Lachance): Semble-t-il.

M. Chevette: Ah! vous avez le droit, mais je vous rappelle que vous avez voté pour l'article 33. Article 3: «La présente loi ne s'applique pas:

«1° au transport visé au troisième alinéa de l'article 36 de la Loi sur les transports;

«2° au transport scolaire prévu dans la Loi sur l'instruction publique, dans la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuit et naskapis, dans la Loi sur l'enseignement privé et dans la Loi sur les collèges d'enseignement général et professionnel ou au transport des élèves d'une institution dont le régime d'enseignement est l'objet d'une entente internationale au sens de la Loi sur le ministère des Relations internationales;

«3° au transport effectué par un conducteur bénévole — mais ici je tiens à attirer l'attention des parlementaires — oeuvrant sous le contrôle d'un

organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien, lorsque la rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile et que l'organisme maintient un registre permanent des transports des personnes qu'il a effectués;

«4° au transport des personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles ainsi qu'au transport de personnes par automobile antique de plus de trente ans, lorsque les automobiles utilisées sont inspectées mécaniquement au moins une fois par année;

«5° au transport par ambulance ou corbillard.»

• (11 h 30) •

C'est un peu toute la discussion qui a fait suite à la commission parlementaire. Mais le point le plus important, parce que le reste faisait consensus partout, vous aurez remarqué que c'est le point du bénévolat. Il faut que ça soit contre rémunération d'une partie de frais. Ce n'est plus des décrets par la Commission des transports à 0,29 \$ ou 0,34 \$ du kilomètre, mais c'est véritablement un registre aussi vérifiable. Et ça, je tiens à le dire. La discussion, en fait, a été faite sur ces points-là, et je dois vous dire qu'elle est réalisée en grande partie pour le 3, mais c'est vraiment le point le plus important de toute façon, je dirais. Parce que personne ne voulait réglementer le mariage de façon très spécifique. De toute façon, il y a même des taxis qui en font une fois de temps en temps à cause de la nature de leur automobile. Les baptêmes, c'est la même chose. Les corbillards, ce n'est pas tout le monde qui se lance dans ça. Puis ambulance, tout le monde le sait.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Je trouve ça intéressant parce qu'on dit que la présente loi ne s'applique pas à ceux qui sont reconnus dans la loi sur l'enseignement général et professionnel et la Loi sur l'enseignement privé surtout, en particulier, d'accord. C'est-à-dire qu'une école privée peut approcher une entreprise de taxi et sous-traiter avec elle directement le transport, matin et soir, de certains de ces élèves étant donné qu'ils résident dans une région, une partie de la ville où il serait trop onéreux d'avoir un transport par minibus. À titre d'exemple, un exemple concret, moi, mon garçon va à l'école Marie-Clarac, une école privée, il y a un minibus le matin qui vient le chercher parce qu'il ramasse 10, 12 enfants dans le quartier, du moins à cette école-là, ça adonne comme ça, mais s'ils étaient juste un ou deux, comme ça se fait dans d'autres quartiers... Des fois, je vois des taxis devant l'école qui déposent les enfants en uniforme, là. Alors, je présume que, puisqu'ils descendent à trois de la voiture-taxi, c'est parce qu'ils ont dû être réquisitionnés ou à contrat par l'institution privée, donc ils ont le droit de faire ça. Même un taxi aurait le droit de faire ça, d'avoir des contrats spéciaux.

M. Chevette: Il y a déjà au Québec 700 taxis qui font du transport scolaire, ça existe, sauf qu'en vertu de la Loi sur le transport scolaire ils peuvent prendre des berlines, par exemple, dans certains cas, exactement. Il

y a des règles du jeu, là, c'est réglementé. On n'a pas procédé à l'intégration des transports. Le jour où le Québec — même s'il se mène des expériences présentement — permettra au ministère des Transports de faire l'intégration des types de transport, on va avoir réglé beaucoup de situations. Par exemple, le transport en commun à Montréal, pour les étudiants de Montréal, ils n'ont pas de transport scolaire, à partir de tel niveau, c'est rien que pour la maternelle puis...

M. Gobé: Le primaire aussi.

M. Chevette: ...le primaire. Mais prenez l'intégration dans le milieu rural. Une petite municipalité, par exemple, pourquoi pas un taxi scolaire qui irait les mener? A part de ça, il gagnerait sa vie, peut-être qu'il ramènerait des gens dans un milieu puis il reprendrait des élèves puis il pourrait combiner des actions. Moi, personnellement, je suis un tenant — et mes collègues le savent — de l'intégration des transports. Je suis convaincu que c'est la voie de l'avenir. On n'a pas les moyens au Québec de se payer des transports de toutes natures, trois types de transport, trois administrations pour le type de transport, alors qu'on pourrait aider encore davantage la situation de l'industrie, par exemple, du taxi en particulier. Moi, je me bats pour ça. On sait que décider l'Éducation à faire ça, ce n'est pas encore facile, puis il y a des parents qui se mettent dans le coup puis ils parlent d'insécurité pour leurs enfants. J'ai toujours dit: C'est comme le virage à droite. J'ai dit: Comment ça se fait que ça se fait ailleurs? Comment ça se fait qu'on n'est pas capables faire ça, nous autres? Comment ça se fait que, si tu le fais à Montréal, tu ne pourrais pas le faire ailleurs?

Tu sais, par exemple, le transport en commun, on pourrait peut-être se payer des meilleurs transports en commun si on avait l'intégration des transports. Puis si on a des véhicules adaptés, par exemple, en taxi, puis s'il y a un plan de soutien pour la transformation, pourquoi se payer, dans certains petits milieux, un transport adapté qui part de 20, 25, 30 km pour venir chercher une personne, alors qu'il y a un taxi que ça lui ferait peut-être du bien d'avoir deux, trois voyages par semaine de plus. C'est tout ça, c'est une vision non seulement immédiate, mais à moyen et long terme qu'il faut avoir dans ça, puis je pense qu'on l'a. En tout cas, moi, personnellement, je pense qu'on l'a, puis on est capables de le réaliser.

M. Gobé: Je partage ces réflexions que vous avez qui ne sont pas dans le projet de loi, ce n'est que des réflexions, mais qui sont très, très, très intéressantes et qui doivent probablement inspirer les gens...

M. Chevette: Juste 30 secondes, si vous me permettez. Je n'ai pas le choix que de me conformer à la Loi sur le transport scolaire. C'est pour ça que je suis obligé de soustraire, ici. C'est la raison.

M. Gobé: Mais je ne vous blâme pas de ça, là. Ne prenez pas ça comme un reproche. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu — revenons au transport scolaire — de préciser que, lorsqu'un véhicule de taxi fait du transport scolaire, il soit tenu d'avoir un panonceau sur son toit

qui indique qu'il fait du transport scolaire? Vous voyez ce que je veux dire? Il mettrait sur chacun...

M. Chevette: Il est obligatoire sur le dôme.

M. Gobé: Sur le dôme, il est obligatoire.

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: C'est-à-dire qu'un taxi que je vois devant l'école de mon fils...

M. Chevette: Il y a un petit dôme translucide, là.

M. Gobé: Et c'est marqué «Transport scolaire».

M. Chevette: Ou bien c'est marqué «Écoliers».

M. Gobé: Ah! Je n'ai jamais vu ça.

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: Je l'ai vu sur des voitures privées.

M. Chevette: Oui, mais, moi, je l'ai vu...

M. Gobé: Sur des voitures privées, j'ai vu ça...

M. Chevette: Moi, je l'ai vu.

M. Gobé: ...mais pas sur des taxis.

M. Chevette: C'est vraiment «Écoliers». C'est «Écoliers» qu'on voit le plus souvent, même.

M. Gobé: C'est prévu dans quelle loi, ça?

M. Chevette: C'est dans un règlement dans le transport des écoliers.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): D'autres questions?

M. Gobé: Non, les gens ont très bien répondu, M. le ministre, ils ont comblé ma curiosité et mon intérêt pour les jeunes.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Je pense qu'il y a un autre élément important qui nous échappe peut-être, là. On voit que plusieurs propriétaires d'automobiles de taxi font du transport scolaire. La loi dit carrément: «La présente loi ne s'applique pas à». Donc, juste pour se mettre en situation, aussitôt qu'un chauffeur de taxi met sa pancarte «Écoliers» dessus...

M. Gobé: Transport d'écoliers, oui.

M. Brodeur: ...«Transport d'écoliers» et transporte des écoliers, des étudiants, à ce moment-là, la loi ne s'applique pas du tout dans ce cas-là. Donc, c'est

aussi dire que la loi ne peut pas s'appliquer, dans ce cas-là, concernant le comité de discipline qui sera créé par l'association professionnelle à venir. Donc, toute faute dans le cadre du transport d'écoliers par un chauffeur de taxi ne sera pas punissable par son comité de discipline, puisque la loi ne s'applique pas.

M. Chevette: Mais elle est punissable en vertu du règlement du transport scolaire, donc, du contrat liant le chauffeur de taxi à la commission scolaire.

M. Brodeur: Mais il n'y aura aucune possibilité...

M. Chevette: C'est plus sévère, d'ailleurs.

M. Brodeur: ...dans ce cas-là, d'être jugé par ses pairs ou d'avoir des recommandations de ses pairs concernant la qualité du transport.

M. Chevette: Non, parce qu'il est en dehors. Il est couvert très spécifiquement, pour cette portion d'emploi, par la réglementation du transport scolaire.

M. Gobé: De toute façon, on peut imaginer que, s'il fait des infractions, il va perdre son contrat. Ça sera le plus grand jugement qu'il peut avoir. Je présume, en tout cas.

M. Brodeur: Sauf que ses pairs n'ont pas la main haute sur la façon dont il fait cette partie de commerce-là.

M. Chevette: Exact. Non, non, c'est vraiment le contrat. C'est spécifique. Il a un contrat très spécifique avec la commission scolaire attirée, et c'est ordinairement beaucoup plus sévère que, même, les nôtres.

M. Brodeur: Tout simplement être conscient...

M. Chevette: Vous allez voir, il y a des amendements qui s'en viennent. Mais même nous autres, par exemple, au Code de sécurité routière, on s'en vient plus sévère dans les zones scolaires puis... C'est un tout, ça. Ça s'en vient, puis regardez, quand on va aux États-Unis, les vitesses sont réduites, on change les panneaux, on va changer les panneaux. Par exemple, vous allez voir que le ministère des Transports va se donner un visage tout neuf dans les zones scolaires présentement aussi, les panneaux qui changent de couleur, le bleu que vous connaissez présentement, ce sera fluo, puis à message variable, puis ça va être beaucoup plus visible...

M. Gobé: Ils ne sont pas visibles, ces panneaux-là.

M. Chevette: C'est ça. Ça évolue beaucoup, dans ce domaine-là, parce qu'on cherche à bonifier ou à améliorer le bilan. Mais on a beaucoup d'écoles dans nos milieux encore ruraux qui sont bâties sur les grandes routes, vous le savez. Qu'est-ce qui arrivait? On s'en allait sur la 138 ou bien sur l'ancienne 2, on mettait

l'école à côté de l'église, mais tout ça, c'était sur la rue principale, il n'y avait pas de rues arrières. Là, aujourd'hui, ça a changé, mais on ne déplace pas l'école en conséquence. Donc, il y a des zones extrêmement dangereuses.

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

M. Gobé: Oui. D'ailleurs, M. le Président, on a parlé de ça lorsqu'on a adopté le projet de loi, avant la fin de la session, qui traitait, entre autres, de limites de vitesse et de la signalisation, là. Je ne sais pas si vous vous souvenez, M. le ministre. On avait justement...

M. Chevette: On en avait parlé effectivement.

M. Gobé: ...parlé de ça parce que vous nous aviez expliqué qu'en effet il y avait des réalités en région que peut-être nous n'avions pas en milieu plus urbain, là, et c'était pour l'endroit où on devait mettre la pancarte qui indiquait tant de pieds avant ou tant de... zone scolaire, qui nous indiquait ça.

● (11 h 40) ●

Tout à l'heure, vous avez mentionné le transport mixte. Je sais que ce n'est pas dans l'article, mais ça m'amène à vous dire que ça existe en effet dans certains pays. Vous avez des pays européens qui utilisent ça, où les autobus qui transportent les élèves vont transporter aussi des passagers autres que des élèves. Bien que l'autobus ait une vocation uniquement de transport scolaire... c'est-à-dire que, sa première vocation étant le transport scolaire, sa deuxième vocation, s'il y a des places de disponibles, est de transporter des passagers payants. J'ai vu ça dans les régions françaises en particulier.

M. Chevette: Et ici on a 50 000 étudiants subventionnés dans le transport en commun — c'est déjà assez fort — on a quelques expériences-pilotes qui se font maintenant dans différents coins du Québec.

M. Gobé: Ah oui?

M. Chevette: On vous donnera les endroits précis où les expériences... je vous donnerai la liste. Je pense que c'est 17 expériences-pilotes qu'on fait, là...

M. Gobé: Je pense que ça serait intéressant...

M. Chevette: ...d'intégration.

Prenez, par exemple, le transport en commun... puis on a commencé à comprendre ça dans le milieu semi-rural, semi-urbain. Par exemple, au lieu d'un autobus... — je donne un exemple dans mon comté parce que je le connais plus, là — ...qui passe, par exemple, sur la 343 pour aller vers L'Assomption, Repentigny, qui ne passe pas nécessairement par la 40, là, mais qui fait les municipalités, c'est moins coûteux de prendre un taxi à Sainte-Marie-Salomé, par exemple, où il pourrait y avoir un travailleur ou deux, et qui irait les mener à L'Assomption, au poste de L'Assomption, que de prendre le véhicule-autobus. En temps et en économie de tout, ça coûte moins cher de faire un

contrat avec un taxi pour qu'il aille le mener à L'Assomption que de changer de trajet pour qu'il aille ramasser le ou la cliente ou les deux clients de telle petite municipalité.

Mais on ne les prive pas, à ce moment-là, du transport en commun, on les prend puis on va au poste le plus près pour leur rendre un service de transport en commun, et, du même coup, c'est une économie d'échelle pour le transport en commun et c'est un travail additionnel du gâteau disponible pour les taxis. C'est ça qu'il faut faire comprendre aux gens, vers où on doit aller, et ça, je peux vous dire que, moi, je le prêche beaucoup, là.

Il y a une expérience qu'on est en train de bâtir dans mon milieu, un seul CIT avec possibilité d'un trajet. C'est justement d'inviter les gens à du réalisme tout en rendant un service collectif correct. Ça permet à différents secteurs de travail d'avoir un meilleur travail. Quand on aura compris ça, là, je peux vous dire que... Ce n'est pas facile à faire, là, parce qu'il y a des parents qui pensent qu'il y a plus d'insécurité, par exemple, dans le transport scolaire... à prendre un taxi pour ça. Pas du tout, ce n'est pas plus insécure, loin de là.

M. Gobé: Pourtant, c'est sûr qu'un enfant de Montréal qui prend le métro...

M. Chevette: Pas plus, puis qui ne voit pas l'autobus, puis qui... alors que, s'il prend le taxi dans la cour, il peut le prendre dans la cour, chez lui, il n'y a pas un arrêt qui rouvre ou bien un bras qui fait défaut une journée, là, il rentre dans la cour, chez lui, il débarque, bien souvent le chauffeur l'aide, le petit, à part de ça, dans bien des cas, je l'ai vu faire. Donc, moi, je vous avoue que je pense que c'est la complémentarité des moyens disponibles mis à profit dans un système qui va faire en sorte qu'on va démontrer le sérieux complet dans...

M. Gobé: De toute façon, la grande question, c'est: Avons-nous encore les moyens de retenir deux systèmes parallèles?

M. Chevette: Si ce n'est pas trois.

M. Gobé: Est-ce que les gens sont prêts à payer encore pour deux systèmes dont un fonctionne certaines heures par jour et l'autre ne fonctionne pas aux disponibilités dont ils auraient peut-être besoin à cause des coûts?

M. Chevette: Exact.

M. Gobé: C'est la question. Il serait intéressant...

M. Chevette: Mais j'ai senti... Quand je l'ai apporté — vous vous rappellerez, je l'ai apporté il y a un an; il y a un petit peu plus d'un an, je crois, j'avais apporté ce débat-là — il y avait eu une violente réaction de la Fédération des commissions scolaires. Je me suis toujours demandé quand même pourquoi. Mais c'est au moment — vous vous rappelez, là — de la facture du transport scolaire qui s'est mise à jouer, le 385 millions qui se promenait, là, et Mme Drouin avait dit: Je suis prête à remettre 70 millions au gouvernement...

M. Gobé: Oui, je me souviens.

M. Chevette: ...en autant qu'on conserve le transport scolaire.

M. Gobé: Oui, c'est exact.

M. Chevette: Moi, je me disais: C'est peut-être l'occasion rêvée de faire une percée vers l'intégration des transports à ce moment-là, et, avec le même argent, peut-être de rendre service à beaucoup plus de monde. Et, moi, j'ai toujours été un petit peu scandalisé — chacun a ses faiblesses face au scandale — moi, ça m'horripile de voir qu'un autobus peut partir, par exemple, de Saint-Côme de Joliette, dans le comté de Berthier, pour descendre à Joliette avec des gens du secondaire ou aller à Rawdon, à une polyvalente, ou venir à Joliette avec les étudiants du cégep puis qu'ils sont 10 dans l'autobus. Il en ramasse quatre ou cinq à Saint-Alphonse, puis une couple à Sainte-Marcelline, puis il arrive à Joliette avec 30 étudiants alors qu'il y a 40 et quelques places. Pourquoi ne pas permettre à des gens, à des adultes, de venir, par exemple, qui auraient du magasinage à faire ou qui auraient un médecin à visiter dans la ville? Pourquoi ne pas avoir la capacité physique de prendre le... Puis, d'autre part, pourquoi ne pas dire à un taxi, par exemple: Dans tel rang, il y a deux étudiants, tu les amènes à chaque jour, à 7 h 45, à telle place. Bien, pourquoi pas? Tu aurais tout le monde qui bénéficierait d'un plateau de travail assez intéressant et tu aurais amélioré la qualité du service du transport en commun, en intégrant à ce moment-là scolaire et commun dans certaines municipalités.

Mais, ça, il va falloir faire du travail auprès de la Fédération des commissions scolaires, à mon point de vue, parce que certains allaient jusque... — puis j'ai demandé à mes collègues, puis ça me fâchait un petit peu, pas mal — on disait que c'est une condition pédagogique, l'intégration des transports. Il ne fallait pas faire ça parce que, sur le plan pédagogique, ce n'était pas correct.

Une voix: ...

M. Chevette: Je m'excuse, mais, en ville, à Montréal, à Québec, ici, est-ce que les élèves sont affectés pédagogiquement parce qu'ils sont obligés de prendre le transport en commun? Est-ce que l'étudiant n'est pas plus... Je ne sais pas, moi. Dans un taxi, par exemple, ils sont deux, assis sur le siège d'en arrière, par rapport à 45 massés dans un «school bus», dans un autobus scolaire. Est-ce qu'il y a moins d'insécurité? Est-ce que pédagogiquement ça peut les traumatiser? Moi, je m'excuse, mais ça, je ne crois pas à ça, je le dis comme je le pense, je ne crois pas à ça, moi. Moi, je prétends qu'il faut vivre à la hauteur de nos moyens. Puis nos moyens doivent nous indiquer que c'est par l'intégration, le plus possible en élargissant les possibilités, avec les mêmes argents, parce qu'on est condamnés à être meilleurs avec le même argent. C'est dans ce sens-là...

M. Gobé: Je pense que ça serait intéressant que votre ministère, M. le ministre, se penche — ça, vous

l'avez déjà fait, vous avez lancé le débat — là-dessus et sorte quelques études ou quelques simulations dans des régions particulières pour essayer de voir un peu ce que vous annoncez, si ce ne serait pas intéressant d'aller plus de l'avant rapidement.

M. Chevrette: Oui, le débat, il va falloir le faire d'abord avec les autorités scolaires...

M. Gobé: Pour avoir des chiffres, au moins, puis des cas.

M. Chevrette: ...parce qu'ils vont se sécuriser, c'est eux autres qui seront sécurisants auprès des commissaires d'école et, de facto, auprès des comités de parents. Parce que, si on essaie de bulldozer, d'autre part, on risque de se tasser. Là, j'y vais par expérience-pilote pour démontrer que ça se fait bien dans certaines régions. Puis je suis convaincu que ça va faire du chemin. Si c'est bon à ce moment-là, je ne sais pas, pour Montmagny-L'Islet, ça peut être très bon pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean, puis ça peut être excellent pour le nord des Laurentides, puis pourquoi pas, par exemple, dans la commission scolaire des Samares, dans mon coin — je ne sais pas. Puis tu permets à ce moment-là à des gens de trouver un moyen de transport qu'ils n'avaient pas... puis qu'ils n'y iraient pas.

M. Gobé: D'autant plus que, vous le savez, vous allez souvent en région, un peu comme nous, par votre travail de ministre des Transports, il y a un vieillissement assez important dans les régions qui est en cours, et qui va s'accentuer, et il y a une baisse de natalité qui en découle, bien entendu. Donc, de plus en plus, on va devoir transporter des enfants et des gens sur de plus grandes distances pour obtenir un certain nombre de services, hein, des services de médecin, des services de pharmacie, enfin, et des services d'école aussi pour les enfants, et on ne pourra pas faire du transport adapté, du transport en commun pour tous ces gens-là. Alors, il va falloir qu'on trouve des solutions alternatives, particulièrement pour les régions — oublions un peu Montréal.

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

M. Brodeur: Oui, si je peux ajouter tout simplement aux propos du ministre. Puis nous, du côté de l'opposition, on est ouverts à ce genre de propositions. J'ai de la misère à voir... Par exemple, si un collègue vous dit qu'il y a une valeur pédagogique, je ne vois pas c'est quoi la valeur pédagogique de partir de l'école à 15 h 15 puis d'arriver chez lui à 18 heures.

M. Gobé: C'est la run de lait.

M. Brodeur: Je peux prendre mon propre exemple: ma fille. On vit dans le huitième rang, et puis l'autobus fait environ 20 km le matin, aller-retour, puis 20 km le soir pour venir chercher deux jeunes enfants dans le fond de la campagne, pour les emmener en ville. Ça fait que j'ai de la misère à trouver quelle est la valeur pédagogique de ce système-là.

M. Gobé: Au contraire, c'est fatigant pour l'enfant.

● (11 h 50) ●

M. Chevrette: Ce qui est à craindre, c'est-à-dire que c'est la négation de la complémentarité des moyens qu'on vit présentement. Par exemple, imaginez... Je vais donner un exemple d'un étudiant qui partirait de Joliette, qui déjà doit faire des rangs en montant. Quand il arrive à l'autre bout, là, puis qu'il arrive dans le village X, je ne suis pas certain, moi, qu'il n'y aurait pas avantage, sur le plan du fonctionnement, à dire: Ces trois étudiants-là, pour le même prix, ils peuvent être véhiculés puis gagner trois quarts d'heure par jour, par exemple. C'est possible, ça, mais il s'agit juste de s'asseoir. Puis ils vont me dire: Les horaires? Voyons! Les horaires, si tu as de la misère à en faire, mets-les dans l'ordinateur puis il va te les sortir, tu n'auras même pas d'effort de jugement à faire.

Je veux dire... Il y a des choses qui ne se discutent plus de la même façon, ce n'est pas vrai, là. Anciennement, on faisait tout à la mitaine, les horaires scolaires, je m'en rappelle. Moi, j'enseignais, c'était épouvantable, ça prenait 15 jours pour faire des horaires avec les 24 périodes ou les 27 qu'on avait au secondaire. Aujourd'hui, ils mettent ça dans un ordi puis l'horaire sort. Tu lui donnes les paramètres qu'il faut puis... c'est facile. Donc, ça a bien changé, les temps, là. Puis je pense que, si on veut, il faudrait retrouver un peu d'humain au lieu de la dépendance... Moi, j'ai toujours parlé du chapelet jaune quand je parlais du transport scolaire. Moi, je jouais avec mes élèves après la classe, c'était une valeur pour moi; je jouais au ballon-balai, je jouais au hockey, je jouais une partie de balle avec ceux qui étaient à, quoi, 15, 20 minutes de l'école. Aujourd'hui, la cloche sonne puis le chapelet s'enligne puis tout le monde disparaît. Je ne suis pas sûr qu'on a la chance d'écouter, ce qu'on faisait anciennement, par exemple. On dit: Les temps ont changé, tu es vieux jeu, tu es dépassé! Moi, je pense que les valeurs humaines, ce n'est jamais dépassé.

M. Gobé: D'autant plus que, comme notre collègue le disait, dans certains secteurs, ce n'est plus des garderies en milieu scolaire qui est le besoin, ça peut mettre l'enfant dans l'autobus scolaire puis il passe le restant de son après-midi à se promener dans les rangs. En d'autres termes... Mais, M. le ministre, moi, un peu comme mon collègue, je trouve ça intéressant, cette réflexion. On ne peut que vous encourager à la faire et à la continuer devant les parlementaires à la commission. Les membres de la commission seraient peut-être intéressés, à un moment donné, à se pencher sur ces choses-là.

Le Président (M. Lachance): On aurait un petit problème de juridiction, M. le député, parce que le transport scolaire relève de la commission de l'éducation.

M. Gobé: Ça n'empêche pas une réflexion.

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

M. Gobé: Ce n'est pas dans les juridictions que les réflexions sont codifiées.

Le Président (M. Lachance): Il ne faut pas faire comme les relations fédérales-provinciales, il faut se mêler de nos affaires.

M. Gobé: On ne mettra pas de chiffon jaune. C'est ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Je voudrais simplement ajouter quelques mots là-dessus parce que c'est un domaine que je connais fort bien, ayant été dans le monde de l'éducation comme directeur d'école. Il y a un vieux principe qui dit que, quand on n'est pas bien informé, on raisonne mal aussi, et ce n'est pas si simple que ça en a l'air.

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Non, je ne développerai pas davantage. Il reste qu'il y a peut-être moyen d'améliorer la situation, il y a des expériences qui se font présentement dans certaines commissions scolaires pour harmoniser, pour ouvrir à d'autres parties de la population l'utilisation des véhicules qui sont à moitié ou aux deux tiers pleins. Cependant, il y a un problème très sérieux, réel, qui existe, c'est l'harmonisation du transport des élèves du primaire avec les élèves du secondaire. Alors, ça, ce n'est pas un cadeau, même s'il y a des ordinateurs aujourd'hui pour ajuster ça. D'autre part, il ne faut pas se cacher là-dedans qu'il y a une lutte de pouvoir, et c'est bien clair que les gens tiennent à conserver ce domaine-là, à en avoir le contrôle, les gens du monde scolaire par rapport au monde municipal, par exemple. Ça, c'est le fond du problème.

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Mais c'est un beau sujet. Est-ce qu'on a fini l'étude de l'article 3? Non? Alors, poursuivons avec M. le député de Shefford.

Une voix: Tu avais demandé cinq secondes pour répondre à la question. C'est ça qui comptait pour toi.

M. Brodeur: Non, c'est correct. On a parlé de transport scolaire, on va aussi parler de transport fait par bénévoles. Je pense que c'est un pan important du projet de loi, d'autant plus que ça a été questionné par les bénévoles. On voit là-dedans... Mais j'imagine aussi qu'il y a des règlements qui seront adoptés. Si on prend le paragraphe 3°, lorsqu'on dit: «...dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien, — en parlant des programmes de services sociaux et de santé, là — lorsque la rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile et que l'organisme maintient un registre permanent des transports de personnes qu'il a effectués».

Donc, quand on parle de frais d'utilisation, on peut s'imaginer — et puis le ministre me reprendra s'il y a lieu — que les frais d'utilisation vont faire l'objet d'un règlement qui va compter, j'imagine, l'essence, l'usure de l'automobile, un certain barème pour permettre aux

bénévoles de récupérer seulement — et seulement — les frais engendrés par ça. Mais il devra y avoir un barème, j'imagine, qui sera établi quand même, là.

M. Chevette: À la limite qu'on dit que ça doit constituer exclusivement une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile puis qu'il doit y avoir un registre des personnes, je ne crois pas que ça puisse nous conduire nécessairement à un règlement. En ce sens que, par exemple, tu vas à Montréal, tout le monde sait que ça coûte, mettons, 10 \$ d'essence à partir de Joliette, par exemple, ils disent: On te donne 12 \$, 2 \$ pour l'usure du char puis 10 \$ de gazoline. C'est que, si on le marque dans les registres que, par exemple, il y a 100 km et que c'est comme par hasard 34 \$, que c'est par hasard 44 \$ parce qu'il y a un 10 \$, je ne sais pas, pour le repas, il y a, par exemple, un 20 \$ d'accompagnement puis ça monte à... comme on avait fait à Val-d'Or. Je ne sais pas si vous vous rappelez, c'est dans le bout d'Abitibi-Est qu'on avait vu un contrat signé, tant du kilomètre, tant pour le repas. C'est là qu'on a dit: Ça n'a plus de bon sens de continuer, ce n'est plus du bénévolat, c'est une base de business, là, puis c'est plus payant dans certains cas que de faire du taxi en plus. Puis ils envahissent le champ dévolu aux chauffeurs de taxi, à l'industrie du taxi.

Donc, je pense véritablement que, quand on parle que ce soit... ça ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation. C'est aussi l'État qui subventionne cela. Ce n'est pas pour rien qu'on se donne un registre, c'est parce qu'il y a quand même des limites à subventionner supposément un acte de bénévolat qui constitue, au contraire, une rivalité pour une industrie, sans avoir à payer un permis, sans avoir à payer toutes les contingences qui sont accolées au fait que tu es un chauffeur de taxi. Non, là, je pense que, s'il faut le faire, on le fera, mais à court terme on pense que le message était compris.

Rappelez-vous la Fédération des comités de bénévoles qui est venue devant nous autres. Ils ont compris, ils nous l'ont dit: Vous avez raison. Il y en a quelques-uns qui se sont objectés en disant: Oui, mais on n'aura plus de bénévoles. Bien, c'est quoi, du bénévolat? Je ne vous referai pas le discours que j'ai fait mais, moi, si je suis à ma retraite, puis si je décide de faire du bénévolat, puis d'aller accompagner quelqu'un qui veut aller voir son médecin, si j'en ai les moyens, je ne chargerai rien, puis, si j'en ai plus ou moins les moyens, je vais dire: Bien, paie-moi mon essence. C'est de même, c'est ça, le bénévolat, l'esprit du bénévolat. Il faut que ça reste à ce niveau-là, à mon point de vue. Puis je pense que le fait d'avoir aboli déjà le décret, que ça ne relève plus de la Commission des transports, c'est déjà tout un signal.

Le troisième signal, c'est le registre et les noms des personnes. Ce n'est pas pour rien qu'on demande les noms des personnes.

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président, je suis tout à fait d'accord avec les propos du ministre, aussi après avoir pris connaissance du mémoire des gens qui sont

spécialement représentants des gens qui font du bénévolat, sauf qu'il faut faire quand même attention parce que, souvent, il y a une pendule qui s'en va à l'extrême, on l'a vu, à l'extrême, avec le lunch, etc. Il faut faire attention de l'autre côté parce que... Moi, en tout cas, le type de... j'ai énormément de bénévoles, probablement comme dans Joliette. Quand il y a une ville-centre, il y a énormément de bénévolat qui se fait. Ce n'est pas nécessairement des gens à l'aise, des gens aisés qui sont bénévoles. Bien, là, souvent, on voit que des bénévoles sont des gens simples, ordinaires, souvent peu fortunés aussi. Il faut quand même — juste pour alerter qu'il faut faire attention — naturellement leur rembourser leur essence. Eh bien, il faut aussi comprendre, lorsque ces personnes-là vont, par exemple, de Trois-Rivières à Québec — pour prendre des endroits où je circule moins sur les routes — qu'il y a aussi, peut-être, une petite part d'usure automobile qui peut être inscrite. Je ne sais pas si ça peut être établi par règlement, là.

Une voix: C'est du bénévolat, c'est marqué bénévole...

M. Brodeur: C'est du bénévolat, oui, mais tout en étant excessivement conscient qu'il ne faut pas excéder vraiment la dépense qui est faite. Lorsqu'un bénévole fait 300 km par semaine, au bout d'une année, ça fait des milliers de kilomètres puis, au bout de quelques années, ça fait des milliers et des milliers de kilomètres, donc des usures d'automobiles. Donc, j'essaie de me faire l'avocat du diable ici et de penser comme les bénévoles pensent dans notre coin, là.

M. Chevette: Bien, «bénévole», le mot le dit...

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: ...c'est volontaire en mosus, ça.

M. Brodeur: C'est très volontaire...

● (12 heures) ●

M. Chevette: C'est tellement volontaire que tu dis: Écoute, moi, je veux servir, mais je veux servir selon mes moyens, par rapport aux moyens que la collectivité peut se payer. Je l'ai eue, cette remarque-là, de... Vous avez raison de dire que vous pouvez vous faire l'avocat du diable, parce que je l'ai entendue, puis pas seulement une fois. Mais, si je justifie mon action bénévole exclusivement par les pitances qu'on me donne... Moi, je dirais: Je suis prêt à faire du bénévolat si vous me payez ma gazoline puis mon repas si vous m'envoyez en dehors. Ça, c'est l'esprit du bénévolat, je n'ai pas l'argent pour me payer ma gazoline. Mais là, si tu es rendu à l'amortissement de l'auto, l'usure des freins, puis... minute, là, je pense que tu commences à avoir une idée fausse, un peu, de ce que c'est que le bénévolat. Parce qu'on en a tous fait du bénévolat, combien de jeunes, moi, j'ai... quand mes jeunes jouaient au hockey puis à la balle-molle, puis on allait partout dans les tournois. Puis on bondait le char aussi, hein?

M. Brodeur: Oui, au-delà de la loi qui a été adoptée.

M. Chevette: ...puis peut-être même au détriment de la sécurité. On peut se dire ça...

M. Gobé: Puis on ne charge rien.

M. Brodeur: On a déjà été 22 dans le char.

M. Gobé: On ne charge rien, même pas l'essence.

M. Chevette: Puis on ne charge rien, rien. Même, au contraire, parce qu'on en avait les moyens, on leur payait même une petite liqueur avec un chips. Pourquoi? Parce qu'on croyait à ce qu'on faisait. C'est ça qui est l'esprit du bénévolat. Moi, je ne veux pas qu'on perde ça.

M. Gobé: Moi, je partage votre opinion, M. le ministre, là-dessus. Moi, l'équipe de soccer de Rivière-des-Prairies où mon garçon joue, il m'arrive de prendre la minivan avec mon épouse puis les trimballer justement à Pointe-Claire ou je ne sais pas trop où, là, puis on s'arrête et j'achète des hot-dogs pour tout le monde à 0,25 \$ le hot-dog, et il ne me vient pas à l'idée d'envoyer une facture, même pour l'essence ou autre chose. Ça fait partie de notre implication.

M. Brodeur: Surtout depuis que ton salaire a été augmenté.

M. Gobé: Non, même sans ça. Ha, ha, ha! Mais juste, peut-être, une précision que j'aimerais avoir peut-être des gens qui sont à côté de vous, M. le ministre, si vous ne le savez pas. Là, on parle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé. C'est quoi, un organisme humanitaire? Ça peut-u être un CLSC, par exemple...

M. Chevette: Je vais demander à... de vous donner...

M. Gobé: ...qui ferait transporter les gens, là, pour aller à la popote... une popote roulante? C'est quoi, là?

M. Savard (Gilles): Bon, effectivement, au moment où on se parle, je ne peux pas vous donner un exemple précis. Par contre, le ministère de la Santé et des Services sociaux a déjà des programmes reconnus, et, dans le cadre de ces programmes-là, des organismes, déjà, sont inscrits. Lorsque j'ai discuté avec des gens du ministère de la Santé et des Services sociaux, eux considéraient qu'ils auraient sans doute à modifier peut-être leurs règles afin d'identifier clairement les critères qu'ils se donneraient pour que ce soient des organismes reconnus à leurs fins. Donc, c'est des organismes qui seraient un peu du genre...

M. Gobé: La popote roulante, par exemple, qui vient chercher les gens pour les...

M. Savard (Gilles): Oui, ça pourrait être...

M. Gobé: Pas roulante, une popote, là, populaire qui irait chercher les gens pour les amener manger le midi.

M. Savard (Gilles): C'est ça, des choses qui ont vraiment un côté humanitaire au sens du MSSS. Mais, malheureusement, je ne peux vous donner aucun nom, je ne le sais pas. Par contre, je crois que ça rentrerait dans ce que vous avancez, des gens qui vont transporter d'autres personnes, des démunis, des popotes roulantes, ou la Croix-Rouge, ou des choses du genre. Donc, ces organismes-là vont pouvoir s'enregistrer. Pour être un organisme, ils vont devoir démontrer qu'ils sont non seulement un organisme, mais un organisme humanitaire. C'est-à-dire le simple fait d'être une personne sans but lucratif n'est pas suffisant, soit donc d'être incorporé sous la troisième partie de la Loi des compagnies, il faut que, dans les objets mêmes de l'organisme, on se rende compte qu'il y a une notion humanitaire et qu'elle corresponde à ce que le ministère de la Santé et des Services sociaux aura établi comme règles pour la reconnaissance.

M. Gobé: J'ai un autre cas, peut-être, où vous allez pouvoir, avec la permission de M. le ministre, m'éclairer. Prenons une résidence de personnes âgées, vous savez, ces résidences où les gens louent un appartement de moyenne catégorie de luxe, pas du ultraluxe, mais pas non plus... et privé. D'accord? Alors, les gens, ils rentrent là à 65 ans, 67 ans, ils sont rendus à 77, 80. J'en ai plusieurs, j'en ai à peu près 1 500 dans ma circonscription, moi, des grandes tours, là. 1 500 appartements, pardon, pas 1 500... 1 500 logements. Et là les propriétaires ont une petite minivan, un minibus, et ils prennent les personnes dans le hall d'entrée puis les amènent au centre d'achats Galeries d'Anjou, d'accord, ou au centre d'achats Rockland. À toutes les semaines, ils les emmènent se promener à droite, à gauche. Ça entre dans quelle catégorie, ça? C'est du bénévolat? C'est du transport gratuit? C'est...

M. Savard (Gilles): C'est ça. Si vous me permettez, c'est... En tout cas, selon moi, ce n'est vraiment pas humanitaire. Ça n'entre pas dans la grande notion d'humanitaire qui est habituellement reconnue par les gens et les dictionnaires.

M. Gobé: D'accord.

M. Savard (Gilles): Deuxièmement, ces gens-là peuvent très bien utiliser des services de taxi réguliers, si on parle de la Loi sur le transport par taxi, parce qu'il y a possibilité aussi pour les taxis de signer un contrat qui peut déroger à l'occasion aux taux et tarifs. Donc, les gens pourraient très bien, même pas par le projet de loi, par la loi actuelle, avoir des services de taxi qui conviendraient à leurs besoins.

En ce qui a trait aux minibus et à ces véhicules-là, c'est un contrat de transport par abonnement. Donc, le transporteur doit normalement être titulaire d'un permis de transport par abonnement qui va être délivré par la Commission.

M. Gobé: Je comprends ce cas-là. Le cas que je vous mentionnais, c'est le cas où le propriétaire de cette résidence, qui a 500, 600 — il y en a à Montréal — 200 ou 300 appartements, 500, 600, il est propriétaire de son propre minibus. D'accord? Le minibus appartient à la

compagnie, et il y a un chauffeur, un employé de cette entreprise-là, qui a le permis de conduire réglementaire pour conduire un 15, 20 passagers, et il transporte gratuitement les résidents de cette résidence-là dans un centre d'achats ou à droite et à gauche régulièrement pour leur faire faire des excursions. C'est ça que je veux savoir, dans quelle catégorie? Il les transporte gratuitement, le minibus appartient à la résidence, le chauffeur n'est pas un chauffeur à salaire à 100 % parce qu'il ne fait pas juste ça. Des fois, il les amène au métro; des fois, il les ramène le matin, à certaines heures. C'est quoi? On est où, là, dans une zone inconnue un peu?

Le Président (M. Lachance): Allez-y, monsieur.

M. Savard (Gilles): Lorsqu'on parle de transport sans aucune rémunération, à ce moment-là il n'y a pas lieu d'avoir un permis de la Commission des transports pour pouvoir transporter. C'est son véhicule, disons, privé, entre guillemets. Là, par contre, où il y a exception, c'est que ce véhicule-là, même s'il ne nécessite pas un permis pour son exploitation, puisqu'il n'y a pas d'argent, pas de rémunération, il est quand même soumis à la loi sur les véhicules lourds. Donc, c'est-à-dire que ce minibus-là devra quand même avoir des inspections mécaniques, il va devoir quand même respecter les mêmes normes de sécurité que l'on retrouve dans la loi sur les véhicules lourds et dans le chapitre VIII.1 du Code de la sécurité routière. Donc, le fait de transporter des gens en grand nombre dans ce véhicule-là, même s'il n'y a pas de rémunération, n'est pas une excuse pour ne pas avoir un véhicule qui a les mêmes normes de sécurité.

M. Gobé: D'accord. Ça, c'est correct là-dessus, c'est une bonne précision. Maintenant, est-ce que, s'il ramasse les gens au métro, les amène à 8 heures, le matin et, à 9 heures, il fait une ronde, il a une run, il en ramène d'autres puis il en ramasse certains, hein, parce qu'ils vont à Montréal se promener en métro, et tout ça, puis, le soir, il fait la même chose entre 16 heures et 18 heures, gratuitement tout le temps, bien sûr... est-ce que les chauffeurs de taxi peuvent un jour dire que c'est une compétition illégale?

M. Chevette: Il n'y a pas de rémunération.

M. Gobé: Bien, le chauffeur est payé par l'entreprise.

M. Chevette: Nous autres, par exemple... Je vous donne un exemple, là, j'ai une propriété, moi, dans l'État de la Floride, 400, 500 condos, je ne le sais pas. C'est très âgé. Mais, sans... contre rémunération aucune, les gens peuvent aller au marché.

M. Gobé: À la plage aussi?

M. Chevette: Ils s'en vont au marché. C'est surtout le marché. Donc, il y a des obligations d'inspection de ces types de véhicules là, mais il n'y a pas de permis en tant que tel. C'est un service rendu qui est lié à un building quelconque, à une construction quelconque. Ça, c'est comme certains hôtels. Ils

envoient leurs clients dans les navettes, mais il y a une obligation pour la fin de sécurité des gens. Il n'y a pas de rémunération, donc c'est l'institution, puis dans ses prix... Ça, ce n'est pas actuellement couvert.

M. Gobé: Ce n'est pas couvert?

M. Chevette: Non, c'est-à-dire c'est une obligation de transport par la partie du Code de sécurité routière...

M. Gobé: Ce n'est exclu par aucune disposition de ce projet de loi là.

M. Chevette: Non.

M. Gobé: Merci.

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Ça me fait penser que j'ai un fils qui est étudiant ici, à Québec, il y a beaucoup d'étudiants qui emploient une espèce de service d'annonces. Par exemple, un étudiant qui vit à Rivière-du-Loup veut s'en venir à Québec, il y a un système qui est créé...

Une voix: Allo-Stop.

M. Brodeur: Est-ce que c'est ça, Allo-Stop? Est-ce que c'est régi...

M. Chevette: C'est légal, ça.

M. Brodeur: C'est légal, ça, là. Est-ce qu'il y a des vérifications qui sont faites là-dessus? Est-ce que les gens ont les qualifications requises pour emmener des gens? C'est quoi, ce système-là?

M. Chevette: C'est couvert par la Loi des transports, mais ici il y a une ouverture à la... On va vous donner l'article, là, on cherche un article qui... au covoiturage. C'est ça.

● (12 h 10) ●

M. Brodeur: C'est ça, ils partagent l'essence ou quelque chose du genre.

M. Chevette: C'est ça, c'en est un, exemple de couverture exclusivement des frais d'utilisation. On me dit que c'est l'article 127. Je vais le lire.

M. Gobé: Du projet de loi actuel?

M. Chevette: Du projet de loi qu'on a déposé. L'article 36 de la Loi sur les transports est modifié par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

«Le premier alinéa ne s'applique également pas à une personne qui effectue un covoiturage, sur un même trajet, lorsque seuls les frais de transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise.»

M. Gobé: Là, on parle sur un même trajet, par exemple. Ce dont notre collègue, il parle, lui, ce n'est

pas forcément un même trajet, c'est différents trajets qui peuvent être pris, là.

M. Chevette: Allo-Stop, c'est... Moi, je cherche quelqu'un qui m'emmènerait de Chicoutimi, mettons, supposons, à Québec et je suis prêt à partager les frais d'utilisation. Donc, c'est le même principe.

Le Président (M. Lachance): Sur l'article 3, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Dans un autre ordre d'idées, sur le quatrième paragraphe, lorsqu'on parle de baptêmes, de mariages, de funérailles, je n'ai pas à l'esprit les dernières conversations qu'on avait eues avec les propriétaires de limousines et les limousines de grand luxe, est-ce qu'il y avait eu des amendements qui avaient été apportés à d'autres articles qui ont rapport à cet article quatrième là et qui auraient...

Une voix: ...à l'article 3?

M. Brodeur: Il n'y a pas de concordance à faire? Oui, article 3, quatrième paragraphe.

M. Chevette: Non. Je pense qu'on a tout fait les... Ayant décliné exactement les droits et privilèges dans les amendements qu'on a faits, on n'a pas de concordance à faire avec le 3. Et, si jamais il y en avait, là, en bout de course, de consentement, tout de suite, je vous le dis, on le fera spontanément.

M. Brodeur: Parfait, parce qu'on avait... Je me souviens qu'on avait discuté des automobiles antiques et puis des mariages, des baptêmes, etc.

M. Chevette: Non, mais l'ayant indiqué que c'est 30 ans de façon très claire, ça ne demande plus d'interprétation.

M. Brodeur: Donc, antique, c'est 30 ans.

M. Chevette: Bien, c'est que, nous autres, on fixe la barrière à 30 ans, «de plus de 30 ans».

M. Brodeur: On vieillit, M. le Président.

M. Chevette: Ou bien on rajeunit. On ne fait que changer d'âge. La vieillesse et la jeunesse, c'est entre les deux oreilles.

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

M. Gobé: M. le ministre, dans le 4^e justement. Rapidement, parce que probablement que vous allez avoir la réponse tout de suite, mais je ne veux pas que ça ait l'air farfelu. Mais, quand même, on dit «ainsi qu'au transport de personnes par automobile antique de plus de 30 ans». Bon. Une Buick 1971, là, c'est 30 ans et quelques mois, on va dire...

M. Chevette: 1971? C'est 29.

M. Gobé: Bon.

M. Chevette: Il lui en manque une.

M. Brodeur: Bien, on est en 2001, c'est...

M. Gobé: Ça dépend s'il l'a acheté... Parce qu'on achète l'année précédente, d'accord? Dans le temps que j'étais dans l'automobile, on sortait ça au mois de septembre, des fois au mois d'août. Donc, c'est la date d'inscription sur la route. O.K. Prenons 1970 — d'accord? — pour faire un chiffre rond.

M. Chevette: Pour les besoins de la cause, prenons quelque chose de clair.

M. Gobé: Oui, exactement. Prenons quelque chose de clair. Est-ce que ça veut dire que je peux faire du transport de personnes avec ça sans être régi? Si je me fie à ça, là, je suis capable de faire de la limousine, faire à peu près n'importe quoi sans être pris par la loi. Puis il y en a des bonnes qui roulent encore, hein?

M. Chevette: Vous pouvez faire du transport. Mais ça, on s'entend pour dire que c'est tellement rare...

M. Gobé: O.K. Je veux juste...

M. Chevette: Puis c'est plus attractif. Prenez, par exemple... Ça arrive, ça, quelquefois, là, dans un mariage, un 50e anniversaire de mariage. Donc, ça symbolise un certain nombre d'années. Il arrive qu'il se sort une... Je ne me rappelle plus des... Pas des Lincoln, mais il y avait des... Ça finissait par «b». Pas Edsel...

Une voix: ...

M. Chevette: Edsel. Bon bien là il en sort une, elle a 32 ans. Bien, ça paraît bien. Puis il y en a qui accrochent beaucoup de valeur aux symboles. C'est pour ça que même les associations de... Les gens disent: C'est tellement rare qu'on ne commencera pas à faire une...

M. Gobé: Mais théoriquement quelqu'un qui voudrait... Selon la loi, théoriquement, quelqu'un qui déciderait... qui n'a pas une aussi grosse voiture, là, il peut avoir une 1970, là, une Impala ou je ne sais pas trop quoi, là, plus petit. Théoriquement, s'il fait l'inspection à tous les ans, il pourrait faire du transport et dire: Moi, je fais du transport à l'aéroport de Dorval.

M. Chevette: Je peux-tu vous dire que...

M. Gobé: Non, mais théoriquement, selon la loi.

M. Chevette: Oui, oui. Mais dites-vous que c'est très théorique, parce que, quand une pièce brise, il peut être une mèche sans en faire.

M. Gobé: Oui, oui. Non, non. J'ai dit que ça serait rapide après...

M. Chevette: Juste trouver la pièce, là, il va être obligé de fouiller à peu près dans tous les fonds de

cour de scrap qu'on connaît au Québec pour trouver une pièce qui peut avoir de l'allure, puis encore...

Une voix: Et ailleurs.

M. Chevette: ...si elle n'a pas été compressée puis si le moteur n'est pas parti, puis... Non, dans les faits, c'est juste théorique, ça.

M. Brodeur: Oui, mais il peut s'acheter un corbillard flambant neuf.

M. Gobé: O.K. D'accord. C'est ce que je pensais aussi.

M. Brodeur: ...un corbillard flambant neuf, conformément à l'article 5, puis il est correct.

Une voix: Ils sont tous rendus à Cuba.

Le Président (M. Lachance): Alors, ça va pour l'article 3?

M. Chevette: S'il vous plaît, il y a un juge dans ça.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 3 est adopté?

M. Brodeur: Comptez jusqu'à 5, M. le Président.

M. Chevette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Ah! le député de Shefford me fait signe que ce n'est pas le cas.

M. Brodeur: Non, non. Non, c'est correct.

Permis de propriétaire de taxi (suite)

Dispositions générales

Le Président (M. Lachance): Ça va? Alors, article 3, adopté. Article 4. M. le ministre.

M. Chevette: Oui. Ça s'en vient, M. le Président, ça ne sera pas long. Article 4: «Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi.»

Donc, ça, c'est sans équivoque, clair, tout le monde sait ça. Tout le monde est d'accord avec ça, il y a unanimité dans tout ça. La ligue n° 1 aussi, 2, 3, 4 jusqu'à 50 et quelques sont d'accord avec ça. Il y a vraiment... tout le monde est d'accord avec ça.

Une voix: On l'adopte.

M. Brodeur: M. le Président, j'ai l'impression que le ministre veut influencer nos commentaires.

M. Gobé: C'est ça, on n'a pas d'autres choix, là, hein?

M. Chevrette: Ce n'est pas influencer vos commentaires, c'est pour tenter de vous démontrer que l'évidence, des fois, ne peut être commentée.

M. Brodeur: Loin de là notre idée, M. le Président, simplement pour faire sûr qu'il n'y a personne d'autre qui peut s'introduire là-dedans. On parlait tantôt, par exemple, là, des gens qui font du taxi seulement pour... pas seulement, mais, entre autres, pour le transport d'écoliers. Donc, on pourrait... il serait possible qu'une personne, sous apparence de chauffeur de taxi, ne fasse que du transport d'écoliers. À ce moment-là, il n'y aurait aucun permis de nécessaire pour ce genre de personne là. Parce qu'il doit y en avoir des gens qui font du transport scolaire seulement avec leur berline ou leur voiture, seulement ça. Est-ce qu'il y en a sur le marché?

M. Chevrette: Des permis...

Une voix: Ce n'est pas des permis.

M. Chevrette: Non, ce n'est pas des permis, ça.

M. Brodeur: Des personnes qui font du transport scolaire avec des berlines comme un chauffeur de taxi, sans permis de chauffeur de taxi, qui font seulement ça.

M. Chevrette: C'est exact. Il y en a 900 selon moi. De plus en plus de commissions scolaires ont adopté ce style, et, quand, l'an passé, là... ce type de transport, je veux dire. Et, l'an passé, quand on a dû effectuer des modalités de paiement à ces gens-là à cause du coût de l'essence qui a fait ça, c'est là que je me suis rendu compte qu'il y en avait pas mal. C'est entre 700 et 900?

Une voix: ...1 600 à 1 700 au total, puis il y en avait 900 qui ne font que ça...

M. Chevrette: Il y en a 900 qui ne font que ça. Et il y en aurait peut-être, au niveau des berlines comme telles, 1 600 à 1 700. Mais il y en a qui ferait autre chose que du transport écolier aussi.

M. Brodeur: Donc, il y en a une partie de ces gens-là qui ont déjà un permis de taxi, d'autres qui n'en n'ont pas ou c'est les deux ensemble, là?

M. Chevrette: Les deux sont permis au niveau scolaire. Il y en a 1 600, donc plus 700 qui sont des taxis.

M. Brodeur: O.K.

M. Chevrette: Donc 900 qui seraient des berlines privées, là.

M. Gobé: Oui. Je ne sais pas, c'est peut-être juste au niveau de la rédaction. «Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi.» Là, c'est la personne qui est touchée, on ne devrait pas plutôt...

M. Chevrette: C'est qu'on émet des permis à des propriétaires de taxi. Un permis, ça s'émet au nom d'une personne. C'est qui? Ce n'est pas le chauffeur locataire.

M. Gobé: Non.

M. Chevrette: On précise que c'est le propriétaire qui, contre rémunération, fait du transport par taxi.

Une voix: Il est attaché à un véhicule.

M. Gobé: Il est attaché au véhicule. Très bien.

M. Chevrette: Oui, exact.

M. Gobé: Ça, c'est la personne, là, dont on parle. C'est pour ça que...

M. Chevrette: Mais vous avez vu dans des nouveaux articles, par exemple, que quelqu'un pourra légalement vendre son permis puis garder, pour ses fins personnelles, l'auto. Ça, c'est un autre article, une autre chose, ça.

M. Gobé: Bien, c'est parce qu'on en avait parlé un peu avant Noël, je me souviens bien, et puis est-ce qu'il n'y a pas lieu de le rédiger autrement peut-être de la façon que ça serait le taxi... «Un permis de propriétaire de taxi...»

M. Chevrette: C'est l'interprétation des tribunaux puis sur toute la jurisprudence, là, parce qu'il y en a eu beaucoup. C'est depuis 1983 puis c'est vraiment ça. Donc, on ne voudrait pas modifier parce que ça a été vraiment l'interprétation générale donnée depuis 17 ans au moins.

M. Gobé: Est-ce qu'à ce moment-là on n'est pas obligé... il ne serait pas mieux de rajouter «permis de propriétaire de taxi valide».

M. Chevrette: Non, non.

M. Gobé: Ce n'est pas nécessaire?

M. Chevrette: Ah non, pas besoin de mettre ça, je suis sûr de ça. Sur le plan juridique, là, c'est que pour le faire ça te prend un permis. Ne parlons pas de valide, parce qu'il va dire: Pourquoi? Quelqu'un qui n'aurait pas un permis valide, il n'en aurait pas, il n'aurait pas de permis. Il faut faire attention aux qualificatifs qu'on met. On douterait-u de la validité du permis qu'on émet?

● (12 h 20) ●

M. Gobé: ...qu'on peut avoir un permis qui est périmé, comme un passeport qui est périmé.

M. Chevrette: À ce moment-là, tu n'en as pas, il ne vaut rien. Par exemple, ceux qui vont en avoir des cinq ans, si c'est passé dû, ils n'ont plus de permis. Donc, il faut faire... Moi, non, je préfère l'interprétation stricte des tribunaux présentement. C'est clair que ça ne donne pas emprise à jouer sur les dates. Il y en a un qui

va dire: Je peux-tu passé trois mois ma date de renouvellement puis que j'aie un pouvoir... Je pense que c'est plus tranché puis je pense que là-dessus on ne doit pas jouer. Adopté.

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

M. Brodeur: ...

Le Président (M. Lachance): Article 4, adopté. Article 5. M. le ministre.

M. Chevette: «Un permis de propriétaire de taxi autorise son titulaire à posséder un seul taxi, une seule limousine ou une seule limousine de grand luxe et, soit à exploiter personnellement cette automobile, s'il est par ailleurs titulaire d'un permis de chauffeur de taxi, soit à en confier l'exploitation ou la garde à un titulaire de permis de chauffeur de taxi par suite d'un contrat de location ou d'un contrat de travail prévoyant une rémunération par salaire ou par commission.

«Une même personne ne peut être directement ou indirectement titulaire de plus de permis de propriétaire de taxi que le nombre autorisé par règlement.

«Le permis de propriétaire de taxi n'autorise que le transport privé des personnes sauf dans la mesure prévue à l'article 7. Par "transport privé", on entend un transport dont l'exclusivité de la course est réservée à un client et aux personnes qu'il désigne.

«Un permis ne peut être délivré ou maintenu si un taxi, une limousine ou une limousine de grand luxe n'y est attaché. Le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi qui remplace son automobile doit faire enregistrer cette substitution à la Commission des transports du Québec avant d'utiliser l'automobile en vertu de son permis.»

Je pense que ça aussi, c'est à cause de toute la jurisprudence. On a focussé sur ce qui est généralement accepté dans les interprétations. Je comprends que ça oblige les gens à être très précis, mais c'est pour bien montrer que tu as obtenu un permis avec tel type de véhicule. Comment on pourrait réglementer par la suite les véhicules si n'importe qui, n'importe quand, peut faire n'importe quoi sans enregistrement? Il faut bien démontrer qu'on a un souci de la qualité de la flotte, vous l'avez, là.

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Le deuxième paragraphe: «Une personne ne peut être directement ou indirectement titulaire de plus de permis de propriétaire de taxi que le nombre autorisé par règlement.» Le règlement doit exister...

M. Chevette: Donne donc un exemple. Me Savard.

M. Savard (Gilles): Actuellement, le règlement, de mémoire, fixe à 20 le nombre maximum de permis qu'une personne peut détenir.

M. Gobé: Il y en a combien qui ont ça?

M. Brodeur: Il y a combien de propriétaires qui ont 20 permis?

M. Chevette: Avez-vous des statistiques? Ou bien on vous les donnera cet après-midi. C'est correct?

M. Gobé: ...que ça touche quelqu'un...

M. Chevette: Non, non, mais il y en a quelques-uns. Ce n'est pas la majorité. La grande majorité, c'est un permis, une auto. Mais il y a quelques propriétaires effectivement... Il y en a 17 qui en ont 20.

M. Brodeur: Souvent, on voit, à cause de la réglementation nombreuse — il y a plusieurs attachés politiques du côté du ministre...

M. Chevette: Mais c'est en collaboration que ça s'est bâti, ça.

M. Brodeur: Oui, en effet.

M. Chevette: Vous semblez l'oublier.

M. Brodeur: Tout simplement pour...

M. Chevette: On n'a pas eu juste des contestataires dans l'élaboration de ce projet, on a eu des collaborateurs et des partenaires. Ça vous réjouit?

M. Brodeur: Ça me réjouit énormément, M. le Président...

M. Chevette: J'ai hâte que vous le prouviez puis que vous le démontriez, là.

M. Brodeur: ...de voir que le partenariat règne en toutes questions ici. Mais je veux revenir à la question de base que j'avais à poser, parce que souvent, dans toutes sortes de domaines, on voit que les règlements fixent un nombre maximum de permis ou d'autorisations pour faire telle ou telle chose, et il arrive souvent qu'on fait indirectement ce qu'on n'a pas le droit de faire directement, et il y a des prête-noms. Est-ce que présentement on peut penser qu'il y a des entreprises à propriétaire unique qui auraient, par exemple, 40 permis, alors qu'on sait bien que celui qui contrôle est le même? Est-ce que c'est nécessaire d'avoir un règlement qui limite de cette façon le nombre de permis ou voit-on, dans un cas où on pourrait augmenter le nombre de permis, une possibilité de monopole dans l'industrie? Est-ce que c'est fait dans cet objectif-là?

M. Chevette: Non, ce n'était pas dans les objectifs, mais il est évident que, dans les faits, plus vous accentuez le nombre de permis à un seul, plus ça devient une entreprise dont les salariés pourraient revendiquer nettement une convention collective, et là vous tomberiez dans le piège que ces gens-là ne veulent même pas quand on discute avec eux autres. Regardez tout le tintamarre qu'ils ont fait autour de la syndicalisation. Bien, si tu deviens une entreprise

unique, par exemple, tu as 400 autos... Je m'appelle Guy Chevette et j'ai 400 permis rattachés à 400 autos puis, par des entourloupettes légales, je suis arrivé à dire que c'étaient des non-salariés au sens de la loi. Vous irez devant les tribunaux prouver pendant bien, bien des années que c'est vraiment des locataires. À ce moment-là, ils vont vous dire: Va-t'en chez Tilden. Je ne pense pas que ça résisterait longtemps devant les tribunaux, moi, quelqu'un qui...

M. Gobé: Le jugement Métro-Richelieu.

M. Chevette: Exact. Puis vous savez où ça conduit après, hein? Tu peux pendant un certain temps, par exemple. Regardez ce qu'ils ont fait, ils ont vendu les camions à des employés puis ils ont dit: Tu deviens ton propriétaire. Regardez après x années...

M. Gobé: Ils louaient le camion de la compagnie.

M. Chevette: Vous savez ce qui est arrivé. Moi, je pense qu'on ne peut pas continuellement contourner une législation par des entourloupettes. À un moment donné, la justice arrive puis dit: Bien, écoutez, là, c'est évident à l'oeil nu que vous avez contourné une législation et vous voulez éviter. Donc, je ne crois pas que les propriétaires actuels puissent contester longtemps le fait qu'on les limite dans le nombre, surtout que ce sont eux qui, par l'intermédiaire de quelques porte-parole, ont fait peur à peu près à toute l'industrie avec le mot «syndicat».

M. Gobé: M. le Président.

M. Chevette: On ne peut pas parler des deux côtés de la bouche en même temps. Il n'y en a pas gros qui peuvent faire ça au Québec ni dans l'ensemble canadien.

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

M. Gobé: Oui. Je ne voudrais pas argumenter sur la dernière phrase de M. le ministre, je vais parler d'autre chose, parce qu'on pourrait en faire un débat. Mais, M. le ministre, les gens qui ont déjà des permis, plusieurs permis, quand la loi va passer, leurs permis, ils vont être obligés de s'en débarrasser, ils en ont plusieurs.

M. Chevette: Non, non, ils les gardent.

M. Gobé: Donc, ils ont un droit acquis.

M. Chevette: Tous ceux qui ont des permis actuels en vertu des règlement actuels ne perdent rien, ils ne perdent rien sur la valeur de leurs permis. C'est les nouveaux qui, eux, sont confinés à avoir des permis de cinq ans.

M. Gobé: Non, mais seulement...

M. Chevette: Il y en a peut-être parmi les propriétaires actuels qui aimeraient avoir des permis,

même si c'est pour cinq ans, parce qu'il y a un débouché dans une municipalité à côté puis ils ont quelques piastres à investir. C'est leur choix, ça, mais ils seront soumis à la nouvelle réglementation de l'octroi des permis de cinq ans.

M. Gobé: Là, je suis d'accord, j'en conviens avec vous. Mais ma question était peut-être un peu différente, M. le ministre, c'est: Un propriétaire qui, actuellement, a 10 permis — ça, on le sait qu'il y en a 17, soi-disant, qui ont plus qu'un permis — est-ce qu'il va être obligé de se départir de ses neuf autres permis?

M. Chevette: Non, monsieur.

M. Gobé: Il a un droit acquis. C'est ça, la question que je voulais poser. Parce qu'il y aurait un problème au niveau du coût, là, hein? Il serait obligé de s'en débarrasser, puis qui les achète? À quel prix? Comment?

M. Chevette: Il y en a même un à Hull qui aurait plus que 20 présentement...

Une voix: Mais qui a été confirmé.

M. Chevette: ...mais qui a été confirmé. Donc, il ne perd pas ses avantages, sauf que le règlement... Puis c'est parce que c'était avant 1973. Il y en a un seul. Il y en a un seul de même.

M. Brodeur: Il a un droit acquis depuis...

M. Gobé: Il a un droit acquis, donc il reste comme ça?

M. Chevette: Oui, parce qu'il a été acquis avant 1973.

M. Gobé: D'accord.

M. Chevette: Depuis 1973, c'était bien avant...

M. Gobé: À partir de maintenant... Bien, à partir du jour — pas de maintenant — où le projet de loi sera adopté les gens, les nouveaux ne pourront plus avoir plus que 20?

M. Chevette: Exact.

M. Gobé: Personne ne pourra dire: Moi, j'achète d'autres permis aux gens là-bas...

M. Chevette: Non, parce que là ils le savent. Ils le savent, même le règlement d'avant aujourd'hui précise 20. Il y en a un seul qui a dépassé 20 parce que c'était avant 1973, puis il l'avait acquis bien avant...

M. Gobé: Est-ce que les autres qui en ont plus qu'un vont pouvoir les vendre aussi s'ils le désirent?

M. Chevette: Qui en ont plus qu'un?

M. Gobé: Oui, le propriétaire qui a cinq permis...

M. Chevrette: Bien, c'est la valeur que je veux...

M. Gobé: ...il dit: Moi, je veux en vendre quatre, je veux juste en garder un.

M. Chevrette: ...puis n'oubliez pas que... Par exemple, prenons un type de Sainte-Foy qui en aurait quatre puis qu'ils sont cotés à 60 000 \$, les quatre. Il peut les vendre.

M. Gobé: Il a le droit de les vendre, hein?

M. Chevrette: C'est justement ce qu'on a voulu garantir, c'était la valeur actuelle. C'est ces quatre-là. Mais supposez que Sainte-Foy dirait: Il y a besoin de deux permis additionnels. Par exemple, sur le plan théorique toujours, bien, s'il y en a un qui en a 12 puis qui les achèterait, les deux nouveaux permis à cinq ans, là, il pourrait. Mais il ne pourrait pas, s'il en a 20, aller en chercher deux. On se comprend bien? Le 20 vaut comme mesure maximale.

Le Président (M. Lachance): Je m'excuse.

M. Gobé: On peut revenir après, M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons suspendre les travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 14 h 26)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre, nous allons reprendre les travaux de la commission qui sont de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 163, Loi concernant les services de transport par taxi, M. le ministre.

M. Chevrette: Oui. Vous aviez demandé, ce matin, les projets de mise en commun des services de transport collectif. Je voudrais vous donner les endroits où il y a des expériences qui se font, de sorte que vous verrez... j'avais parlé de Montmagny. C'est effectivement le premier qui est dans la liste; je ne m'étais pas trompé.

Le Président (M. Lachance): ...dans la belle région de Chaudière-Appalaches.

M. Chevrette: Je pourrais en distribuer, là, aux membres de la commission.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y en a des copies pour tous les membres?

M. Chevrette: Je crois que si.

Le Président (M. Lachance): Sinon, on pourrait faire des copies.

M. Chevrette: Non, je crois que si; je pense qu'on en a.

Le Président (M. Lachance): Oui, très bien. Alors, merci.

Merci de la suspension de nos travaux, nous en étions à l'article 5. Après avoir cheminé de façon accélérée pendant quatre articles, nous en sommes à l'article 5. Est-ce qu'il y a des commentaires, des observations, des questions ou d'autres choses concernant l'article 5?

Une voix: Je demanderais une suspension de 30 secondes.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Suspension de quelques secondes.

(Suspension de la séance à 14 h 27)

(Reprise à 14 h 28)

Le Président (M. Lachance): Alors, nous reprenons nos travaux. Est-ce qu'il y a d'autres observations concernant l'article 5 ou si on doit considérer que cet article est adopté?

M. Brodeur: Y a-t-il quelque chose de spécial...

M. Gobé: Je pense qu'on avait presque épuisé le sujet, hein?

Le Président (M. Lachance): Je crois bien.

M. Chevrette: Vous aviez l'air d'être épuisé vous-même.

M. Gobé: Non, non!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Non, non, non, pas du tout.

Le Président (M. Lachance): Alors, c'est ce qu'on va voir dans les prochaines...

M. Brodeur: On n'en fera pas une question très personnelle.

M. Gobé: Non, non, pas du tout.

M. Chevrette: Non, non, il ne faut pas. C'est une question de perception d'abord.

M. Brodeur: Oui, oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 5 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 6. M. le ministre.

M. Chevrette: «Le permis de propriétaire de taxi est délivré pour desservir une agglomération délimitée par la Commission.»

«Ce permis permet de plus à son titulaire d'offrir des services de transport par taxi sur un territoire pour lequel aucun autre permis n'est délivré ainsi que sur tout autre territoire lorsque, dans ce cas, le point d'origine ou la destination de la course est situé dans l'agglomération de desserte identifiée par le permis. Toutefois, ce permis peut permettre ou interdire, aux conditions fixées par règlement, à un titulaire, la desserte de territoires comportant des infrastructures et des équipements collectifs régionaux.»

Je pense que c'est assez clair, on en a discuté par ricochet longtemps, au mois de décembre, dans des grandes nuits...

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président, nous en avons discuté durant... en tout cas, moi, jusqu'à minuit; je ne sais pas si le ministre en a discuté durant de grandes nuits, lui.

M. Chevette: Je corrigeais vos inexactitudes dans mes rêves.

M. Brodeur: Ah bon!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Vous avez fait des cauchemars, quelquefois?

M. Brodeur: C'est ce que je m'apprêtais à dire.

M. Chevette: Oui. Surtout suite à vos discours, oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: C'est ce que je me disais aussi. À vous voir le lendemain matin, je me disais: Bon, on pourrait-u se faire pardonner de vous avoir gâché vos moments de repos?

• (14 h 30) •

M. Brodeur: Dans cet article-là, on parle de permis de taxi attachés à un point d'origine, si on peut y aller par déduction, là. Il y a d'autres articles plus loin, je crois, qui donnent plus de précision à cet article-là concernant les points de départ, d'origine, les endroits où on peut aller... ou c'était peut-être plutôt dans les limousines, pardon! C'était les limousines.

M. Chevette: Oui, parce que, dans le cas des taxis, le permis est toujours octroyé pour une agglomération. Donc, c'est facilement identifiable; c'est délimité par la Commission des transports. Mais on a dit que je n'y touchais pas, indépendamment des fusions — vous vous rappellerez. C'est pour ça que je dis qu'on en a discuté parce que... Quand on en a discuté, j'ai dit: Si je m'en vais vers le maintien de la valeur des permis, il ne faut pas que je me mette à toucher au lieu d'octroi actuel, sinon je déferais ce que je voulais garantir.

M. Brodeur: O.K. Est-ce qu'il y a de nombreuses infractions qui sont commises concernant ces articles-là qui sont en vigueur actuellement concernant le territoire?

M. Chevette: À l'occasion, il y en a. Il a beaucoup de plaintes. Ça ne se rend pas nécessairement au bout. C'est entre propriétaires ou entre chauffeurs que ça se parle dans le blanc des yeux. J'ai déjà assisté à quelques scènes, moi, personnellement.

M. Brodeur: Oui? C'est le genre de cas, par exemple, où quelqu'un, il faut qu'il aille... une course jusqu'à l'aéroport, puis ça s'adonne qu'il y en a un qui sort de l'aéroport, puis il le rembarque puis il le ramène, là.

M. Chevette: Ça, ça arrive. Mais ça, c'est le non-respect de leurs propres règles. Ils pourront, avec un code d'éthique et avec un code de discipline, régir ça.

M. Brodeur: Mais est-ce que c'est légal, ça, présentement?

M. Chevette: Si on se donne des règles de jeu, que tu débarques ton client et tu... Parce que ça peut être quelqu'un, par exemple, de Verdun qui débarque un client. S'il embarque quelqu'un, par exemple, je ne sais pas, du boulevard Décarie à Montréal puis c'est autour d'un citoyen qui est dans sa zone, ce n'est pas correct, c'est briser les règles du jeu.

Moi, là-dedans, je suis pour une rigueur mais une prise en main par les individus eux-mêmes. C'est ça qu'on dit. Il y en aura toujours... Vous n'empêchez pas. Il y en a toujours qui sont fins finauds, puis c'est l'appât du gain à très court terme, ça, parce que, souvent, ils s'attirent des problèmes qui leur créent bien plus d'emmerdement qu'un petit demi-voyage. Mais ils les identifient très facilement par les plaques d'immatriculation en plus.

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

M. Gobé: Merci, M. le Président. Est-ce que la fusion des municipalités sur l'île de Montréal va modifier... la répartition?

M. Chevette: Je ne changerai pas les zones. Je vous l'ai dit, j'ai une parole, je n'en ai pas deux. Si je veux maintenir la valeur des permis actuels, je ne commencerai pas à tataouiner.

Prenez Québec, Sainte-Foy ne vaut pas ce qu'il y a à Beauport. Ça fait que, si je me mets à jouer dans les zones, je vais avoir l'air fin. Pensez-vous que ceux qui m'appuient ici, à Québec, là, ils ne me courront pas après? Moi, je veux être montrable puis je veux être capable de me regarder dans le miroir le lendemain matin. Ça arrive que, certains matins, je me trouve pas pire quand je me compare. J'ai bien dit «quand je me compare».

M. Brodeur: Oui, tout dépendant à qui.

M. Chevette: Ha, ha, ha! Ça, c'est vrai. On est rendu à parler de notre beauté. C'est grave en Hérode! On est aussi bien d'avancer dans le projet de loi.

M. Brodeur: Oui. Ça paraît qu'on est reposés, M. le Président, hein?

M. Gobé: Dans votre cas, vous en regagnez en vieillissant, je pense.

M. Chevrette: C'est ce que ma blonde m'a dit hier soir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Oui?

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'on peut revenir à l'article 6?

M. Brodeur: Oui. J'ai compris que vous partiez en vacances bientôt aussi.

M. Chevrette: Je ne pars pas en vacances, je pars en mission.

M. Brodeur: En mission. Ah! O.K.

M. Gobé: Pour se faire bronzer.

M. Chevrette: C'est très différent.

M. Brodeur: C'est très différent.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 6 est-il adopté?

M. Gobé: Mais est-ce qu'on ne risque pas de se retrouver, à Montréal, à un moment donné, avec ce genre de problématique où on va faire des zones par quartier? Prenons un exemple: actuellement, les gens qui sont dans Rivière-des-Prairies...

M. Chevrette: Actuellement, il y a trois zones qui sont pour l'île de Montréal.

M. Gobé: Les gens qui sont au bout de l'île, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, ils sont dans une zone qui va jusqu'à quel endroit, eux? Je vais vous donner un exemple...

M. Chevrette: Jusqu'au bout de l'île, je pense.

M. Gobé: Jusqu'au bout de l'île, mais du bout de l'île jusque où?

M. Chevrette: On va vous le donner d'une façon plus précise.

M. Gobé: Vous allez voir pourquoi je vous dis ça, parce que, dans une même ville — puis je ne fais pas de polémique, de politique — c'est l'équité, normalement, pour tout le monde, les gens vont venir nous demander ça.

M. Chevrette: Non, mais la valeur, la plus-value du permis qui a été acheté, c'est souvent parce que, par exemple, un quartier s'est développé. Ils ont

acheté, par exemple, au moment où il y avait quelques projets domiciliaires, quelques projets industriels qui commençaient puis ils ont payé 30 000 \$, 35 000 \$ puis ça en vaut 45 000 \$. Ils ne veulent pas voir modifier ça. Parce que, le gars qui a payé 45 000 \$ ou la femme qui a payé 45 000 \$, elle veut avoir son 45 000 \$, minimale-ment.

C'est pour ça que je dis, indépendamment des fusions municipales, au-delà de ça, il y a des zones à l'intérieur même d'un milieu naturel qui ne représentent pas le même potentiel. Donc, à partir de là, je garde les zones actuelles. S'il y avait des modifications ultérieurement, ça sera parce qu'on les aura discutées, parce qu'on se sera entendu puis parce qu'on aura trouvé un moyen de ne pas affecter.

Vous vous rappelez, au début, j'avais lancé même une idée, moi: S'il y a un surplus de taxis dans un arrondissement à cause soit du dépeuplement de cet arrondissement-là, on pourrait aller travailler ailleurs sans perte. On pourrait-tu trouver un moyen? J'avais lancé ça comme idée, puis oups! Je me rappelle qu'il y a un certain groupe que vous allez rencontrer demain, là; j'avais l'air à commettre une hérésie. Bon, bien, moi, je suis contre les hérétiques. J'ai arrêté. Mais il reste que, sur le plan humain, si on se parlait, il y aurait moyen de régler des problèmes sans affecter la valeur d'un permis — si on veut se parler.

Le Président (M. Lachance): L'article 6...

M. Chevrette: Agglomération de l'Est de Montréal: le territoire des municipalités d'Anjou, Montréal-Est, Montréal-Nord, Saint-Léonard et les secteurs de Montréal auparavant connus sous le nom de Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies, c'est ça que c'est dans votre coin. Ça sera décrit; on l'ajustera dans ce sens-là. Si les noms changeaient, on prendra le même périmètre avec les nouveaux noms, puis c'est tout.

M. Gobé: Ça s'appelle les nouveaux arrondissements.

M. Chevrette: Ça ne fait rien. On les délimitera. Ça pourrait être une partie de l'arrondissement de... Ça touchera exactement...

M. Gobé: On change... Les délimitations évoluent.

M. Chevrette: Oui, mais, moi, je ne changerai pas. On se comprend-tu?

M. Gobé: Oui, oui, je comprends.

M. Chevrette: Supposons que ça se rend, je ne sais pas, à la rue Monseigneur-Bourget actuellement. Bon bien ça sera l'arrondissement numéro arrêtant à la rue Bourget. Je vous ai dit: Je n'y toucherai pas. On se comprend bien?

M. Gobé: O.K.

M. Chevrette: Vous avez déjà un exemple de ce qu'il pourrait être...

M. Gobé: Auparavant connu... Rivière-des-Prairies...

M. Chevette: Oui, auparavant connu sous le nom de Pointe-aux-Trembles puis de Rivière-des-Prairies.

M. Gobé: ...mais ça se fait.

M. Chevette: Moi, j'aime beaucoup le *Dictionnaire des synonymes*, en plus.

M. Gobé: Oui, qui a été...

M. Chevette: Quand on veut décrire quelque chose, au lieu de s'obstiner sur un mot, tu dis: Trouvez-en donc un qui veut dire la même chose, je vais être d'accord avec vous. Je n'ai pas de trouble avec ça, moi. J'ai enseigné le français.

M. Gobé: Non, c'est juste pour savoir si...

M. Chevette: On a une langue riche.

M. Gobé: Oui, qui mérite d'être enrichie encore.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que j'en déduis que l'article 6 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

M. Brodeur: Avec le nouveau premier ministre, on risque d'enrichir notre langue.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Il a du vocabulaire.

M. Brodeur: Beaucoup.

M. Gobé: De la répartie, surtout.

Le Président (M. Lachance): Donc, l'article 6 est adopté. Article 7. M. le ministre.

M. Chevette: «Un titulaire de permis de propriétaire de taxi peut offrir des services de transport collectif de personnes s'il est lié par contrat avec une autorité municipale ou supramunicipale ou avec toute autre personne autorisée par décret. Tels services collectifs peuvent être effectués sur l'ensemble du territoire du contractant si le territoire de desserte du permis de propriétaire de taxi est compris, en tout ou en partie, dans celui du contractant.

«Des services de transport collectif peuvent aussi être assurés par un titulaire de permis de propriétaire de taxi aux endroits et selon les conditions pouvant notamment porter sur les parcours et services prévus par règlement, lorsque le territoire de desserte du permis du titulaire recoupe en tout ou en partie celui du parcours ou du service.»

Ça, on en a discuté aussi, puis...

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président.

M. Chevette: On y a touché par ricochet, ce matin, également.

M. Brodeur: O.K. Ça veut tout simplement dire et ça pourrait vouloir dire qu'une municipalité, par exemple... Je pense qu'il y a une municipalité, je ne sais pas si c'est Victoriaville, qui utilise les services de taxi, pour ainsi dire, comme un service d'autobus. Donc, arrêtés à certains endroits de taxis ou ce sont les chauffeurs de taxi qui assurent le transport même par groupes. On peut attendre sur un coin de rue à deux, trois, dans un arrêt de taxi assimilé à un arrêt d'autobus. Et ça fait en sorte que la municipalité peut se desservir en transport public par ses chauffeurs de taxi. Est-ce que c'est bien ça?

M. Chevette: Je vais demander à M. Martin de vous expliquer, mais je voudrais donner l'exemple de Rimouski. C'est tout le territoire au complet, lui dans le cas de Rimouski. Dans le cas de Sorel, comment ça fonctionne?

M. Martin (Claude): C'est du rabatement. Il existe déjà actuellement...

Le Président (M. Lachance): Voulez-vous vous identifier avec votre petit nom?

M. Martin (Claude): M. Martin.

M. Chevette: Claude.

M. Martin (Claude): Claude Martin.

M. Brodeur: Je pensais que c'était M. Martin; ça aurait pu.

M. Martin (Claude): C'est possible, ça aussi.

M. Brodeur: Oui. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Martin-pêcheur.

● (14 h 40) ●

M. Martin (Claude): Donc, sur le territoire actuel de Rimouski, l'ensemble du transport en commun est offert par taxi sur un service d'appel au préalable avec des postes où les gens doivent se rendre. Au niveau de la subvention, c'est la même chose que si c'était par autobus, avec les mêmes subventions du ministère des Transports. C'est la première façon de faire.

Existe aussi du rabatement. L'exemple qu'on peut donner, Sorel, des zones avec moins grande densité de population, la desserte se fait par taxi, et c'est rabattu sur la ligne régulière de transport par autobus. C'est une façon de faire également. Et on a des organismes publics, comme la région de Québec et la Rive-Sud de Montréal qui exploitent aussi des taxis. Tant qu'on n'a pas le nombre suffisant de personnes, le taxi devient le transport collectif, et c'est ce que l'article prévoit à ce niveau-là.

M. Gobé: Laval fait ça aussi.

M. Martin (Claude): Également, oui.

M. Brodeur: C'est ça, parce que j'ai vu un reportage aux nouvelles régionales de Radio-Canada, à Sherbrooke, où une municipalité des Cantons-de-l'Est, je crois, utilise ce genre de principe là. Ça existe donc présentement dans la loi qui est en vigueur?

M. Chevette: C'est permissible, c'est ça.

M. Brodeur: C'est permissible.

M. Gobé: Effectivement. Mais, M. le Président?

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

M. Gobé: Merci. Dans le cas du transport adapté, c'est le même principe, hein, contractant avec un organisme. Est-ce qu'on peut penser que le taxi, prenant une personne, je ne sais pas... prenons un exemple que je connais bien qui est de la région de Montréal, donc à Rivière-des-Prairies, d'accord, emmène cette personne-là à Ahuntsic — au cégep d'Ahuntsic, par exemple. Là, le taxi est obligé de revenir à vide dans sa zone de Pointe-aux-Trembles, Saint-Léonard, puisqu'il n'est plus dans sa zone. Mais, est-ce qu'il ne serait pas possible à ce moment-là, qu'il puisse prendre une autre personne en transport adapté pour l'emmener à un autre endroit, si c'est donné par la Régie régionale? Donc, la Régie régionale de Montréal s'occuperait de ça ou la STCUM?

M. Chevette: Je vais vous répondre à vous, là; M. Martin répondra à l'autre partie. Au niveau des contrats qui se signent entre les associations ou les ligues par rapport à une corporation s'occupant du transport adapté, il y a des règles du jeu qui s'établissent: tant d'heures par semaine au niveau de la flotte, etc.. Mais ça peut être des territoires différents effectivement des agglomérations ou des territoires de ligue actuels, c'est évident, parce que je pense que le transport adapté de Montréal, ça dépasse largement une seule agglomération.

M. Gobé: Oui. Vous avez raison en ce qui concerne Montréal. L'exemple que j'ai pris pour Montréal, je voulais juste vérifier que c'était comme ça. Parce que, quand vous consultez un peu le site Internet de l'AMT, lorsque vous allez à la rubrique Transport adapté, vous voyez qu'ils expliquent un peu qu'est-ce qui se passe et ils font une mise en garde en disant: Malheureusement, il n'y a pas de complémentarité, il n'y a pas de connexion ou de correspondance entre les différentes régions. Alors, quelqu'un qui va dans Montréal, ça peut se faire parce que c'est la STCUM qui gère ça, ou ça peut être la Régie régionale qui pourrait être un des contractants.

Mais, lorsque, par exemple, quelqu'un qui part du Duvernay, dans le bout du pont Pie-IX, au pont Saint-Vincent-de-Paul... alors, à la limite du pont Pie-IX, prend un transport adapté pour se rendre, je ne sais pas, moi, de l'autre côté du pont à Montréal ou plus loin,

eh bien, le chauffeur de taxi à ce moment-là est obligé de revenir sur le territoire de Laval à vide, même s'il y avait quelqu'un de cette région-là, de Montréal donc, dans le coin où il a déposé, qui, lui, voudrait retourner à Laval.

M. Chevette: Je ne connais pas les...

M. Gobé: Il n'y a de... c'est sur le site — je vous encourage à le regarder — de l'AMT qui est assez bien fait. Ça m'avait surpris, parce que, pour qu'ils mettent ça comme... on peut mettre bien des choses sur un site Internet, mais pour qu'ils mettent cela, vraiment, c'est qu'il y a un problème, certainement.

M. Chevette: Je comprends ce que vous dites, mais je dois vous dire que le type, le propriétaire du permis qui a payé 45 000 \$ pour desservir un territoire, si on rend tout permissible, on n'a plus besoin de bornes. À ce compte-là, ça serait à celui qui est le plus vite pour aller à telle place puis prendre le plus de monde possible sur le faille.

M. Gobé: ...parle pas de transport adapté, ils ont un contrat, là.

M. Chevette: Non, non, mais je pense que ça vaut pour tous les types de transport. Déjà, le transport adapté peut prendre quelqu'un puis l'envoyer sur toute l'île de Montréal — déjà — dans ce contrat le liant avec le nombre d'heures minimum ou maximum plutôt là; déjà il y a ça. Si, en plus...

Ah! vous demandez, vous, si l'individu, par exemple, un chauffeur de taxi de la ligne 1 — prenons un exemple — prend une personne qui a besoin de transport adapté; prenons l'inverse, il s'en va la mener dans le bout de Pointe-aux-Trembles, est-ce que la Corporation du transport adapté pourrait lui affecter le transport d'une personne de Pointe-aux-Trembles à Montréal? C'est ça que vous voulez savoir?

M. Gobé: C'est ça, oui.

M. Martin (Claude): D'ailleurs, à l'article 7 qui fait l'objet de notre attention, effectivement, pour rendre compétitifs les gens de taxi, il y a une ouverture qui est faite à l'ensemble du territoire de l'organisme qui organise, parce que ça devenait une contrainte au niveau même de l'industrie du taxi et non productif de faire revenir des taxis à vide. Donc, il devient possible maintenant, sur l'ensemble du territoire, au-delà des territoires de desserte, je dirais, habituels, de faire ce type de transport beaucoup plus productif. Si on envoie quelqu'un à Pointe-aux-Trembles du centre-ville, on peut ramener quelqu'un. C'est une ouverture qui est faite là.

M. Gobé: C'est aussi ma question. C'est parce que les gens qui sont venus en commission parlementaire — vous vous en souvenez, M. le ministre — qui ont parlé de transport adapté plus... Je vous ai un peu questionné en Chambre là-dessus. On sait qu'il y a des listes d'attente pour certaines... Le transport adapté, il y a des gens qui ne peuvent pas en

avoir, il y a des cancellations, toutes sortes de choses, et dans une bonne organisation du service — c'est ça qu'on doit viser aussi pour la clientèle — eh bien, je trouve qu'il est dommage que, lorsqu'il y a des ressources disponibles dans un coin, même s'il n'est pas originaire de cette région-là, on ne puisse pas l'utiliser, d'autant plus que... sinon, il n'y aura aucune ressource, en tenant compte du service au client.

La question que je voulais dire... À Montréal, je savais que ça se faisait déjà, parce que M. Zampino m'avait parlé de ça, mais je voulais juste avoir votre confirmation, puis je suis content que vous me le confirmiez. Mais est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'étendre ça à l'AMT? Parce que, vous savez, aujourd'hui, les mêmes transports de gens non handicapés ou non adaptés, pour leurs activités professionnelles, de santé, d'études ou autres se font de la même manière que les autres; donc, d'un côté à l'autre de l'AMT. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de voir, avec l'industrie du taxi ou avec l'AMT, avec la STCUM, la STL — la Société de transport de Laval — celle de la Rive-Sud, une manière d'intégration de ces services avec les ordinateurs? Comme vous savez, ils ont besoin d'un nouvel ordinateur, d'ailleurs, à la STCUM. C'est pour ça qu'ils disent que c'est du...

M. Chevette: Mais, ce qu'on me dit, c'est qu'il y a déjà des expériences qui se mènent. Mais je ne veux pas non plus brusquer les affaires, parce qu'il y a trois sociétés de transport présentement. On ne les fusionne même pas, malgré...

M. Gobé: Malgré l'AMT.

M. Chevette: Malgré l'AMT. Puis, même sur le plan politique, avec les fusions, on ne les fusionne pas. Vous avez remarqué ça? Donc, pourquoi je serais plus vite qu'eux autres...

M. Gobé: ...

M. Chevette: ...puis m'amener des problèmes peut-être majeurs? Parce que je suis pris avec une contingence, à court terme, qui est majeure, là. Moi, je veux y aller relativement lentement pour qu'on voie clair dans ça, parce que, le premier souci, c'est d'agrandir le pool de travail, le gâteau accessible pour l'industrie du taxi. Plus j'abats les barrières de tous genres, je peux créer des raretés artificielles dans certains cas, puis dans d'autres cas, je peux aussi provoquer des confrontations, parce qu'on l'a fait, même si les structures, elles, n'ont pas changé.

M. Gobé: ...

M. Chevette: Dans le cadre d'une intégration, par exemple, vous avez raison; il va falloir qu'on le regarde avec les ligues, qu'on le regarde avec l'Association, qu'on le regarde avec les groupes intéressés, puis toujours avec le souci de garder intacte la mise de fonds de l'individu.

M. Gobé: O.K. On est bien content, oui.

M. Chevette: À court terme, c'est pour ça que je ne peux pas me précipiter trop vite, parce que, si je me précipite puis si les permis perdaient 10 000 \$, aïe! on en mangerait-ù une, autant vous autres que nous autres. Puis ce n'est pas ça qu'on veut. Donc, c'est pour ça qu'il faut être prudent, il faut avoir des mécanismes de concertation, puis au besoin, modifier.

M. Gobé: Vous avez raison, M. le ministre, et je suis d'accord avec votre prudence, et c'est vrai que, en politique des fois, pour des raisons qui sont humanitaires ou qui nous semblent bonnes, on bulldoze les choses, on va trop vite. Des fois, on ne va pas assez vite, mais des fois, on fait l'inverse, puis ça crée d'autres genres de problèmes.

Mais vous êtes conscient; vous l'avez dit vous-même encore ce matin. Vous avez dit qu'il y avait des problèmes importants au niveau du transport adapté, particulièrement dans la grande région de Montréal qui est couverte par l'AMT, et on se doit aussi d'y trouver des solutions rapides, et je crois que c'est lié très étroitement à la réforme que vous faites maintenant. Et, vu qu'on l'ouvre d'un côté, je pense qu'on pourrait se faire reprocher un jour par les gens — vous comme nous — de ne pas saisir cette opportunité pour annoncer... au moins dire qu'on va faire quelque chose et qu'on va travailler dans ce sens-là, si on ne le fait pas dans ce projet de loi là.

M. Chevette: Ce ne serait pas le cas, par exemple, si j'avais une seule entité de transport adapté pour l'ensemble du territoire.

M. Gobé: Ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas en faire une.

● (14 h 50) ●

M. Chevette: Mais prenez ville de Laval. On va se dire les vraies choses. Laval, je ne sais pas, moi, elle participe à 14 %, supposons, de son foncier pour le transport adapté; Rimouski, pas une cenne — Montréal, 20 % ou 21 %. Qu'on regarde toute la diversité actuellement, c'est dans l'effort fait. Vous risqueriez, en enlevant la barrière à court terme, que Montréal, qui paye déjà 20 %, assume une partie du territoire de quelqu'un qui ne fait pas le même effort fiscal, comme citoyen.

C'est assez complexe, cette mosus d'affaire là, au point que ça me... je comprends ce que vous dites. Ça pourrait être logique, en autant qu'il y ait une structure unique, parce qu'on se lie par contrat avec une structure unique. Là, on pourrait comprendre que, si on a besoin de 700 taxis, bien, 700 taxis sur le territoire desservi par le service unique, éviter les dédoublements et tout, ça, je le comprendrais. Mais je vois quelqu'un, qui partirait de Montréal, qui est lié par contrat avec des tarifs x bien précis. Il part de Montréal puis s'en va mener quelqu'un à Laval. Il reprendrait quelqu'un de Laval, en étant payé par Montréal présentement? Comment, on assumerait...

M. Gobé: Bien, oui, vous avez raison...

M. Chevette: ...comment on assumerait l'addition? Vous comprenez ce que je veux dire?

M. Gobé: Je suis d'accord avec vous là-dessus.

M. Chevrette: Alors qu'il y a une ville qui fait un effort de 20 %, l'autre de 14 %. Bien...

M. Gobé: D'où l'importance de...

M. Chevrette: ...j'ai de la misère à...

M. Gobé: ...de se pencher sur ça, et...

M. Chevrette: Ah, exact! J'y ai pensé beaucoup.

M. Gobé: ...comme je dis, si on ne peut pas le faire avec ça, parce que le projet ne s'y prête pas tellement, mais le débat a quand même été fait; les gens sont venus, puis la situation est quand même assez criante. Peut être que, comme prochaine étape de vos réformes, ce serait peut-être de dire: On se penche là-dessus et on regarde s'il n'y a pas moyen de faire une structure qui verrait à desservir l'ensemble... L'AMT(V) est peut-être l'organisme qui pourrait coordonner ça.

M. Chevrette: Mais, si t'as une consultation à la fin de janvier, là, sur le transport adapté...

M. Gobé: Ah, oui.

M. Chevrette: ...une grande consultation, puis moi, je suis obligé maintenant, en vertu des législations qui ont été passées sur les fusions, d'adapter les structures ou les pouvoirs de l'AMT par rapport aux autres. Donc, je vais personnellement préparer un projet de loi, et on verra qu'est-ce qu'on peut faire.

M. Gobé: ...l'occasion de...

M. Chevrette: Mais, ce dossier-là, si vous ne l'avez pas eu, je pense que vous l'avez reçu dernièrement, là. C'est tout le texte de bas sur le cadre organisationnel et financier du transport adapté.

M. Gobé: Non, je n'ai pas...

M. Chevrette: Bien, vous l'avez probablement eu à votre bureau, là; les Fêtes...

M. Gobé: Ah! O.K. C'est possible, oui.

M. Chevrette: C'est possiblement à cause des Fêtes qu'on n'a pas eu le temps encore de dépouiller les quelques pieds de papperasse, là. C'est un document de base. Je ne dis pas que c'est parfait, mais ça enclenche le débat, ça va permettre un débat intelligent là-dessus.

M. Gobé: Et l'article 7 nous amène, comme le disait M. Martin, je crois, à nous questionner là-dessus. Et je pense que les gens qui sont venus parler de ça devant nous...

M. Chevrette: Oui.

M. Gobé: ...s'attendent à ce qu'on donne, même si on ne répond pas peut-être obligatoirement... Avec ça, alors...

M. Chevrette: Oui, oui, d'autant plus que, entre vous et moi, la consultation est obligatoire présentement. Si on ne le faisait pas, on manquerait à nos devoirs.

M. Gobé: Oui.

M. Chevrette: Comment peut-on continuer à subventionner des corporations de transport adapté quand des villes font des efforts de 20 %, les autres de 5 %, les autres de 4 % puis qu'ils ont la même base de subventionnement? Je veux dire, à un moment donné, il va falloir qu'il y ait une certaine équité, puis c'est ça que je veux viser aussi.

M. Gobé: Ça fait partie de votre réflexion, que vous nous avez amenée ce matin — qu'on a amenée ensemble — vous savez qu'on en a parlé: le projet de mise en commun des services de transports collectifs.

Vous sortez un peu des sentiers battus. C'est évident que ça crée un certain nombre de réticences aux commissaires d'éducation ou à certaines personnes. Parce que ça bouleverse ou ça change les règles, hein, dans lesquelles tout le monde ronronne un peu depuis plusieurs décennies. C'est un peu le même principe, hein? Mais, autant, c'est bien que vous ayez le courage de faire cette réflexion-là, on verra où ça va nous mener. En tout cas, au moins, elle aura été faite. Ce serait peut-être aussi intéressant de demander aux gens de votre ministère, peut-être, de commencer le même genre de cheminement ou le même genre d'opération avec le transport adapté, parce que si, en plus, l'AMT fait une réflexion, je pense que le ministère doit absolument être présent. Je sais que vous l'êtes probablement. Mais, en tout cas, il devrait probablement être présent.

M. Chevrette: C'est le même courage que la loi n° 163.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: ...quand on aura fini, on va voir. On va peut-être vous dire: Oui, vous avez eu raison, M. le ministre, à la fin...

M. Chevrette: Ha, ha, ha!

M. Gobé: ...

Le Président (M. Lachance): Sur l'article 7...

M. Chevrette: Adopté.

Le Président (M. Lachance): ...est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Non. Adopté. Oui, M. le député de Shefford?

M. Chevrette: Merci.

M. Brodeur: C'est correct.

Le Président (M. Lachance): C'est beau? Alors, adopté. Article 8.

M. Chevette: Article 8: «Le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ne peut utiliser que des automobiles qui satisfont aux exigences réglementaires applicables à la catégorie de services que la Commission l'a autorisé à offrir.

«Le titulaire de permis de propriétaire de taxi ou le titulaire de permis de chauffeur de taxi qui utilise à des fins personnelles l'automobile attachée permis doit, s'il en est requis, établir que l'automobile n'est pas en service.» Ça, je pense que c'est la règle de base.

M. Gobé: Il a un capuchon sur... C'est ça, hein? C'est quoi, la règle? C'est le capuchon...

M. Chevette: Oui, oui. Il y a un capuchon, ou bien, il l'enlève.

M. Gobé: Ou il l'enlève.

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

M. Brodeur: Oui, on en avait discuté plus amplement avant les Fêtes, M. le Président. Si on reprend le premier paragraphe de l'article 8: «Le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi ne peut utiliser que des automobiles — ça exclut le cheval — qui satisfont aux exigences réglementaires applicables à la catégorie de services que la Commission l'a autorisé à offrir.»

Est-ce qu'on peut supposer qu'on a discuté de sortes d'automobiles qui seraient utilisables par les chauffeurs de taxi? Est-ce qu'il va y avoir, par règlement... Présentement, il en existe, un règlement?

M. Chevette: On va vous le rappeler. On parlait de longueur d'empattement à un moment donné dans nos audiences publiques.

M. Brodeur: Oui, oui, oui.

M. Chevette: Donc, c'est à cause de ça. On le laisse flou. C'est le règlement qui va définir. Puis, pour ce qui est des services spécialisés, on peut avoir un règlement qui définit des normes minimales pour les services spécialisés.

M. Brodeur: Donc, il y a un nouveau règlement qui va être réémis.

M. Chevette: Ah, bien, nécessairement!

M. Brodeur: Présentement, est-ce qu'il y en a un?

M. Chevette: Oui.

M. Brodeur: Il détermine l'automobile utilisable de quelle façon?

M. Chevette: «Le titulaire d'un permis de taxi, sauf le titulaire d'un permis de taxi spécialisé, doit

utiliser une automobile de type berline ou familiale aménagée pour le transport de personnes:

«1° en rencontrant les exigences de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles;

«1.1° ayant au moins 246 cm d'empattement — c'est ce que je vous disais tantôt;

«2° équipé par le manufacturier d'au moins quatre ceintures de sécurité», etc.

Ça existe, ça va être un peu la même chose; il peut y avoir quelques normes qui vont changer. Puis, à un moment donné, on peut arriver en disant: Bien, 21 ans, c'est historique, là; ce n'est plus bon pour le taxi. C'est avec ça qu'on peut arriver, je ne sais pas, moi. Ça peut être deux ou trois examens par année, passé telle date, ce dont on a eu peu discuté au cours des audiences publiques. On avait mis huit ans. Ça peut être cinq ans, ça peut être six ans, ça peut être sept ans, je ne sais pas, là. Je ne suis pas branché, moi, là. Quand je le suis, je le dis. Mais là, je ne le suis pas. On va en discuter.

Plus on permet la longévité d'une automobile, plus on doit resserrer les contrôles. Plus l'auto est récente, moins les contrôles sont coercitifs. Ça va de soi, ça. Je pense que c'est admis par les gens du milieu.

M. Brodeur: On pourrait avoir des vignettes spéciales pour des automobiles qui pourraient être utilisées dans des secteurs, par exemple, dans le Nord du Québec ou dans des secteurs plus difficiles.

M. Chevette: Par exemple, je disais ce matin, un quatre-par-quatre, quatre roues motrices ou bien... j'espère qu'on n'ira pas jusqu'au pick-up, mais...

M. Gobé: ...à la Baie-James.

M. Brodeur: On embarque bien plus de monde dans la boîte.

M. Chevette: Oui, mais ce n'est pas très qualité de service, quand même. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: J'ai déjà vu ça, hein!

M. Chevette: Oui, oui, je l'ai vu, moi aussi.

M. Brodeur: Pour faire un aparté, j'ai vu ça au Utah, dans la réserve Navajo, un pick-up avec plein de monde dedans, puis ils ramassaient des gens dans la boîte du pick-up.

Une voix: Vous avez vu ça au Québec, non?

M. Brodeur: Non, ce n'est pas tellement sécuritaire.

Une voix: Au Québec, non?

M. Brodeur: Non, au Utah.

M. Gobé: À Saint-Domingue, j'ai vu ça.

M. Chevette: Il ne doivent pas avoir gros de coroners, parce que, nous autres, quand il en arrive une, on y goûte. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Même à Saint-Domingue j'ai vu ça.

M. Chevrette: Oui, oui.

M. Gobé: De Santa Catalina de Cabrera...

M. Chevrette: Je l'ai même vu dans le transport en commun, perché après des barres de métal, à Madagascar.

M. Gobé: ...à Puerto Plata. Oui, oui, j'étais assis dans la caisse en arrière. À Madagascar, oui?

M. Chevrette: Oh oui! J'ai vu des scènes très insécuritaires.

M. Gobé: Ah, bien oui!

M. Chevrette: Ils n'ont pas de normes. Il n'y a pas d'exigence de base. Mais je dois vous dire que, ça, là-dessus, s'il y a un principe sur lequel je suis peu négociable, c'est sur la sécurité, personnellement.

On regarde les efforts qu'on a faits depuis des années, toutes les formations politiques qui se sont succédé au gouvernement depuis 1978, je vais vous dire que...

M. Brodeur: ...parlant des tramways à San Francisco...

M. Chevrette: Regardez le bilan routier, on l'a amélioré mais ça demeure fragile. L'an passé, on n'a pas été capable de le maintenir; on a défoncé un peu. On ne sera jamais assez sévère, je pense, pour garder un niveau... Ce n'est jamais acceptable, un décès, mais au moins, plus on diminue tranquillement pas vite, mieux on améliore...

M. Gobé: Vous avez raison, puis j'ai pensé à vous, il y a quelques jours, hein — pas dans mes cauchemars, ha, ha, ha! — mais je me souvenais de la discussion que nous avons eue ici, en cette commission, avec notre collègue de Shefford et vous, M. le Président, sur les motoneiges — la sécurité en motoneige — et on a pu voir qu'il y avait une série d'accidents depuis quelques temps. Et ça m'a amené justement à penser à la discussion que nous avons eue et où on se questionnait à un moment donné sur comment c'était, les patrouilles et tout ça, si c'était suffisant. Les 150 km/h, vous m'aviez dit, à l'époque, puis je pense qu'ils en ont contrôlé un à 175?

M. Chevrette: À 175.

M. Gobé: J'ai dit à ma femme: Regarde, je pensais que Chevrette nous contait des histoires...

M. Chevrette: Ah non!

M. Gobé: Non, non, des histoires en disant...

● (15 heures) ●

M. Chevrette: Puis des bombes à 300 km... le cyclisme. Le problème, on est mal foutu là-dedans.

Dans tout ce qui est production mécanique, on ne contrôle rien pour la production. Les règles de production, par rapport aux produits qui rentrent, ce n'est pas nous.

Deuxièmement, même les pays constructeurs d'équipements sont des fois très sévères. Prenez le Japon, ils sont d'une sévérité pour la moto, ce n'est pas croyable, ça prend quelqu'un qui les a suivis, qui suit des cours avant de passer l'examen pour la moto, puis ils te les boostent à mort, puis il les mettent sur le marché. Je suis pris, moi, avec les chartes pour dire si je défends l'achat à partir de l'âge, à partir de l'expérience, j'ai un problème. Je suis en train de faire fouiller tout ça, là, pour voir jusqu'à quel point je peux... L'an passé, ça a été catastrophique dans la moto, il y a eu 70 décès, je pense. C'était le double de ce qu'il y avait l'année d'avant. Donc, qu'est-ce que je ferai? Je ne le sais pas. Il y a un paquet d'avocats dans ça qui scrutent les chartes, qui scrutent la possibilité d'empêcher l'achat ou la vente par un concessionnaire à des gens qui n'ont pas quatre, cinq ans d'expérience. Je fouille tout ça présentement pour arriver à trouver des formules qui pourraient contribuer en tout cas à améliorer la situation. Mais on n'est pas sorti du bois là-dedans, on n'a pas toute les juridictions puis on est à la merci des producteurs qui sont souvent des gens qui exportent leurs produits ici.

M. Gobé: Est-ce que le fait qu'on limite... Par exemple, ici, on pourrait dire, le Parlement, qu'on limite à 70 km/h la vitesse sur les pistes de motoneige.

M. Chevrette: Je pourrais.

M. Gobé: À partir de là, est-ce qu'on ne peut pas...

M. Chevrette: Je pourrais même... c'est même fait.

M. Gobé: ...est-ce qu'on ne peut pas faire en sorte qu'il ne se vende pas d'appareils qui ne sont pas conformes?

M. Chevrette: C'est même fait puis la police travaille avec les agents de sécurité qu'elle s'est donnés, en plus.

M. Gobé: ...une norme qui ferait en sorte que quiconque au Québec ne peut vendre tel engin qui dépasse cette vitesse-là?

M. Chevrette: On mettrait une puce pour les bloquer...

M. Gobé: On n'a pas le droit?

M. Chevrette: ...elle sauterait cinq minutes après. Je veux dire, pensez-vous qu'on n'a pas pensé à tout ça? On y a pensé à ça, mais ça se défait dans l'espace d'un bonjour. Et puis les motos, c'est pareil. Il y a eu quatre poursuites policières qui se sont transformées en quatre décès sur la moto, savez-vous ce que les gens disent? Arrêtez de les poursuivre, ils se tuent. Bien, oui, mais qu'est-ce qu'on va faire? On va

installer des radars? Oups! On est contre les radars, c'est contre la liberté des personnes, ça. Écoutez une minute, là, je ne peux pas aller au ciel si je n'accepte pas de mourir. À un moment donné, il faut...

Une voix: Bien, en moto, on peut facilement.

M. Chevette: Oui, mais ce que je veux dire, vous comprenez que les gens ne s'arrêtent pas pour réfléchir au dilemme qu'on a. Qui que nous soyons, là, on a un dilemme puis il n'est pas facile à résoudre. Puis, un, on n'a pas nécessairement les juridictions, deux, on ne maîtrise pas la mécanique, trois, on est hors route en plus, ce qui crée des difficultés additionnelles, puis on est avec du bénévolat les trois quarts du temps. Puis il y en a des découragements. Vous avez vu le monsieur qui était passé à la télé, il a dit: Moi, il dit, je lâche tout parce qu'ils n'écoutent pas. Bien, c'est souvent des périodes de fêtes en particulier où... la boisson n'aidant pas, donc il arrive ce qui arrive. Parce qu'il y en a un que c'est prouvé qu'il était dans un état d'alcoolémie très élevé dans le sang, puis c'est arrivé à quoi? Il en tué un.

M. Gobé: Oui, c'est ce patrouilleur qui est un ancien à la Sûreté du Québec, le policier.

M. Chevette: Exact. C'est un ancien, exact.

M. Gobé: Et c'est l'image que vous aviez donnée ici d'ailleurs... C'est comme si on avait anticipé ce qui se passait là.

Le Président (M. Lachance): Les conditions climatiques sont importantes aussi, parce que les accidents de motoneige, en été, on n'en voit pas souvent. Alors, de ce temps-là, comme il y a beaucoup de neige...

M. Gobé: L'été, c'est les bateaux, maintenant, hein? Les sea doo.

M. Chevette: Mais quoique la motoneige, en passant, s'était beaucoup disciplinée. On a mis beaucoup de signalisation, beaucoup dans nos tracés. Même la motoneige était plus disciplinée puis de beaucoup supérieure au VTT, aux véhicules tout-terrains. Mais nos véhicules tout-terrains, on est en train de les organiser sur une même base puis faire en sorte que la Fédération les forme, les discipline, les organise, ferme des clubs puis qu'ils soient responsables. Puis ça y fait beaucoup, regardez les cyclistes, quand on en a parlé pour la sécurité l'an passé, les clubs organisés, ils ont leur casque à 80 %, 90 %. Dès que tu n'es pas organisé, tu n'es pas structuré, c'est le contraire, c'est la proportion inverse. Donc, on cherche à les organiser, on subventionne des clubs pour qu'ils s'organisent, qu'ils fassent de la prévention.

Une voix: De l'éducation.

M. Brodeur: Est-ce que les pistes sont inspectées, des motoneiges autant que les VTT? Chez moi... justement j'étais la semaine dernière dans un bureau régional du ministère des Transports avec un groupe de VTT, pour négocier des pistes et on s'aperçoit

que... je ne sais pas si c'est la même chose dans la motoneige, où des pistes souvent ont des allures un peu bizarres et des endroits qui sont plus ou moins sécuritaires, là, est-ce que ça aussi c'est inspecté?

M. Chevette: Bien, dans la loi, c'est les clubs qui sont responsables de l'entretien et de la signalisation, de la sécurité. Il y a même des normes qu'on leur donne... Puis les panneaux, on les aide, on leur dit comment installer les panneaux, tout. Puis il y a des instruments de formation: un vidéo qui est à leur disposition, puis... Mais il reste que, tu sais, sur 20 000 utilisateurs, par exemple, dans un sentier, ça t'en prend juste deux et même juste un. Imaginez-vous à 170 km/h dans une voie aussi serrée, avec quelques courbes inévitables, dans certains cas, arrive ce qui doit arriver, malheureusement, mais c'est ça.

M. Gobé: Un autre qui est en panne en avant ou qui roule moins vite, qui...

M. Chevette: On a 34 000 km de sentiers de motoneige.

M. Gobé: Officiels.

M. Chevette: Oui. Ah oui, oui! C'est sûr. On ne compte pas ceux sur leurs propres terres immenses, qui ont des tracés puis qui... Non, non. On compte ce qui est entretenu à notre connaissance.

Le Président (M. Lachance): À l'article 8, est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Brodeur: On était rendu au transport par taxi en motoneige et en VTT.

M. Gobé: Non, mais je pense que...

M. Chevette: Ça mène à tout. Le taxi mène à tout.

M. Brodeur: Non, mais on disait, M. le Président, que, même en territoire nordique, on ne sait pas si à cet endroit-là la motoneige sera un moyen de transport aussi par taxi.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 8 est adopté?

M. Brodeur: Ah, oui, oui, avec joie, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 9.

M. Chevette: «Sur paiement des frais fixés par la Société de l'assurance automobile du Québec ou, le cas échéant, par une autorité municipale ou supramunicipale, un titulaire de permis de propriétaire de taxi peut avoir accès aux renseignements concernant les actes reprochés, dans un constat d'infraction ou une déclaration de culpabilité, aux conducteurs à son emploi ou à l'emploi d'une personne avec qui il est lié par un

contrat dont l'objet est l'usage d'un taxi, d'une limousine ou d'une limousine de grand luxe sous son contrôle, pourvu que les actes aient été posés dans l'exercice de leur métier. La communication ne doit toutefois révéler que l'identité du conducteur, la nature de l'acte reproché ainsi que le moment où il a été posé.»

M. Gobé: Qu'est-ce qu'on pourrait révéler d'autre?

M. Chevrette: Non, mais c'est juste l'essentiel.

M. Gobé: Bien, pourquoi cette...

M. Chevrette: C'est toujours pour la protection des renseignements personnels, qu'on dit c'est juste la nature de l'acte et puis...

M. Gobé: On va demander ça à notre collègue, là. Il connaît ça, les renseignements personnels.

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

M. Ouimet: Est-ce que le ministre a obtenu un avis de la Commission d'accès à l'information?

M. Chevrette: La Commission d'accès, elle a des réticences, bien, elle avait des réticences sur l'ensemble du projet. Mais ils sont venus témoigner, on leur a demandé de nous faire des suggestions et on a resserré à peu près tous les articles. Vous pouvez vous faire donner les amendements qu'on a adoptés en conséquence.

M. Ouimet: Mais sur l'article 9, là...

M. Chevrette: Celui-là, c'est le même, même sur la loi sur les véhicules lourds, et on va vous le donner, quand on a passé la loi n° 430 sur les véhicules lourds, c'est le même, même article de loi. Par référence, on a transposé l'article de la 430.

M. Ouimet: Il n'y a pas d'amendement à l'article 9.

M. Chevrette: Non, à date, là, non. Non, parce qu'on a pris l'article de loi existant dans la loi sur les véhicules lourds.

M. Ouimet: Que vous aviez amendée à l'époque suite au...

M. Chevrette: Qu'on avait amendée à l'époque, oui, et la Commission était d'accord à l'époque. On a transposé cet article-là pour le taxi.

M. Ouimet: Ce que vous nous dites, c'est que la Commission d'accès à l'information serait donc en accord avec le libellé de l'article 9.

M. Chevrette: Non, elle ne s'est pas prononcée. Elle avait des réticences au début puis, quand elle est passée devant nous, on n'a pas reparlé de l'article 9,

parce que, nous, on avait transmis l'information qu'on avait transposé l'article de responsabilité des véhicules lourds. On a pris la même formulation, parce qu'ils étaient d'accord à ce moment-là. Donc, je suppose que mutatis mutandis...

M. Savard (Gilles): ...

M. Chevrette: Dites-le, Me Savard.

● (15 h 10) ●

M. Savard (Gilles): Bon. Gilles Savard. Dans les discussions qu'on a eues avec les gens de la Commission, c'est que ce n'était pas une objection formelle à la disposition, puisque cette disposition-là est la même que celle que l'on retrouve dans la loi sur les véhicules lourds. Tout à l'heure, je vais vous donner la référence exacte. Sauf que la Commission aurait apprécié qu'on fournisse plus de statistiques qui justifiaient l'introduction de la disposition dans la Loi sur le transport par taxi. On a mentionné à des gens de la Commission que, effectivement, on n'a pas de statistiques en tant que telles, puisqu'on n'a pas accès justement à ces dossiers-là. Donc, c'est un peu l'oeuf ou la poule.

Par contre, de façon générale, c'est exactement la même mécanique qu'on trouve puis la même problématique qu'on trouve dans la loi sur les véhicules lourds qui seraient utilisées pour le taxi, donc pour que des propriétaires puissent savoir exactement les dossiers de conduite de leurs conducteurs, donc s'ils ont de bons conducteurs ou non. Dans le projet de loi n° 163, on met beaucoup d'emphase sur la sécurité, mais le propriétaire est peut-être le premier instigateur de la sécurité en ayant accès au dossier des gens qui vont conduire son taxi. Donc, c'était le postulat qui a fait qu'on a rapatrié cette disposition-là. Là, vous la trouvez dans...

M. Ouimet: La Commission d'accès à l'information avait fait ses recommandations à quel moment?

M. Chevrette: C'est-à-dire que c'est...

M. Ouimet: Est-ce que c'était avant ce qui s'est produit, là, au mois de décembre?

M. Chevrette: Pour vous situer là, ça nous est arrivé à 20 heures, un certain soir. Le député...

Une voix: C'était dans l'autre projet.

M. Chevrette: C'était dans l'autre projet?

M. Brodeur: Le 164.

M. Chevrette: Ah oui. C'est vrai, ce n'est pas le même projet, là. Je mêlais...

M. Brodeur: Le 163, ils avaient émis une opinion ici.

M. Chevrette: Ils avaient émis une opinion.

M. Brodeur: Je ne sais pas si le secrétaire de la commission a ça.

M. Chevrette: Mais il n'y avait pas eu d'objection formelle.

M. Gobé: Pas sur celui-là.

M. Chevrette: Ils se questionnaient. Et vous vous rappellerez que...

M. Brodeur: Ce serait peut-être intéressant d'avoir copie pour le député de Marquette.

M. Chevrette: Oui. C'est un questionnement, mais je ne l'ai pas ici, moi.

M. Brodeur: Je cherchais dans mon dossier...

M. Chevrette: Mais il n'y avait pas eu d'objection formelle. Donc, on a pris pour acquis que la transposition de ce qu'on a fait au niveau du lourd pouvait avoir...

M. Ouimet: Au niveau du lourd, est-ce qu'ils avaient... est-ce qu'ils étaient en accord?

M. Chevrette: Non, ils étaient d'accord.

M. Ouimet: Ils étaient en accord avec le lourd.

M. Chevrette: Ils étaient d'accord. Il faut dire que la SAAQ, au niveau du lourd, doit transmettre à un moment donné le dossier de la compagnie, qui inclut à la fois les défauts mécaniques mais aussi les dossiers des conducteurs, de sorte que la Commission des transports a un pouvoir de sanction sur la compagnie dans l'exercice de ses... C'est la même chose pour les autobus, pour les flottes de camions. À ce moment-là, le statut de ces conducteurs, si elle avait, par exemple... Une compagnie de 10 camionneurs, par exemple, ou 10 chauffeurs d'autobus qui aurait un paquet d'infractions, ça fait partie du dossier de l'entreprise. Donc, ce qu'on a... C'est assez sévère. Le lourd, c'est très sévère comme situation, et la Commission d'accès était en accord avec ça. C'est bien plus sévère que ce que l'on a ici, beaucoup plus sévère.

L'article, c'est l'article 50 de la Loi sur les exploitants de véhicules lourds, qui dit ceci: «Accès aux renseignements — c'est le titre de l'article. Sur paiement des frais fixés par la Société, une personne inscrite au registre de la Commission peut avoir accès aux renseignements concernant les actes reprochés, dans un constat d'infraction ou une déclaration de culpabilité, aux conducteurs à son emploi ou à l'emploi d'une personne avec qui elle est liée par un contrat dont l'objet est l'usage d'un véhicule lourd sous son contrôle, pourvu que les actes aient été posés dans l'exercice de leur métier. La communication ne doit toutefois révéler que l'identité du conducteur, la nature de l'acte reproché ainsi que le moment où il a été posé.»

Vous voyez que c'est la transposition de l'article.

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

M. Gobé: On a ici l'article 9.

Le Président (M. Lachance): Oui, justement, on vient de... le secrétaire de la commission vient de remettre une note de la Commission d'accès à l'information, qui est datée du 30 novembre 2000, concernant leurs observations sur le projet de loi n° 163, et il est précisément question de l'article 9.

M. Gobé: Peut-être que le ministre pourrait nous la commenter ou nous en parler, s'il veut. Pour les débats, pour les transcriptions.

(Consultation)

M. Chevrette: C'est un questionnement. Parce que je dois vous dire qu'on pourra déposer, nous, aux membres de cette commission, l'accord qu'ils avaient donné sur le 50.

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

M. Ouimet: Je ne sais pas si les porte-parole sont en accord, mais on pourrait peut-être suspendre l'article 9 jusqu'à temps que le ministre ait pu fournir par écrit réponses aux questions du mémoire de la Commission d'accès à l'information.

M. Chevrette: On va vérifier parce que c'était un autre procureur, et c'est le secrétariat du ministère. Donc, effectivement, on peut le suspendre puis le faire à la prochaine séance. Mais je sais qu'on avait l'aval, parce que, si on l'a passé, c'est parce qu'on avait l'aval.

M. Ouimet: C'est parce que dans leur mémoire ils soulevaient un certain nombre de questions, hein?

M. Chevrette: Oui.

M. Ouimet: Ils demandaient même aux parlementaires de vous questionner là-dessus pour avoir des assurances, des précisions. Je pense que ça serait intéressant pour les parlementaires de pouvoir disposer de vos réponses aux questions.

M. Chevrette: Parce que la vraie raison, nous, c'est la transposition à partir de l'aval qu'on avait eu pour l'article 50 de la loi, pour permettre l'échange minimal en vue bien sûr de réaliser les objectifs.

M. Ouimet: Sauf que leur mémoire est daté du 30 novembre 2000.

M. Chevrette: Oui, oui. Mais il reste que la loi n° 430 a été votée avant ça. Moi, c'est juste avant que j'arrive que la n° 430... parce que c'est moi qui l'ai mise en application. Ça doit être en 1997 ou 1998.

M. Ouimet: Le point que j'essaie de faire valoir, c'est le point de vue de la Commission d'accès à l'information qui portait sur le projet de loi n° 430 concernant les véhicules lourds.

M. Chevrette: On va les trouver pour les véhicules lourds...

M. Ouimet: Des commentaires ont été faits par la suite par la Commission d'accès à l'information sur le projet de loi n° 163. Ce n'est pas la même chose.

M. Chevette: Oui, mais c'est ça que je ne comprends pas. Je ne comprends pas le questionnaire sur la loi n° 163, parce qu'on a transposé l'article 50 pour lequel la même Commission avait été d'accord. C'est ça que je vous dis.

M. Ouimet: Ça va.

Le Président (M. Lachance): Alors, nous allons suspendre, avec l'accord des membres de la Commission.

M. Chevette: Il y a peut-être même une clarification qu'on pourrait demander à la Commission. C'est par le fait qu'on transpose un article mutatis mutandis pour quelque chose qui est bien plus sévère, la loi n° 430, que pour les taxis.

M. Gobé: ...

M. Chevette: Sûrement, parce qu'on taillait complètement dans le neuf en ce qui regarde les véhicules lourds. C'était la transposition d'un dossier qui partait de la SAAQ, qui s'en allait à la Commission, avec un dossier liant la compagnie par le dossier individuel des chauffeurs. C'est pour ça que je veux le regarder parce que, même pour ma gouverne à moi, j'aimerais ça voir l'argumentaire des deux.

M. Ouimet: Depuis le moment où la Commission d'accès à l'information avait émis ces commentaires-là en 1997, je pense qu'elle a exprimé publiquement dans des rapports plusieurs préoccupations au niveau de la protection des renseignements personnels.

M. Chevette: Oui.

M. Ouimet: C'est ça. Alors, ce qu'elle disait par rapport à 430 en 1997 ne vaut peut-être pas aujourd'hui. Je pense qu'il serait opportun de le vérifier. Parce qu'il y a eu des rapports par la suite faits par la même Commission d'accès à l'information, dont vous êtes au courant, on s'en est longuement parlé au mois de décembre, rappelez-vous.

M. Chevette: Mais je serais surpris parce que, s'il y a quelque chose, c'est moins coercitif au niveau du taxi que ça ne l'est pour les fins de l'application de la loi sur les véhicules lourds. Je peux-tu vous dire que les véhicules lourds, c'est quelque chose de lourd justement, parce qu'il y va même du droit au travail. Si un dossier de conducteur, par exemple, est vraiment amoché, puis que ça fait partie du dossier de la compagnie, il y va même du permis d'opérer d'une compagnie pour l'ensemble des emplois à son service. En tout cas, vous verrez, mais, sur le plan de la discussion de principe, je serais prêt à en faire une solide puis corsée, parce que, à mon point de vue, ce n'est pas du tout, même... On a juste transposé quelque chose pour du moins coercitif par rapport à 430.

M. Gobé: ...vérification pour la sécurité, là.

M. Chevette: Oui. C'était en fonction de la sécurité, tu as absolument raison.

M. Ouimet: Je comprends, M. le ministre, là. Mais il n'en demeure pas moins que le 30 novembre 2000, sur le projet de loi n° 163, qu'il ait transposé ou pas intégralement l'article du projet de loi n° 430, la Commission d'accès à l'information soulève un certain nombre de questions.

M. Chevette: À votre demande, on va le suspendre. C'est beau.

M. Ouimet: On s'entend.

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

M. Brodeur: Oui. Quand on reviendra à l'étude de l'article 9, il faudra se poser la question: Pourquoi on dit dans l'article de la loi «un titulaire de permis de propriétaire de taxi»? Donc, tout titulaire peut demander ces informations-là. N'y aurait-il pas lieu d'introduire une raison spéciale pour...

M. Chevette: Non. C'est «tout» qui a quelqu'un à son emploi.

M. Brodeur: «Un titulaire de permis de propriétaire de taxi peut avoir accès aux renseignements concernant les actes reprochés.» Donc, on n'interdit pas.

M. Chevette: Au conducteur. Continue à lire. C'est vraiment le même sens que tu as quelqu'un à ton emploi puis tu veux avoir pourquoi l'infraction, la nature de l'infraction, l'identité de la personne puis le moment.

M. Brodeur: O.K. Seulement à son emploi ou à l'emploi d'une personne liée.

M. Chevette: Exactement comme l'article 50 que j'ai lu. Mais il peut y avoir des raisons différentes.

M. Gobé: Je me rappelle... vous aviez pris comme exemple les garderies. On en avait discuté en cette commission. Je pense que c'est le député de Shefford qui avait dit: Regardez les garderies, vous demandez qu'on vérifie parce que c'est des éducateurs. Vous aviez pris ça comme exemple.

M. Chevette: On avait fait une discussion.

M. Gobé: Par contre, je n'avais pas lu ça, moi. Alors...

M. Chevette: Non, puis l'article 50, moi, je ne le connaissais pas à ce moment-là. Je ne me rappelais pas. On va regarder puis, s'il y a un écrit, on va le sortir. Il n'y a rien à cacher, ici. On va tout sortir.

Le Président (M. Lachance): Très bien. L'article 9 est suspendu.

M. Ouimet: M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Ouimet: Avant de revenir à l'adoption de l'article 9, on aura la réponse par écrit du ministère?

M. Chevrette: Oui, oui.

M. Ouimet: O.K.

● (15 h 20) ●

M. Chevrette: S'il y a des papiers ou si ce n'est pas rien que des échanges verbaux. Mais vous aurez, de toute façon, la réponse parce que ça n'a pas été voté, l'article 50, sans avoir eu au moins un échange avec la Commission d'accès. Ils n'écrivent pas toujours. Quand ils sont entièrement d'accord, ils ne le disent pas nécessairement.

M. Ouimet: Non, mais je ne parle pas... Parce que, eux, ont écrit, la Commission d'accès à l'information, le 30 novembre 2000, sur 163...

M. Chevrette: Oui, ils ont écrit pour le présent article, mais c'est parce que je veux voir le lien qu'il y a entre le 50...

M. Gobé: Il y a cinq questions.

M. Ouimet: C'est aux questions. Moi, c'est les réponses du ministère aux questions posées par la Commission. C'est ça que je veux que ce soit bien clair. Vous ne les avez peut-être pas maintenant, mais vous allez les fournir.

M. Chevrette: O.K. Est-ce qu'il y a eu des réponses? Il y a une transmission par le secrétariat, mais ce n'est pas le même procureur, comme je vous ai dit. Donc, on vous enverra la documentation. Il n'y a pas de problème.

M. Ouimet: O.K.

Délivrance de permis (suite)

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, comme les articles 10, 11, 12 et 13 ont déjà été adoptés antérieurement, nous allons aborder l'article 14, maintenant. M. le ministre.

M. Chevrette: L'article 14: «Un titulaire de permis de propriétaire de taxi dont les services sont spécialisés doit, pour l'offre et l'exécution de ses services, respecter les conditions prescrites par règlement.»

C'est complémentaire à l'article 12. Si vous regardez 12, qui a été adopté, vous allez voir que c'est tout simplement complémentaire à 12.

M. Gobé: On parle de quoi? On parle de transport adapté. On parle de contrats avec l'autorité de transport en commun pour faire du rabatement. C'est de ça qu'on parle, là?

M. Chevrette: On parle des règles du jeu édictées dans les contrats ou dans d'autres sphères qui

sont réglementées, comme le transport scolaire, comme le transport adapté, comme les limousines. Et, si vous regardez l'ancien article 20, là, ça ressemble étrangement...

M. Gobé: Est-ce que 20 est là-dedans?

M. Chevrette: De la loi actuelle, je parle.

M. Gobé: Il dit quoi, cet article 20?

M. Chevrette: Il dit: «L'offre de transport spécialisé en vertu d'un permis de taxi spécialisé et le transport qui en découle doivent satisfaire aux exigences prescrites par règlement pour ce transport spécialisé.» C'est une formulation... Mais c'est la même chose.

M. Gobé: C'est les règlements qui sont adaptés comme pour le transport scolaire.

M. Chevrette: Pour tel type de transport: la limousine, par exemple, il y a un règlement. C'est dans le règlement général.

M. Gobé: Ah! Donc, transport scolaire, transport adapté...

M. Chevrette: Limousine.

M. Gobé: ...limousine. Est-ce qu'on ne pourrait pas, à ce moment-là, respecter les conditions en principe par les règlements de ce domaine ou de ce...

M. Chevrette: C'est par règlement. En disant «par règlement», nécessairement, quand vous tombez dans le secteur, c'est inclusif.

M. Gobé: C'est inclusif.

Le Président (M. Lachance): D'autres questions sur l'article 14? Ça va? L'article 14 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Renouvellement (suite)

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 17. M. le ministre.

M. Chevrette: «La Commission peut, sur paiement des frais qu'elle fixe par règlement, relever un titulaire de permis de propriétaire de taxi du défaut de payer ses droits annuels avant le 31 mars s'il démontre, au plus tard le 60^e jour après échéance, que son omission relève d'un cas ou d'une situation indépendante de sa volonté.»

En fait, c'est que l'article 17 du projet reprend le principe qui était énoncé à l'article 25 de la loi actuelle en prolongeant le délai de 15 à 60 jours. Dans la loi actuelle, c'était 15 jours puis on en met 60, parce que ça peut être une maladie... D'ailleurs, on en avait discuté vaguement en disant que ce délai-là devrait être prolongé. On l'a prolongé de 15 à 60.

M. Gobé: ...je pense, en commission, lorsqu'ils sont venus.

M. Chevrette: Oui, en plus.

M. Gobé: Je ne sais plus quel groupe avait parlé de ça.

M. Chevrette: Moi non plus.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 17...

M. Brodeur: M. le Président... C'est parce que j'essaie de faire une corrélation. J'essaie de me rappeler dans quelles circonstances on avait parlé de ça, puis c'était peut-être avec les limousines, parce qu'on parlait d'un délai beaucoup plus court, de 30 jours. J'essaie de faire la corrélation entre l'autre article qui a été adopté ou... Les discussions qui ont eu lieu, est-ce que c'était sur les limousines?

M. Chevrette: Ah! C'était pour loger une plainte. Là, c'est pour... Ce n'est pas tout à fait...

M. Brodeur: Ah, c'était sur les recommandations du Barreau.

M. Gobé: Ce n'est pas la même chose, ça. C'est l'appel.

M. Chevrette: Oui, oui, c'est ça. Ce n'est pas de la même nature. Oui, c'est un délai d'appel, alors que, là...

M. Gobé: C'est la décision qui s'est prise par le bureau sur un acte ou... C'était cinq jours avant ça, je pense. Ce n'était pas cinq jours?

M. Brodeur: On l'a monté à sept ou à 10.

M. Gobé: De trois à 10 jours.

M. Chevrette: Regardez à l'article 18, là. «La Commission doit aussi révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire lorsque ce dernier:

«1° n'a pas payé à l'échéance les droits annuels exigibles pour le renouvellement ou le maintien du permis de propriétaire de taxi.»

On l'a passé à 60.

M. Brodeur: Lorsqu'un personnage... ça va aller à 70 jours par exemple. Est-ce que, en payant ses droits, il redevient propriétaire de son permis rétroactivement à ce moment-là? Quel est le processus lorsqu'il a dépassé le délai de façon importante?

M. Chevrette: S'il reçoit là...

M. Brodeur: Par exemple, le type n'a pas payé ses droits et continue son commerce, est-ce que le délai qui fait en sorte... qui serait un délai exagéré pour payer son droit, donc il passerait de un, deux, trois, quatre mois la date finale pour payer, est-ce que la suspension

pourrait être définitive à son permis à partir de ce moment-là?

M. Chevrette: Me Savard.

M. Savard (Gilles): Bon. De la façon que la Commission fonctionne actuellement, c'est qu'elle tient évidemment le registre de tous les gens qui vont payer à temps. Lorsqu'elle constate, à quelques jours de l'échéance du 31 mars, que des gens n'ont pas payé, il y a un premier avis qui est transmis. Elle donne un temps de réponse par la poste, donc il y a une semaine qui peut passer, ou deux. Ensuite, elle va utiliser les pouvoirs qu'elle a au niveau de la loi sur le taxi. Donc, elle va... Dans cette loi-là, ce serait une autre partie, le 74, je crois. Non, avant ça. Attendez un petit peu. C'est ça, 74. Elle a le pouvoir à ce moment-là de prendre une décision. Donc, elle va en aviser le titulaire de permis de taxi, elle va lui donner le temps aussi de faire sa représentation. Donc, ce sont tous des délais qui s'additionnent, des délais procéduraux.

M. Brodeur: ...aviser le créancier, si je me souviens bien, aussi.

M. Savard (Gilles): Pardon?

M. Brodeur: Et aviser le créancier.

M. Savard (Gilles): Et aviser le créancier. On avait prolongé les délais... on est dans les amendements. C'est pour ça que, de mémoire, je pense qu'on avait porté ça à des préavis de 10 jours, je crois, quelque chose du genre.

Une voix: ...

M. Savard (Gilles): Combien?

Une voix: De 3 à 10.

M. Savard (Gilles): De 3 à 10, hein?

M. Chevrette: De 3 jours à 10 jours, effectivement.

M. Savard (Gilles): C'est ça, on ajoute, dans les amendements. Donc, effectivement, c'est que la personne, jusqu'au... attendez un petit peu... l'article 17...

M. Chevrette: Les délais s'accumulent.

M. Savard (Gilles): Les délais s'accumulent, donc elle a amplement le temps, si elle veut répondre, de répondre. Déjà en prolongeant le délai de 15 à 60, là, ça donne beaucoup de marge.

M. Chevrette: C'est un mois et demi. C'est raisonnable, je pense. Même devant toutes... par rapport à d'autres infractions dans plusieurs lois.

M. Brodeur: ...indique que, s'il y a raison valable, la Commission peut décider de lui accorder son permis.

M. Chevrette: C'est ça.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président, ça nous ramène un peu à l'article 4 de la section 1, que nous avons étudié plus tôt ce matin, où il dit: «Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi.» Moi, j'avais suggéré qu'on marque «valide», d'accord, parce que je me disais: Il se peut que le permis, il l'ait encore mais il ne soit plus valide comme tel.

Dans ce cas-là, est-ce que ça ne nous amène pas à cette situation suivante, c'est-à-dire que la personne n'a pas renouvelé son permis, n'a pas payé, donc son permis n'est plus valide? Il y a un sursis? Il y a quoi?

M. Chevrette: Non, non, pas du tout, il est valide. Si on lui a donné les délais, il n'est pas révoqué. On prévoit justement une prolongation de délais pour ne pas qu'il y ait de révocation. On n'a pas besoin... Le mot «valide» viendrait brouiller complètement, parce que, là, on se mettrait à discuter... valide, non valide. Il est valide, si on lui donne tant de jours, donc il ne peut pas y avoir révocation. C'est justement le recours qu'un individu... avec un délai raisonnable pour qu'il puisse présenter lui-même sa... C'est à l'échéance qu'il peut être révoqué. Là, il n'existe plus, donc il n'est plus valide.

M. Gobé: Donc, si je comprends bien, chaque chauffeur de taxi pourra avoir maintenant un délai de 60 jours pour acquitter son permis, à chaque année.

Une voix: Non.

M. Gobé: Bien, oui, parce que, au plus tard 60 jours après, il faut qu'il démontre... Tant que le 60 jours n'est pas écoulé, il n'est pas obligé de le démontrer.

M. Chevrette: S'il le faisait de façon systématique, la Commission va faire quoi, d'après vous?

M. Gobé: Bien, je ne sais pas.

M. Chevrette: Ils vont plaider la mauvaise foi puis ils vont lui donner une suspension additionnelle.

M. Gobé: Non, mais, à titre d'exemple, il peut...

M. Chevrette: S'ils lui flanquent deux mois de suspension, là, il n'est plus valide.

M. Gobé: Non, mais, M. le ministre, à titre d'exemple, un propriétaire de taxi — un propriétaire, pas un chauffeur — peut arriver 45 jours après puis dire: Bon, bien, voilà, je ne pouvais pas vous payer parce que ma marge de crédit n'était pas là ou je n'avais pas d'argent à ce moment-là, pour toutes sortes de raisons. Bien, ce n'est pas spécifié, hein?

M. Chevrette: M. le député, lisez l'article 17 au complet. Regardez les trois derniers mots, là: «indépendante de sa volonté».

M. Gobé: Bien, «indépendante de sa volonté», c'est large.

M. Chevrette: Ah! ce n'est pas large.

M. Gobé: Bien, si mon gérant de banque...

M. Chevrette: Si j'étais dans le coma, moi, c'est indépendant de ma volonté.

M. Gobé: Oui, je comprends. Non, mais...

● (15 h 30) ●

M. Chevrette: Si j'étais pris à l'extérieur puis que je n'ai pas pu rentrer à cause, par exemple, d'un problème majeur d'avion, je ne suis pas rentré dans les délais prescrits, c'est contre ma volonté. J'ai la preuve et je peux la faire. Vous avez posé votre question: S'il le faisait systématiquement, surtout en démontrant une mauvaise foi? Je ne voudrais pas passer devant la Commission. Puis il y a des frais en plus. Ça coûte de l'argent, ça, là. On ne s'amuse pas.

M. Gobé: C'est où, les frais? Est-ce qu'on parle des...

M. Chevrette: Sur le plan théorique, là, n'importe qui peut faire n'importe quoi, mais, sur le plan pratique, c'est fait pour du plan pratique, ça aussi.

M. Gobé: Bien, c'est parce que ce qu'on vote c'est ça, là. C'est-à-dire que, le gars, il a 60 jours pour démontrer... tant qu'il n'a pas démontré, c'est difficile, là, puis c'est un juge qui va décider ça? Qui va décider?

M. Chevrette: C'est la Commission.

M. Gobé: C'est la Commission, bien, c'est un commissaire.

M. Chevrette: Oui.

M. Gobé: Donc, un commissaire peut décider que...

M. Chevrette: Ah! je vous avoue qu'il y a assez de jurisprudence dans ça, là. Ils sont pas mal pris, je peux vous... allez-y puis allez demander aux chauffeurs de taxis si ça leur fait peur, ça. Ils sont contents qu'ils aient 60 jours. Ils avaient 15 jours avant. Ce n'est pas la clause qui est mise en cause, c'est clair. La clause comme telle, ils savent très bien qu'il faut payer son dû à un moment donné puis qu'il faut...

M. Gobé: Oui, oui.

M. Chevrette: ...faire face à ses obligations. Tu ne peux pas avoir le droit de tout faire puis ne pas payer tes obligations. Donc, je pense qu'il y a une compréhension dans l'article, ici, il y a un assouplissement de l'article par rapport à ce qui existait. Il y a un délai, il y a une meilleure marge de manoeuvre. On pense à l'individu.

M. Gobé: Mais, je n'ai pas porté de jugement de valeur.

M. Chevrette: Non, non, je sais.

M. Gobé: Ma question était juste savoir est-ce que ça veut dire que, à partir du moment où le projet de loi sera adopté, on donnerait un délai de carence qui pourrait aller jusqu'à... un délai, un sursis qui pourrait aller jusqu'à 60 jours pour acquitter son droit à condition de démontrer une raison raisonnable.

M. Chevrette: Que c'est hors de ta volonté, hors de volonté.

M. Gobé: Oui, mais un gérant de banque qui ne vous donne pas la marge de crédit, ça peut être contre la volonté, ça, le compte de banque saisi.

M. Chevrette: Bien, tu vas en voir un autre, ou tu vas voir ton frère, ou tu vas voir quelque chose, mais tu te débrouilles. Puis quelqu'un qui est en affaires, qu'est-ce qu'il fait? Quelqu'un qui est en affaires puis sa banque, elle dit: Je ne te donne plus de marge de manoeuvre plus haute que 10 000 \$, qu'est-ce qu'il fait? Il se cherche un coactionnaire, il s'en va voir...

M. Gobé: C'est combien, les frais?

M. Chevrette: ...une caisse populaire au lieu d'une banque. Il visite le Fonds de solidarité. Il se débrouille. Il ne faut pas enlever...

M. Gobé: On va régler ça vite. C'est combien, les frais?

M. Chevrette: C'est 100 \$ à 200 \$ pour le permis.

M. Gobé: 100 \$ à 200 \$. Ça répond à la question. On ne fera pas un grand débat pour 200 \$ et 60 jours.

Le Président (M. Lachance): Ça va, sur l'article 17?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, les articles 18, 19, 20, 21 et 22 ont déjà été adoptés. Nous abordons l'étude de l'article 23. M. le ministre.

M. Chevrette: Est-ce que je pourrais suggérer un arrêt de quatre, cinq minutes? Je voudrais passer...

Le Président (M. Lachance): Très bien. Suspension de quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 33)

(Reprise à 16 h 1)

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

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission poursuit ses travaux, et, au moment de suspendre, nous en étions à l'article 23. M. le ministre.

M. Chevrette: Oui. «À moins d'y être autorisé particulièrement par la Commission, nul ne peut exercer, même temporairement, les droits que confère un permis de propriétaire de taxi avant que la Commission ne se soit prononcée sur la cession ou le transfert.»

Ça, c'est très clair. On l'a mis concis par rapport au texte actuel. C'est une interdiction, point.

M. Brodeur: ...la Commission n'a pas donné sa bénédiction au transfert, il...

M. Chevrette: C'est ça, il ne peut pas opérer. Il dit: J'ai acheté, j'ai déposé une avance au député de LaFontaine, puis, dans 10 jours, ça devrait être fini. Il ne peut pas opérer pendant le 10 jours.

M. Gobé: Ni l'un ni l'autre?

M. Chevrette: Ni l'un ni l'autre.

M. Brodeur: C'est quoi, le délai normal?

M. Chevrette: Bien, ni l'un ni l'autre, oui, celui qui est propriétaire peut.

M. Gobé: Est-ce qu'il peut encore?

M. Chevrette: Celui qui est propriétaire, oui, parce que la sanction, c'est le jour où ils font le switch. Donc, l'ancien peut opérer.

M. Brodeur: C'est quoi, le délai normal, le délai habituel pour un transfert comme ça?

M. Chevrette: Le délai d'une décision de transfert? Quatre semaines.

M. Brodeur: Quatre semaines?

M. Chevrette: J'ai des conseillers.

M. Gobé: O.K. Mais il est toujours en vigueur pour...

M. Chevrette: Non, mais c'était une question de publication, je suppose?

M. Gobé: Il est toujours en vigueur pour celui qui le cède?

M. Chevrette: Oui. Pour le cédant, oui.

M. Brodeur: Donc, O.K., il n'y a pas de zone grise...

M. Chevrette: Non, mais on le voulait le mettre clair aussi, parce qu'il y a toutes sortes d'entourloupettes dans ça, puis, tout d'un coup, le type n'obtient pas son prêt, son financement, puis... Il y a toutes sortes de choses qui peuvent arriver, là, puis la Commission dit: Oups! minute, il y a une anomalie dans le dossier.

M. Brodeur: Donc, en même temps, c'est une protection pour celui qui cède.

M. Chevrette: Oui.

M. Brodeur: C'est certain que toutes les...

M. Chevrette: Lui, il est certain d'une chose, c'est que quand la Commission fait le transfert, c'est parce qu'elle a accepté toutes les conditions puis que toutes les conditions sont remplies.

M. Brodeur: Donc, s'il n'est pas payé, il n'a qu'à se plaindre à lui-même?

M. Chevrette: Exact. Mea culpa, mea maxima culpa.

M. Gobé: Oui, c'est ça.

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

M. Chevrette: Ça, c'est mon vieux latin qui...

M. Gobé: À l'article 9, on donne des droits, on l'a vu, là — on l'a suspendu, donc on va en parler de toute façon — au propriétaire pour aller vérifier les antécédents du chauffeur. D'accord? Maintenant, est-ce que, lorsqu'il y a cession, il y a le même genre de... l'enquête qui se fait sur le nouvel acheteur?

M. Chevrette: Pas pour le vendeur.

M. Gobé: Non, pas pour le vendeur, c'est pour l'acheteur.

M. Chevrette: C'est à la Commission à avoir, là...

M. Gobé: C'est ça, exactement. Est-ce qu'on vérifie ses antécédents judiciaires, s'il a des...

M. Chevrette: Avec la nouvelle loi, vous allez avoir un article... Je ne sais pas s'il est voté. Il est voté, je pense. On a voté un article avant Noël en disant que nul ne peut avoir un permis s'il a un casier...

M. Gobé: Oui, oui. Ça se peut-u que ce soit...

M. Chevrette: On va retrouver le numéro puis on va vous le dire.

M. Gobé: ...30, ça se peut-u? Non?

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a d'autres bases sur lesquelles la décision va être prise? À part le casier judiciaire, quelles sont les autres bases, là, que la Commission...

M. Chevrette: Il ne peut pas y avoir d'autres bases, à moins qu'il y ait une infraction à la présente loi, édictée par la présente loi. L'article 26, qui a été... Non, ce n'est pas celui-là. On va vous le dire.

M. Gobé: Non, ce n'est pas 26.

M. Chevrette: On va le retrouver, là, puis on vous le donnera.

M. Gobé: L'article 26, c'est pour les chauffeurs.

M. Chevrette: Je sais que ça a été voté, je me souviens...

M. Gobé: Ah! Obligations des propriétaires.

M. Chevrette: L'article 18, me dit-on. «La Commission doit révoquer le permis de propriétaire de taxi[...]. La Commission peut suspendre ou révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire qui a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle.»

M. Gobé: Pour suspendre ou révoquer, mais s'il ne l'a pas eu encore?

M. Chevrette: Oui, mais celui qui ne l'a pas eu, ça doit être la même théorie. Si tu peux être révoqué parce que tu as posé un acte criminel, tu ne peux pas avoir un permis si tu as posé un acte criminel.

M. Gobé: Est-ce qu'on ne pourrait pas, à ce moment-là, peut-être, à un moment donné, peut-être à une autre session, l'amender, dire: Est inéligible à obtenir un permis de propriétaire de taxi...

M. Chevrette: C'est déjà quelque part. Et, si ça ne l'est pas, on le prend en note puis on le greffera à un article.

M. Gobé: Oui, le greffer à celui-là peut-être même.

M. Chevrette: On le greffera.

M. Gobé: Quitte à le réouvrir.

M. Chevrette: Peut-être même, on le réamendera.

M. Gobé: Oui, on le réouvrira, avec le consentement. En tout cas.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 23 est adopté?

M. Chevrette: Adopté.

M. Gobé: Pour moi, c'est correct, oui.

Permis de chauffeur de taxi (suite)

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 24.

M. Chevrette: «Le permis de chauffeur de taxi autorise son titulaire à exercer le métier de chauffeur de taxi, de limousine et de limousine de grand luxe en conduisant une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi.

«Un chauffeur peut avoir la garde de telle automobile par suite d'un contrat de travail le liant avec un titulaire de permis de propriétaire de taxi. Il peut aussi exploiter personnellement cette automobile s'il est

titulaire du permis de propriétaire de taxi auquel est attachée cette automobile ou s'il est lié avec un titulaire par suite d'un contrat de location de l'automobile.

«Un permis de chauffeur de taxi ne peut être délivré qu'à un titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée selon le Code de la sécurité routière.»

En fait, l'article 24 du projet de loi établit en principe que le permis de chauffeur de taxi exigé d'un territoire à l'autre sera le même, sauf si une autorité municipale ou supramunicipale exerce le pouvoir qui est visé à l'article 25 — on le verra après — du projet. Il précise en outre d'autres conditions attachées aux droits que confère tel permis.

M. Gobé: Si on descend... Tu permets?

M. Brodeur: Oui, oui, vas-y.

M. Gobé: Si on descend plus bas, là, vous fixez les conditions d'obtention aussi: réussir un examen, les connaissances requises, ne pas avoir été déclaré coupable, et tout ça, là.

M. Chevette: Me permettez-vous de vous donner la réponse qu'on cherchait?

M. Gobé: Oui.

M. Chevette: L'article 11, deuxième alinéa, est amendé, et l'amendement se lit comme suit: «Pour obtenir la délivrance d'un permis de propriétaire de taxi, une personne ne doit pas être dans [...] des situations prévues au premier ou au troisième alinéas de l'article 18, doit payer les droits et remplir les autres conditions prévus par règlement.»

M. Gobé: Ah! c'est correct. Ça règle notre problème.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Sur l'article 24.

M. Gobé: L'article 24, ça ouvre, avec les articles 25, 26 et 27, à peu près toutes les qualifications ou les prérequis pour obtenir un permis de chauffeur. C'est ça? Donc, il faut le prendre dans une globalité avec le reste.

M. Chevette: Exact.

M. Gobé: Est-ce qu'on a adopté des articles? Le 26, on l'a adopté, hein?

Le Président (M. Lachance): On a adopté 26.

M. Chevette: Le 26, je crois. Oui. «Pour obtenir, renouveler ou maintenir un permis de chauffeur de taxi, une personne doit», et là vous avez les conditions.

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

M. Brodeur: Comme question d'information, ça prend combien de temps, selon la procédure habituelle,

pour quelqu'un qui a un permis de classe A pour aller à la classe C? Quel est le processus à faire? Parce que j'essaie de déterminer quel est le temps, par exemple, pour quelqu'un qui n'a pas le permis requis et qui doit avoir un permis correspondant à la loi, ensuite de ça, de passer à la Commission. Ça prend combien de temps, ça?

M. Chevette: C'est environ un mois.

M. Brodeur: Pour avoir un permis. Changer la classe de permis aussi?

M. Chevette: Oui, environ un mois.

M. Brodeur: C'est quoi, le processus, un examen?

M. Chevette: C'est un examen. Puis, d'ailleurs, vous voyez les conditions un peu plus loin.

M. Gobé: On les a ici, là, regarde, 26-27.

M. Chevette: Les articles 26-27... L'article 26, oui.

M. Gobé: C'est surtout 26. L'article 26 est extrêmement explicite, hein?

M. Chevette: C'est 26.1, me dit-on.

M. Gobé: On l'avait amendé, je pense.

M. Chevette: Article 26.1: «réussir un examen portant sur les connaissances requises et dont les formalités, les modalités et le contenu sont établis par la Société ou, le cas échéant, une autorité municipale ou supramunicipale, la réussite de tel examen valant, pour une même personne, pour tout renouvellement séquentiel de son permis de chauffeur de taxi.»

Le Président (M. Lachance): «Subséquent».

M. Chevette: «Subséquent», je m'excuse.

Le Président (M. Lachance): On a changé le «séquentiel» par «subséquent».

M. Chevette: On l'a modifié déjà, c'est vrai.

Le Président (M. Lachance): C'est ça.

M. Chevette: Excusez. On l'avait... c'est vrai.

M. Gobé: On avait fait un débat sur «subséquent» et «séquentiel». Vous vous souvenez de ça?

M. Chevette: En décembre, les débats étaient propices.

M. Brodeur: Il faut comprendre aussi que, lorsque quelqu'un, une personne a un permis, il doit être rattaché à une seule automobile. Il ne peut pas en avoir

deux, en prendre une journée puis une autre la fin de semaine pour d'autres...

M. Chevrette: Le chauffeur, il peut prendre n'importe laquelle, il peut...

M. Brodeur: Parce que le permis est rattaché à l'automobile aussi.

M. Chevrette: Oui, oui, je comprends, mais...

M. Brodeur: Le chauffeur peut prendre n'importe laquelle, on comprend bien ça...

M. Chevrette: Oui, mais vous dites... Un chauffeur de taxi, il va nécessairement signer un contrat avec un propriétaire, mais il peut changer, lui.

M. Brodeur: Mais le propriétaire a un taxi.

M. Chevrette: Lui, il est lié à l'auto, vous avez raison.

M. Brodeur: Donc, il ne peut pas avoir un permis rattaché à deux automobiles qui ne sont pas en même temps sur la route.

M. Chevrette: Non. Ça, c'est clair.

M. Gobé: Mais est-ce qu'un chauffeur propriétaire peut être en même temps juste chauffeur, c'est-à-dire il passe sa voiture à chauffeur puis, lui, il va travailler pour son cousin qui est propriétaire d'une autre voiture?

M. Chevrette: Ça pourrait arriver.

M. Gobé: Ou sa femme.

M. Chevrette: Ça pourrait.

M. Gobé: Ça peut arriver, ça?

M. Chevrette: Ça pourrait arriver. S'il a son «pocket number», comme on dit, là, et puis il a loué... Il pourrait avoir loué son auto, puis il y a un propriétaire qui a une auto, puis il dit: Tu as ton «pocket number»...

M. Gobé: Qui l'appelle et dit...

M. Chevrette: ...viendrais-tu conduire? C'est possible, mais ça ne serait pas trop payant, ça.

M. Gobé: Non, non, c'est ça. Mais, à la limite, il peut faire ça.

M. Chevrette: Il peut, pour rendre service...

M. Gobé: Oui, c'est ça. Exactement.

M. Chevrette: ...peut-être une petite semaine, parce que le gars ne file pas.

M. Brodeur: Donc, un tour de passe-passe pourrait se faire. Par exemple, mon automobile est

brisée, passe-moi la tienne pendant que tu es parti en vacances dans le Sud, puis je serai locataire pour cette semaine-là. Donc, ça peut se faire comme ça.

M. Chevrette: Oui, vous, vous, vous, vous...

M. Brodeur: Je me fais l'avocat du diable.

M. Gobé: Oui, c'est juste pour une semaine.

● (16 h 10) ●

M. Chevrette: Je ne sais pas qu'est-ce que ça va avoir l'air dans le *Journal des débats*, là, le vous, vous, vous, vous... Ha, ha, ha! Mais, effectivement, il y a des choses du genre que... D'ailleurs, c'est de bon aloi, ça. C'est des échanges entre deux personnes d'une même industrie, je ne pense pas que ce soit... Ce n'est pas ça qui est problématique. Non, parce que uniquement... Prenons, par exemple... Supposons que c'est un des taxis qui est pour le transport adapté, par exemple, puis qui s'en va justement. Il dit: Pour accomplir notre contrat, ce serait important que tu laisses ton véhicule. Là, il pourrait signer un contrat d'une semaine avec quelqu'un qui est détenteur d'un permis de chauffeur de taxi.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 24 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 25.

M. Chevrette: «Le permis de chauffeur de taxi est délivré par la Société ou, en cas de délégation faite en application du deuxième alinéa, par l'autorité municipale ou supramunicipale concernée. Le cas échéant, l'autorité doit aviser sans délai la Société de tout permis de chauffeur de taxi qu'elle délivre.

«Le gouvernement peut déterminer par décret les autorités municipales ou supramunicipales qu'il autorise à exercer des pouvoirs qu'il indique en matière de permis de chauffeur de taxi.»

On se rappellera qu'il y en a rien qu'une délégation de pouvoirs, c'est le Bureau du taxi de Montréal.

M. Brodeur: ...permis de conduire.

M. Chevrette: Oui, oui, mais...

M. Brodeur: Parce que c'est inscrit permis...

M. Chevrette: C'est un permis de chauffeur de taxi, oui, oui. Chauffeur. C'est le pocket... ce qu'on appelle...

M. Gobé: C'est ça, le permis de chauffeur et non pas le permis de conduire.

M. Chevrette: Permis de chauffeur de taxi, mais, comme on délègue, comme on permet la délégation de pouvoirs, il faut créer l'obligation à la Commission de transmettre immédiatement au délégataire.

M. Gobé: Est-ce que ça amène des changements par rapport à ce qu'il y a actuellement?

M. Chevette: Non, je ne pense pas. C'est dit peut-être différemment, mais c'est très clair.

M. Savard (Gilles): C'est exactement la même chose...

M. Chevette: C'est la même chose?

M. Savard (Gilles): ...que 41.1, 41.2 de la loi actuelle.

M. Gobé: O.K. Est-ce que vous pensez que, par règlement, ça pourrait être amené à changer, à évoluer, ça, plus tard? Je sais qu'il n'y a pas grand problème là, mais...

M. Chevette: À court terme, moi, je n'en vois pas beaucoup d'entités qui vont accepter les délégations de pouvoirs. J'ai été surpris d'ailleurs. Mais il ne semble pas y avoir un engouement pour la délégation de pouvoirs à part Montréal. J'ai l'impression qu'on en a encore pour un bon 10, 15 ans à demeurer comme on est là. Mais Montréal peut s'expliquer, c'est un cas particulier. Ailleurs, je crois que la Commission, avec ses bureaux à Québec et à Montréal, remplit assez facilement la tâche à ce moment-là.

Le Président (M. Lachance): Ça va? Est-ce que l'article 25 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté.

M. Chevette: L'article 26 est déjà adopté, hein?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Lachance): L'article 26 a déjà été adopté et amendé. L'article 27.

M. Chevette: «En outre, un titulaire de permis de chauffeur de taxi doit, dans le cas échéant, se conformer à un règlement qui:

«1° dans le cas des territoires qu'il indique, exige qu'une personne, pour obtenir et maintenir un permis de chauffeur de taxi, assiste à un cours de formation concernant les connaissances topographiques et géographiques requises pour exercer le métier de chauffeur de taxi dans un territoire particulier;

«2° dans le cas des agglomérations et des territoires qu'il indique, exige qu'une personne, pour obtenir et maintenir un permis de chauffeur de taxi, assiste à un cours de formation concernant les connaissances usuelles, les habiletés, les aptitudes et les comportements requis pour exercer le métier de chauffeur de taxi dans un territoire particulier.»

Donc, c'est à peu près la même chose, c'est la connaissance des règles élémentaires et la connaissance du milieu. En fait, c'est ça qu'on transpose. Puis c'est une obligation de suivre un cours. Puis, d'ailleurs, ça va

se négocier, entre vous et moi, avec l'Association professionnelle, ça. Puis Montréal, ça existe, il en fait déjà. Il s'en fait beaucoup à Montréal présentement. Mais on pourrait l'offrir à... Par exemple, s'ils veulent avoir une industrie de plus en plus professionnelle, c'est clair qu'ils vont se donner des règles puis qu'ils vont venir nous voir puis ils vont dire — je les vois venir puis j'espère qu'ils vont le faire, à part ça — ils vont dire: C'est de la formation, ça, donc on a le droit à des crédits de formation. Donc, ils vont négocier avec le ministère du Travail et de la Main-d'oeuvre les crédits nécessaires pour organiser les cours de formation, ils vont travailler sur le contenu du cours, puis c'est ça qu'on vise. C'est ça, l'Association professionnelle, c'est de bâtir un programme, un cours qui colle à la réalité puis aller chercher des crédits pour la formation. Puis c'est ça qu'on vise.

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

M. Brodeur: Donc, ce qu'on peut comprendre à partir d'aujourd'hui, c'est que lorsque la loi sera en vigueur et sera effective, il y a des cours qui seront imposés à certains endroits pour les chauffeurs de taxi, par exemple à Québec pour le côté touristique... Québec, Montréal...

M. Chevette: Mais, d'ailleurs, ils vont y aller avec joie parce que ça va être payé. Oui, oui, un cours. Écoutez, donner un petit trois heures dans la vie d'un homme qui veut améliorer son sort puis qui veut améliorer sa profession... Ce n'est pas obligé d'être strict, là, pour dire: C'est jeudi soir à telle heure. Il peut y en avoir tel soir, puis ils vont y aller par petits groupes, puis pour ne pas affecter non plus le revenu de l'individu. On ne fait pas exprès dans ces affaires-là. Il y a des temps morts aussi pour organiser ça. Il y a des temps plus morts dans des années pour... puis plus propices à cela, puis je pense que c'est ça qui va s'organiser dans les faits.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a d'autres choses que le côté touristique, côté comportement?

M. Chevette: Il y a peut-être les personnes handicapées. Puis, avec le vieillissement de la population, je suis convaincu, moi, qu'on aurait avantage à expliquer, par exemple... Tu sais, il y en a qui... C'est comme dans tout métier, là, ce n'est pas tous des raffinés, puis, comme nous autres, on n'est pas tous des raffinés, hein? Il y en a qui sont plus carrés les uns que les autres. Mais, avec certaines personnes âgées, par exemple, ou avec certaines personnes handicapées, ce n'est pas la même attitude, puis on doit expliquer ça à des gens qui n'y pensaient peut-être pas. D'ailleurs, j'en ai déjà vu personnellement, là, dire: Bien, embarque, là! Tu sais, quand ça prend cinq minutes à embarquer, ce n'est pas toujours la faute de la personne qui prend cinq minutes, tu sais. La porte s'ouvre puis elle s'ouvre lentement, puis les pentures ne se déplient pas toujours de la même façon pour rentrer...

M. Brodeur: ...

M. Chevette: Non, mais ça peut être la peinture de la colonne vertébrale aussi, puis il faut qu'il y ait une compréhension. Ça fait partie un peu de l'acquisition du raffinement. Moi, j'appelle ça de même, là. Mais c'est bon que ça soit dit puis c'est bon que ça soit véhiculé. Puis on en voit, d'autre part, qui soutiennent la personne âgée jusqu'à temps qu'elle soit assise puis qui ferment la porte, puis qui font le tour après. Mais ce n'est pas tout le monde. C'est comme dans une classe, ça, c'est comme dans le parlement puis c'est comme n'importe où. Dans une société, on a différentes attitudes, différents comportements qui ne s'expliquent pas toujours. Des fois, c'est le milieu, l'ambiance et le milieu. Si le milieu... Il y a deux choses contre lesquelles tu ne peux rien. Dans la vie, là, mettez n'importe quel étudiant, par exemple, qui était dans un milieu raffiné, cultivé puis qui était la délicatesse même puis, tout d'un coup, qui tombe dans un milieu plus «rough», plus «tough», comme on dit en bon québécois, l'hérédité et le milieu sont deux facteurs contre lesquels l'individu ne peut rien. Tu suis le courant, comme on dit. Donc, je suis convaincu, moi, si on place l'ensemble des chauffeurs de taxi, qu'ils soient propriétaires ou locataires, dans une ambiance de professionnalisme, vous saurez me le dire dans quelques années.

M. Brodeur: ...pourquoi j'ai des bons enfants, M. le ministre.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Peut-être, en ce qui concerne les cours, ça va être par règlement, mais, peut-être le mentionner ici, peut-être qu'un cours de secourisme, premiers soins, là, de base serait intéressant à faire prendre dans cette industrie-là, parce que, si vous regardez les gens qui conduisent les autobus maintenant, hein, autobus touristiques ou de longue distance, ils ont ce cours. Les gens qui travaillent à bord des avions, même les petits avions, Air Nova où on se fait brasser un peu quand on vient ici, ils ont obligatoirement, avant même d'avoir le droit de travailler, leur permis d'hôtesse de l'air ou de chauffeur, eh bien, ce cours de premiers soins. Et les chauffeurs de taxi transportent probablement autant de monde et peut-être plus que ces gens-là. Sur des distances moins longues, moins nombreux en même temps, mais il peut arriver qu'ils aient à faire face à des situations...

M. Chevette: C'est avec eux qu'on va bâtir différents programmes.

M. Gobé: ...qui seraient intéressantes d'avoir cette connaissance-là.

M. Chevette: Je pense que, à date, le transport adapté, on a commencé, mais il faut faire du scolaire aussi, parce que ça peut... je pense qu'il va y en avoir de plus en plus.

M. Gobé: Oui, scolaire, ça aussi, bien sûr.

M. Chevette: Mais, effectivement, il n'y a rien qui pourrait empêcher, par exemple... Ça dépend des

milieux. Il y a même des chauffeurs de taxi qui ont déjà accouché des femmes de façon urgente. Il y en a d'autres qui ont dû tenter de la réanimation, parce que, à un moment donné... tu ne sais pas à quel moment que ça arrive. Effectivement, c'est possible, mais ça peut être optionnel aussi. S'il y en a qui... Avec les moyens qu'ils ont, d'autre part, ils peuvent être en contact rapide et direct avec le système ambulancier, ils peuvent être en contact direct avec d'autres intervenants du milieu. Mais ça pourrait être optionnel pour certains s'ils veulent. On verra, mais on va discuter avec l'industrie.

M. Gobé: Oui, oui. Bien, c'est... Je ne veux pas le mettre dans la loi, là, mais... Il peut être par règlement de toute façon.

M. Chevette: Mais je peux vous dire que la formation, ça a fait l'unanimité, ça. Vous rappelez-vous?

M. Gobé: Oui. Je me souviens, oui, oui.

M. Chevette: Ça a fait l'unanimité en commission parlementaire. Ce n'est pas pour rien qu'on le met, parce que...

M. Gobé: Est-ce que vous prévoyez des langues? Je ne parle pas seulement de l'anglais ou du français, mais est-ce que vous prévoyez la possibilité aussi de faire en sorte que...

M. Chevette: C'est la connaissance minimale du français qui va être exigée.

M. Gobé: Oui. Bien, c'est évident.

M. Chevette: J'espère.

M. Gobé: Mais je parle de...

M. Chevette: Et ça, c'est un problème dans certains cas à Montréal. Vous le savez comme moi, là, il y en a qu'on n'est pas capables de s'exprimer ni en anglais ni en français.

M. Gobé: C'est vrai.

M. Chevette: Puis ça, je peux vous le dire. Je sais que ça fâche le monde quand je dis ça...

M. Gobé: C'est vrai, mais quand même...

● (16 h 20) ●

M. Chevette: ...mais la réalité nous rattrape, puis la réalité fait en sorte que tu t'exprimes puis tu sens très bien qu'il y a une incompréhension. C'est anormal, ça, parce que les règles mêmes du pays exigent que tu aies la connaissance minimale. Ce n'est pas une question d'option politique, hein? Vous le savez, ça, pour être citoyen, tu dois connaître minimalement... Pour recevoir ton certificat de citoyenneté, tu dois connaître les rudiments de la langue. C'est de même que c'est à peu près dit. Donc, là-dessus, il y en a qui ont été chanceux ou bien ils la connaissaient, puis il y a un refus systématique de la parler. Mais il y en a, en tout cas...

M. Gobé: Bien, c'est parce que, dans la région de Montréal, généralement, d'après mon expérience, la très, très grande majorité des chauffeurs de taxi qui sont d'origine culturelle différente ou d'arrivée au Québec plus rapprochée que les autres parlent généralement leur langue d'origine, bien sûr, mais ils parlent aussi bien souvent le français. C'est évident qu'ils n'ont pas forcément un français très académique, c'est plutôt un français usuel, hein? Et, c'est un peu normal, c'est des gens, des fois, qui arrivent ici à 35 ans, 40 ans. Ce n'est pas l'âge où on a la plus grande habileté pour apprendre une langue que, des fois, on n'a même jamais entendue. On a des pays comme l'Afghanistan ou des pays du Moyen-Orient. Mais, moi, je ne peux pas dire que j'ai rencontré souvent ce problème-là. Mais peut-être des cours de langue dans le sens que je disais, faire en sorte...

M. Chevette: C'est plus fréquent à Montréal qu'ailleurs.

M. Gobé: ...qu'on les aide à se perfectionner.

M. Chevette: Vous avez probablement raison de dire qu'on ne rencontre pas ça souvent quand c'est une immigration dans nos petites villes comme nous autres. Lundi soir, moi, j'en avais 70 à qui je souhaitais la bienvenue puis qui sont ici depuis six mois ou neuf mois, puis ça leur prend la connaissance du français avant de s'en aller en industrie travailler ou... Vous voyez tous les éléments de sécurité puis tout le kit. Ce n'est pas isolé, ça, cette histoire-là. Donc, d'autre part, je l'ai vu à Montréal. Pour être honnête, je l'ai vu personnellement, là.

M. Gobé: Oui, je ne dis pas qu'il n'y en a pas. Oui, oui, je ne dis pas qu'il n'y en a pas, là.

M. Chevette: Il y en a qui ont une méconnaissance assez marquée pour être inquiétant, parce qu'il y a une question de sécurité quand tu embarques dans un taxi, il y a une sécurité. Si l'individu ne comprend pas ce que tu lui dis, c'est aberrant sur le plan des services. Donc, la connaissance du français, elle va être exigée, soyez assuré, ça, là-dessus, puis ça fera partie des codes.

Puis, je ne dis pas ça de façon à avoir l'air agressif, c'est une question de sécurité des citoyens. Il y en a qui nous l'ont dit, qui nous écrivent pour nous le dire. Ils signent leur nom, ce n'est pas des gens qui agressent. On ne rend pas ça public, rien, là, mais il y a des gens qui nous révèlent qu'ils ont pris un taxi, puis ils nous donnent le numéro puis la compagnie, puis ils nous disent: Tel jour, je n'ai même pas pu me faire comprendre. Bien, ça, c'est une anomalie complète.

M. Gobé: À ce moment-là, M. le ministre, est-ce qu'il ne serait pas opportun de mettre dans les critères d'obtention du permis de chauffeur de taxi...

M. Chevette: Ah, je ne courais pas à ça, je vais vous dire pourquoi. Je ne voulais pas l'écrire parce qu'on aurait dit: Bien, regarde, ils veulent faire une bataille sur ça. Ce n'est pas une bataille qu'on veut faire, parce que

ça fait partie des conditions d'obtention du statut de citoyenneté. Donc, entre vous et moi, ça l'est déjà dans les lois, ça l'est déjà requis comme base, puis le réécrire... C'est la langue de service, la langue de travail, le réécrire, est-ce que c'était pédagogiquement... Parce qu'on se sert beaucoup de cette expression-là depuis un certain temps quand on légifère. Moi, je préfère le dire puis les inciter, puis regarder, quand on aura des examens puis quand on aura... faire en sorte que ça s'implante réellement.

Puis il y en a qui vont sentir le besoin de se perfectionner. J'ai eu des gars de 50 ans lundi qui... Je peux-tu vous dire qu'ils apprennent le français depuis six mois, puis ça paraît déjà qu'ils s'expriment puis qu'ils comprennent. Puis je me suis exprimé en français devant ces gens-là.

C'est donc aberrant de voir des gens qui ont un permis de travail à Montréal, qui desservent un public majoritairement, en tout cas, francophone en plus, puis qui sont entrés au pays avec l'obligation d'apprendre la langue officielle avant même d'obtenir un permis de travail, puis qu'ils ne soient pas capables de s'exprimer. Ça, c'est anormal. Il faut être capable de le dire sans agressivité, puis sans... On ne vise rien, là.

M. Gobé: Oui, oui, comme on en parle maintenant. De toute façon, la problématique, M. le ministre, la plus dommageable peut se retrouver dans ceux qui peuvent faire du transport adapté.

M. Chevette: En plus.

M. Gobé: Imaginons un handicapé ou quelqu'un qui a des difficultés pour se mouvoir, même s'exprimer, même peut-être verbalement aussi...

M. Chevette: Mais aussi chez les personnes âgées, M. le député, il y a beaucoup d'insécurité.

M. Gobé: ... — les personnes âgées, oui, oui, tout à fait — et qui se retrouve avec un chauffeur de taxi, qui est un peu son guide, hein, et qu'il n'est pas capable de lui faire comprendre exactement où est-ce qu'il veut aller, où est la porte de la clinique pour passer en arrière et... passer en avant, le gars, il le dépose devant l'entrée puis... En tout cas, à ce niveau-là...

M. Chevette: Puis prenez une personne âgée qui est à difficulté de déplacement ou une démarche lente pour les raisons qu'on peut connaître, à cause de l'alourdissement, là, bien ça crée des problèmes. C'est là qu'on a le plus de problèmes, en passant, puis beaucoup d'inquiétude chez les handicapés, quand l'handicapé a déjà une difficulté d'élocution, par exemple, puis que l'individu comprend à peine le français. Donc, doublé d'une difficulté d'élocution de la personne handicapée, vous pouvez vous imaginer qu'il y a une barrière monstre, là.

M. Gobé: Bien que, moi, je ne vois pas ça comme un... peut-être qu'il y a des exceptions, mais, règle générale, comme un refus de la part des gens de la langue française, qui est la langue du Québec, mais plutôt comme... Bien souvent, chauffeur de taxi, pour

certaines personnes, 50 ans, 45 ans, comme vous dites, qui émigrent ici ou sont réfugiés politiques ou autres, c'est le premier emploi, le plus facile, des fois, à se trouver, hein, pour pouvoir subvenir aux besoins de sa famille, et tout ça.

M. Chevette: Non, ce n'est pas l'individu que je blâme...

M. Gobé: Non, je ne dis pas que...

M. Chevette: ...c'est ceux qui ont obtenu...

M. Gobé: Je n'ai jamais dit que vous blâmiez quelqu'un, M. le ministre. Ne prenez pas ça comme ça. Je veux dire, donc, bien souvent, c'est plutôt par nécessité, d'urgence de travailler. Bon, ces jobs-là sont ouvertes peut-être plus facilement parce qu'il y a des collègues originaires de ces pays-là qui sont propriétaires d'un taxi ou de deux taxis, puis là, bien: Je t'engage dans mon taxi parce que t'as ton permis. Donc, vous avez raison, les cours pourraient probablement inciter ces gens-là à prendre rapidement des habilités dans les langues.

M. Chevette: Puis, même, il y a des collègues de travail qui le disent. Ceux qui m'en ont parlé le plus, c'est souvent des chauffeurs de taxi eux-mêmes qui disent: Nous autres, par exemple, dans notre association de services, on en a trois, on n'est pas sûrs qu'ils nous comprennent.

M. Gobé: Parce que, quand on arrive ici — moi, je me souviens quand je suis arrivé — qu'est-ce qu'on cherche en premier? On cherche un travail puis, en dedans de trois, quatre jours, si on n'a pas trouvé un travail, on commence à bouffer nos économies. Puis, des fois, on n'en a pas beaucoup quand on arrive. Puis, moi, je suis arrivé célibataire, seul, pas de famille, mais celui qui arrive avec une famille et qui a, des fois, deux, trois enfants, il faut qu'il paie un appartement 400 \$, 500 \$ par mois, au bout de 15 jours, un mois, s'il n'a pas travaillé, il n'a plus une cenne, hein, il n'a plus rien. Ces gens-là, donc, très rapidement, doivent se mettre sur le marché du travail, qu'importe la langue, et, bien souvent, c'est sûr qu'ils ne la parlent pas, la langue. Il ne faut pas les blâmer non plus, les circonstances dans lesquelles ils arrivent... Ce n'est pas toujours de l'immigration sélectionnée, ça. Bien souvent, c'est de l'immigration qui est le 52 % que le Québec n'a pas de contrôle dessus... qui sont les rapprochements de familles ou qui sont les revendicateurs de statut de réfugié politique. Ceux-là, on ne leur demande pas quelle langue ils parlent.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 27 a suffisamment été étudié pour être adopté?

Une voix: Oui. Débattu, oui.

M. Brodeur: Si on répond à votre question, oui, mais ça n'adopte pas l'article, M. le Président.

M. Chevette: Mais il est adopté.

M. Brodeur: Non, il a demandé s'il avait été suffisamment étudié. Nous disons oui.

M. Chevette: Vous répondez oui. Puis est-ce qu'il est adopté?

M. Brodeur: Ah! ça, c'est une autre question.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 28.

M. Chevette: «Le permis de chauffeur de taxi doit contenir une photographie du titulaire prise par la Société ou, le cas échéant, par l'autorité municipale ou supramunicipale, porter un numéro et contenir les autres renseignements déterminés par règlement.»

Ça, c'est la même, même chose qu'actuellement, sauf qu'on n'a pas écrit la Société de l'assurance automobile parce que la Société étant définie comme étant la SAAQ.

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

M. Gobé: M. le Président, est-ce que, à ce stade-ci — peut-être que M. le ministre pourra nous répondre — on envisage de faire un modèle unique de permis de chauffeur de taxi pour l'ensemble de la province même si c'est différentes autorités qui les décernent? Ou est-ce que c'est déjà comme ça maintenant?

M. Chevette: Il est déjà normé.

M. Gobé: Les numéros séquentiels, cette fois-ci, sont-ils tous sur le même registre national ou est-ce que c'est chaque autorité qui décerne qui a ses propres numéros?

M. Chevette: Je pense que c'est vraiment ça, ils ont un système puis des références entre les différentes autorités, puis il est obligatoire.

Le Président (M. Lachance): Ça va?

M. Gobé: Avec le permis de chauffeur de taxi décerné à Montréal, d'accord, est-ce que, moi, je peux aller conduire un taxi à Trois-Rivières? Le chauffeur, je ne parle pas propriétaire, là.

M. Chevette: C'est le territoire de Montréal à ce moment-là. C'est par agglomération.

M. Gobé: Donc, si je veux aller conduire le taxi de M. Dumais à Québec, là, il faut que je fasse un permis à Québec.

● (16 h 30) ●

M. Chevette: Il faudrait que vous demandiez carrément à la Société de l'assurance automobile un «pocket number» pour Sainte-Foy.

M. Gobé: Et le fait que... Bon, celui de Montréal ne tient plus à ce moment-là.

M. Chevrette: Et je ne suis pas sûr qu'elle lui donnerait son O.K. C'est à souhaiter que... Ha, ha, ha!

M. Gobé: Je sais, il m'a déjà dit... Il m'a transporté l'autre jour... Je me fais transporter par un taxi. Il m'a dit: M. Gobé, nous, on conduit bien. Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 28 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 29.

M. Chevrette: «29. Lorsqu'une personne...»

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Vous savez, cinq secondes, là, dans la conduite automobile, c'est long.

M. Chevrette: C'est beaucoup d'émanations de gaz à effet de serre.

Le Président (M. Lachance): Hier, j'ai lu *Un accident grave évité par une seconde*. Alors, si ça avait été cinq secondes, ça aurait été: Bang, bang!

M. Chevrette: «29. Lorsqu'une personne est déclarée coupable d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel visé à l'article 26, son permis de chauffeur de taxi est révoqué d'office et le juge qui prononce la déclaration de culpabilité doit en aviser cette personne et ordonner la confiscation de son permis de chauffeur de taxi pour qu'il soit remis à la Société ou, le cas échéant, à l'autorité municipale ou supramunicipale qui l'a délivré — ça, c'est par concordance avec le pouvoir de délégation.

«Cet avis peut être donné à l'occasion ou après le prononcé de la sentence. Dans tous les cas, la date de la confiscation est réputée être la date de la déclaration de culpabilité.»

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a eu concordance de ça quand il y a des articles qui ont été adoptés avec amendement sur recommandation du Barreau?

M. Chevrette: Oui. Ça fonctionne avec les amendements, avec les lois.

M. Brodeur: Ça fonctionne ensemble.

M. Chevrette: Ça n'exige pas de concordance ici.

M. Brodeur: Donc, l'article prévoit les deux cas: le cas où le juge suspend immédiatement le permis et le cas où le juge aurait oublié de rendre cette sentence-là. Donc, ultérieurement, il pourrait avoir avis comme quoi c'est suspendu rétroactivement à la déclaration de culpabilité. C'est bien ça qu'on doit comprendre de cet article-là?

M. Chevrette: Me Savard.

M. Savard (Gilles): Oui, c'est ça, c'est qu'on a prévu à ce moment-là que, dans certains cas, quelquefois un juge ne le déclare pas. Donc, à ce moment-là, on fera une procédure ultérieure, et ça va faire en sorte, par contre, que le chauffeur ne sera pas pénalisé en se déplaçant. C'est qu'on a toujours gardé, comme date, la date de la déclaration de la culpabilité. Donc, c'est-à-dire que les systèmes vont être — je ne sais pas si c'est très français comme expression — plus monitorés, un peu plus surveillés pour s'assurer avec le Procureur général, lorsque la personne impliquée est un chauffeur de taxi, que le plaideur effectivement rappelle au tribunal de l'appliquer.

M. Brodeur: Donc, cet avis-là peut être envoyé par quelqu'un d'autre que le juge si le juge a négligé ou omis...

M. Chevrette: Non. Mais le juge, ordinairement, ordonne que l'on procède à la confiscation et à ce moment-là il y a du personnel de soutien qui en avise immédiatement la Société, puis ça peut être un notaire, effectivement, qui est...

M. Brodeur: Oui, parce qu'il faudrait en aviser les juges, parce que, j'imagine, si l'infraction est criminelle, le seul indice qu'il y aura, c'est... M. Untel, chauffeur de taxi, peut-être que ça ne lui viendra pas à l'esprit, parce qu'il est chauffeur de taxi puis qu'on doit lui suspendre son permis. Donc...

M. Chevrette: Mais, ordinairement, à la cour, dès qu'ils ont une législation de même, dans son prononcé «et j'ordonne également la confiscation du permis»... Dans la sentence finale, c'est souvent ce qu'on retrouve après ça.

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

M. Gobé: Vu qu'on parle de sanction, je sais qu'on en a discuté à 26 — pas de sanction, mais d'acte criminel — j'ai eu l'occasion de vous entendre sur quelques radios. Après la période des fêtes, vous parliez de tolérance, pas zéro, mais d'abaisser les seuils de tolérance en ce qui concerne les infractions de consommation d'alcool. J'ai même cru comprendre — peut-être que je me trompe mais vous me repreniez — que vous étiez pour interdire toute consommation d'alcool pour les chauffeurs de camion, d'autobus et tout ça.

M. Chevrette: Les chauffeurs professionnels, j'y songe sérieusement, effectivement.

M. Gobé: Est-ce que ça comprend les chauffeurs de taxi aussi?

M. Chevrette: Oui.

M. Gobé: Vous pouvez peut-être nous expliquer... J'ai entendu à la radio qu'ils n'exigent pas... Ça m'avait intéressé.

M. Chevrette: Je pense qu'il y a eu... L'interprétation a été claire là-dessus pour les chauffeurs professionnels: tolérance zéro.

M. Gobé: Mais je n'ai pas dit que je n'étais pas d'accord, moi, là. Prêtez-nous pas d'intention.

M. Chevrette: Mais tolérance zéro veut bien dire... Tolérance zéro veut dire, par exemple, que ça part à 0,02. Parce qu'on sait très bien qu'un jus de pomme, par exemple, pourrait fermenter, pourrait monter ton degré d'alcoolémie à 0,02. C'est pour ça que la majorité des appareils dit carrément que c'est à partir de 0,3 que tu...

Des voix: 0,03.

M. Chevrette: Excusez, 0,03. C'est correct. Donc, l'interprétation de ce que j'ai dit, c'est ça.

Pour ce qui est du 0,05, entre 0,05 et 0,08, ce que j'ai suggéré, c'est que ça ne soit pas considéré comme un acte criminel. Parce que la population en général et plusieurs groupes de pression faisaient pression pour que je baisse le 0,08 à 0,05. J'ai plutôt opté pour la formule de mettre une période tampon entre 0,05 et 0,08, ne pas considérer ça comme un acte criminel, mais plutôt un acte pénal, passible d'une amende, mais tu ne perds pas ton permis indéfiniment. Ce qui permet de poser un geste préventif, un avertissement sévère, parce qu'il y a la suspension du permis de 24 heures puis c'est tout. Tu recouvres ton permis et tu continues à travailler. Alors que plusieurs auraient voulu que je change tout de suite 0,08 pour l'amener à 0,05, j'ai plutôt opté pour la formule non criminelle entre 0,05 et 0,08. C'est plutôt ça. Ça, ça a été plus ou moins bien interprété, d'après ce que j'ai pu lire ou entendre dans les radios, vous avez raison.

M. Gobé: J'ai compris ce que vous vouliez faire, moi. Mais est-ce que ça se fait ailleurs? Est-ce que vous avez des...

M. Chevrette: Oui. En Ontario, il y a la suspension de 24 heures, là. Pour quelqu'un qui est trouvé coupable d'une première infraction à 0,05, il y a une suspension de 24 ou 48 heures, je ne me souviens pas, mais je sais qu'il y a une suspension du permis assez immédiate, puis ce n'est pas considéré comme criminel. Dans les cas criminels, c'est tout de suite passé de 15 à 90 jours. C'est-à-dire 90 ou 60? Je vous le dis sous réserve, là. Je pense que c'est de 15 à 90 ou 60. En tout cas, peu importe, là, un des deux chiffres. Ça, c'est un petit peu plus sévère que ça serait. Mais on a créé un comité interministériel, la Justice, la Sécurité publique, Santé et Services sociaux et Transports, pour analyser tout ce train de mesures que j'ai annoncées et qui pourraient être en vigueur, peut-être, au début de l'année parce que, voyez-vous, on consulte présentement... Est-ce que je pourrai d'ici juin présenter un projet de loi pour qu'il soit adopté à la fin juin? Je ne sais pas.

M. Gobé: S'il n'y a pas d'élections.

M. Chevrette: Il n'y aura pas d'élections, ne vous cassez pas la tête là-dessus. Là-dessus, ne vous

faites pas d'idée, là, vous pourriez partir sur une mauvaise track puis quand vous partez sur une mauvaise track, c'est long, là...

M. Brodeur: J'avais loué mon local...

M. Gobé: Mais là, M. le ministre, ça, ça serait donc appliqué à l'ensemble des conducteurs, d'accord.

M. Chevrette: Oui.

M. Gobé: Et pour spécifiquement les chauffeurs d'autobus, de camion, de taxi et autres, d'ambulance, enfin, et tout ça, est-ce que là vous entendez qu'il va y avoir des mesures encore plus restrictives?

M. Chevrette: Non, c'est-à-dire que je m'attends à deux changements au Code criminel. Je m'attends à ce qu'on permette l'antidémarrage pour ceux qui ont un problème. C'est une maladie, ça, l'alcoolisme, et plutôt que de leur enlever tous leur permis puis de se ramasser avec un paquet d'illégaux sur la route, moi, je pense que ça a été une erreur de retirer l'antidémarrage du Code criminel canadien. On devrait le réintroduire. J'ai écrit à Mme McLellan et elle est d'accord avec nous autres. Elle va amender le Code, si c'est possible, dans un bill omnibus prochainement et va le réintroduire, l'antidémarrage. Et ça va nous permettre d'avoir des gens en toute légalité au volant au lieu d'avoir exclusivement des illégaux. On ne pense pas à ça, mais écoutez les conversations de plusieurs, là, surtout des gérants d'estrade qui disent: Bon, bien, enlève tout ça. Mais, j'en ai vu dernièrement encore, sans permis et sans auto, être sur les routes, vous le savez, ça. Et je ne veux pas faire allusion, là, parce qu'il y a des procès puis tout. Mais je pense qu'il vaut mieux être pondéré et intelligent dans nos mesures plutôt que d'arriver puis jouer au matamore puis avoir le même résultat sur les routes. Moi, je pense qu'il faut introduire l'antidémarrage.

Et quant aux récidivistes qui ne lâchent pas puis qu'on voit le nombre de décès, je pense qu'on devrait les aviser tout de suite que les libérations conditionnelles... un autre amendement au Code criminel, puis ne pas les relâcher au bout de x mois. Parce que la majorité, vous avez remarqué, c'est deux ans. Donc, ils n'héritent pas de la prison fédérale, ils restent dans des prisons de nature provinciale et ils font le tiers de la peine. Moi, je pense — il y en a un sixième, en plus...

M. Gobé: Vu qu'il n'y a pas de place, ils font le samedi et le dimanche.

● (16 h 40) ●

M. Chevrette: Oui, mais je pense qu'on pourrait dans ces cas précis, par exemple, montrer les dents: Si vous le refaites, voici ce qui va arriver, là. Parce qu'on a reçu beaucoup de critiques, c'est comme si on était responsables. Tu sais, le Parlement est responsable de ce qui arrive, puis pourtant on a progressé dans ça. Vous le savez en mosusse comment on a travaillé pour essayer d'améliorer les législations, puis il y a deux paliers de gouvernement en plus dans ça. Je pense qu'il faudrait resserrer un peu, mais pas verser... Par exemple, il y en a qui nous disent: Bon, bien, prison à perpétuité. J'ai entendu ça deux, trois fois. Écoutez, qu'est-ce qu'on va

faire avec les crimes séditieux puis crapuleux? On va-tu leur donner deux vies? Tu sais, il va falloir... il y a un équilibre, il y a une juste mesure. À un moment donné, trop fort, ça casse puis ce n'est pas pris au sérieux. Moi, en tout cas, c'est ma perception des choses.

M. Gobé: C'est intéressant de voir que vous vous penchez là-dessus. L'Ontario, comme vous dites, est-ce qu'ils ont connu, en Ontario, une amélioration du bilan ou si c'est trop tôt pour le savoir?

M. Chevette: Ils en ont des améliorations, eux autres aussi, marquées, parce qu'on est parti de...

M. Gobé: Avec ça?

M. Chevette: Oui. Depuis 10 ans, eux autres aussi ont une amélioration, mais on a franchi des pas de géant, nous autres: on est passé de 2 200 à 750. Mais c'est fragile. Regardez l'an passé, on est arrivé à 759, je pense, quelque chose du genre, on a défoncé un petit peu celui de l'année d'avant. Donc, c'est pour ça qu'on arriverait avec des mesures additionnelles, des alcoobus. Les alcoobus, ce sont des autobus articulés et bien équipés qui se promènent constamment sur la route. Il peut y en avoir cinq ou six puis qui ont le droit d'arrêter... Par exemple, ils s'en vont, tout d'un coup c'est sur le boulevard Charest à Québec, sans avertissement et tout, puis ils font coller, avec l'aide de la police, huit ou 10 conducteurs. Et ça développe une mentalité de faire attention. Et je pense... On évalue qu'on pourrait sauver 200 décès par année dus à l'alcool. C'est la principale cause des accidents mortels, l'alcool et la vitesse.

M. Gobé: Il y a les décès, mais le coût social des blessés aussi...

M. Chevette: Oui. Ah oui!

M. Gobé: ...pour les gens, le coût économique, le coût social.

M. Chevette: Automatiquement, on pourrait diminuer, je crois... je pense que c'est une couple de 1 000, en tout cas, de blessés, de blessures graves.

M. Gobé: ...

M. Chevette: Ce n'est pas croyable comment... Et les gens, plutôt que de considérer ça comme une maladie dans bien des cas, veulent les voir comme des criminels. Et je pense qu'il faut, en tout cas, nous autres, être capables de le juger ici comme Parlement parce que c'est l'endroit suprême pour décider des choses, le voir avec un oeil à la fois préventif puis ne pas se donner satisfaction parce qu'on a voté une grosse loi puis, le lendemain matin, c'est pire sur la route. Parce que tu leur as enlevé le permis puis tu leur as dit: Tu n'as plus le droit de t'acheter un char, là t'es fier. Bonjour, ma job est faite. Ta job, elle n'est pas faite, justement. Si tu ne viens pas en aide d'une certaine façon, par exemple dans des antidémarrateurs, si tu ne viens pas en aide à ces gens-là, tôt ou tard il va arriver ce qui est arrivé puis, après

ça... C'est tout juste, vous le savez comme moi, si on n'est pas jugé responsable. J'écoutais des commentaires: C'est-ù épouvantable, le ministre...

M. Gobé: ...

M. Chevette: Le ministre, il ne peut pas y avoir un ministre par chauffeur délinquant, là. Vous en auriez une gang aux Transports, hein. Tu sais, à un moment donné, il faut bien comprendre qu'on fait évoluer les législations, puis ce n'est pas par des procès non plus, en changeant les systèmes de «no fault» pour les récents procès, qu'on vient de régler le sort de la société, là. Quand tu dis que 84 % des gens gagnent 50 000 \$ et moins, quand bien même vous les poursuivriez pour 3 millions, ça va régler bien de quoi, ça. Ça va faire faire de l'argent à quelques avocats mais c'est tout. C'est beaucoup plus d'arriver avec un système qui a de l'allure, qui mêle la prévention et le coercitif, puis qui mêle un peu le sens des responsabilités collectif.

Moi, c'est de même que je vois ça. Puis je pense qu'on va réussir. On perd des plumes dans les lignes ouvertes, mais ça, ce n'est pas grave, si tu as la conscience en paix dans ce que tu fais puis dans la progression que tu fais faire à la société. Ça, c'est bien plus important que...

M. Gobé: ...

M. Chevette: Non, non, je le sais.

M. Gobé: ...entendu, c'était neutre comme ton de polémique.

M. Chevette: Ça dépend des lignes ouvertes.

M. Gobé: C'était un midi, là. Je ne sais plus à quelle station. Ce n'était pas dans le but de discréditer ce que vous disiez.

M. Chevette: Non, mais sur certaines lignes ouvertes, c'est assez grave.

M. Gobé: Je n'ai pas trouvé ça péjoratif à l'égard de la mesure que vous amenez.

M. Chevette: Non?

M. Gobé: Non, c'était...

M. Chevette: J'en ai entendu des deux. Je me suis fait écrire des lettres ouvertes, là...

M. Gobé: Cet après-midi, là, j'étais sur...

M. Chevette: Si j'avais eu la peau sensible...

M. Gobé: Ah bien, ça, c'est peut-être Québec, alors.

Une voix: C'est ça.

M. Gobé: Nous, à Montréal, on est plus...

M. Chevrette: Ha, ha, ha! Ça dépend.

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

M. Brodeur: Oui, tout simplement dans le même ordre d'idées. Lorsqu'on parle de récidivistes en matière d'alcool au volant, c'est des gens, comme on disait tantôt, qui sont malades. Et quand des gens sont malades, je pense, s'ils ne veulent pas se soigner, il va falloir les faire soigner de force. Je pense que ça devrait être envisagé aussi.

M. Chevrette: À 0,16, même s'il n'y a pas eu de mortalité, on est très sévère. C'est des cures et puis c'est très grave, ça.

M. Brodeur: C'est très, très grave. Ensuite de ça, aux propos du ministre, j'ai une deuxième suggestion qui peut s'adresser aussi à tous les députés du parti ministériel. Je viens d'entendre le ministre dire qu'il a écrit à la ministre fédérale Anne McLellan et qu'il y a eu entente. Je pense que le ministre des Transports ferait aussi un bon chef...

M. Chevrette: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: ...un bon chef pour votre parti, parce qu'on voit qu'il a le bon vouloir, le vouloir de s'entendre avec son homonyme ou les gens du gouvernement fédéral, et je pense que c'est un bon signal à envoyer. Je serais député du parti au pouvoir et je songerais sérieusement à approcher le ministre des Transports...

M. Gobé: On peut commencer à ramasser des sous pour lui.

M. Brodeur: ...pour un vrai débat et enfin une vraie campagne à l'investiture...

Le Président (M. Lachance): Il a déjà donné son appui, je pense.

M. Gobé: On peut s'occuper de votre financement, M. le ministre.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Il a déjà accordé son appui publiquement.

M. Chevrette: Moi, M. le Président, je vais demander au député de Shefford, s'il me trouve si bon que ça, qu'il passe à l'adoption de l'article 29.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Au contraire, je le trouve tellement bon, M. le Président, qu'on devrait suspendre l'étude de la loi et se mettre tout de suite à sa campagne.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Mais vous aurez remarqué que j'ai même fait un choix.

Le Président (M. Lachance): L'article 29 est-il adopté?

M. Chevrette: Adopté.

Une voix: Adopté.

M. Gobé: Je peux donner des conseils entre les deux, hein, je peux donner des conseils.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 30.

M. Chevrette: «30. La Société doit suspendre ou révoquer le permis de chauffeur de taxi qu'elle a délivré à une personne dès que le permis de conduire de cette personne est suspendu ou révoqué sauf si un permis restreint, conformément à l'article 118 du Code de la sécurité routière, lui a été délivré.

«Lorsque le permis de chauffeur de taxi a été délivré par une autorité municipale ou supramunicipale, la Société avise celle-ci de la suspension ou de la révocation du permis de conduire du titulaire de ce permis de chauffeur de taxi, sauf en cas de délivrance d'un permis restreint. Dès la réception de cet avis, l'autorité doit suspendre ou révoquer le permis de chauffeur de taxi de cette personne.»

Ça, c'est juste une réciprocité de pouvoir...

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

M. Brodeur: Oui, M. le Président, l'article 118, un permis restreint, de quelle façon ça s'applique, ça, dans ce cas-là?

M. Gobé: Le matin, la journée, puis pas le soir...

M. Chevrette: On va vous le sortir, on va vous donner l'explication. C'est des... Comment dirais-je? C'est des conditions de telle heure à telle heure...

M. Gobé: C'est ça.

M. Chevrette: ...où tu peux conduire exclusivement pour...

M. Gobé: Pour ton travail...

M. Chevrette: ...le travail.

M. Gobé: ...mais pas les fins de semaine. Bien, ça dépend du travail.

M. Chevrette: C'est exact. Ça peut être... non les fins de semaine, effectivement.

M. Gobé: Pas après 22 heures ou 20 heures le soir, pas dans les parkings de bar ou des choses comme ça.

M. Chevette: C'est exact. «Exigence à l'obtention du permis.

«118. Un permis restreint peut être délivré par la Société à une personne dont le permis de conduire a été révoqué en vertu de l'article 185 ou dont le permis probatoire a été suspendu en vertu de l'article 191.2, sur ordonnance d'un juge de la Cour du Québec, lorsque cette personne démontre au juge qu'elle doit conduire un véhicule routier dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance.»

En d'autres mots, c'est exactement ce qu'on disait. J'ai besoin de travailler et je travaille huit heures par jour ou 10 heures par jour, j'ai donc un permis...

M. Savard (Gilles): ...est atteinte, mais il veut garder sa job.

M. Chevette: Oui, il veut garder son emploi et il consent à conduire dans un cadre d'un permis restreint, exclusivement de telle heure à telle heure, le jour, dans le cadre de ses fonctions de travail.

M. Brodeur: J'imagine qu'on voit ça dans le cadre où un chauffeur de taxi aurait perdu ses points...

M. Chevette: ...ses points.

M. Brodeur: ...et non pas dans le cas d'alcool au volant.

M. Chevette: Non, non, ça ne s'applique pas, là.

M. Brodeur: Seulement dans le cas des points, j'imagine.

M. Chevette: Par exemple, il a 15 points. Il peut en avoir 10, par exemple, c'est d'avoir immobilisé son véhicule à plusieurs reprises dans un endroit interdit. Il a quand même... il a désobéi à la loi, il est arrivé à x points de démerite, là, puis il est rendu à la suspension. Le juge pourrait lui prescrire le droit de travailler, dans les circonstances, mais de façon restreinte.

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

M. Gobé: Oui. M. le ministre, est-ce qu'il y a des cas où le chauffeur de taxi pourrait se voir, en vertu de 118, accorder un permis restreint? Mais, en même temps, est-ce qu'il pourrait arriver que le Code ou les normes, les règlements qui caractérisent un chauffeur de taxi, pour son permis de chauffeur de taxi et non pas son permis de conduire, d'accord, fassent en sorte qu'il ne puisse pas conduire un taxi tout en ayant le droit de se promener avec sa voiture à certaines heures de la journée? En d'autres termes, est-ce que le fait d'avoir 118, un article 118, te donne automatiquement le permis de chauffeur de taxi ou est-ce que ça peut ne pas être obligatoire?

M. Chevette: Ce n'est pas automatique. Un, ce n'est pas automatique.

M. Gobé: O.K.

M. Chevette: Et deux, c'est vraiment pour le travail. Je n'ai pas vu d'autres cas, moi.

● (16 h 50) ●

M. Gobé: Il ne faudrait pas que les gens pensent que: Ah, j'ai un 118, donc j'ai le droit d'avoir mon permis de chauffeur. Ce n'est pas ça qui est dit là-dedans.

M. Chevette: Non, non. C'est plutôt l'inverse. C'est qu'il dit: Tu vas l'avoir, ton permis, mais pour fins de travail. Puis il pourrait même lui dire qu'il doit se rapporter à un endroit x. Il met des conditions à part de ça. C'est plutôt pour fins de travail, vraiment, surtout pour ça. Puis ce n'est pas automatique. Si, par exemple, c'est juste des points de très haute vitesse, le juge pourrait dire: Je ne te le donne pas. Il n'est pas obligé de le donner, là.

M. Gobé: Est-ce que le juge peut dire: Oui, moi, je te donne ton 118, mais qu'à la Commission des transports, bien, ils sont avertis, ils se font aviser que le type à un article 118 et, eux, ils vont dire: Non. Tu as le droit de conduire si tu veux, le juge t'autorise à conduire une voiture, mais, nous, on considère qu'on ne t'autorise pas à conduire un taxi?

M. Chevette: Oh non! Il ne ferait pas ça. C'est le contraire. C'est que, pour la voiture, il la lui enlèverait probablement. S'il la lui laisse, c'est justement parce que c'est un gagne-pain. Puis il ne faut pas que la somme des infractions soit une atteinte à la sécurité en plus. C'est plus pour, comme je vous ai dit, des stationnements... pas des stationnements, mais des choses mineures; tu roules, par exemple, à 115 km/h dans une zone de 90 ou de 100 km/h, puis ils tolèrent à peu près 18 km/h, comme vous le disiez, les policiers, quand ils ont... Dans une zone scolaire, il y a une sévérité policière, une sévérité à peine à quelques kilomètres. Mais, si toutes les infractions étaient, par exemple, je ne sais pas, moi, à 150 km, je ne suis pas sûr que le juge le donnerait. Moi, je sais bien que j'en connais un qui ne l'a pas eu. J'en connais pas mal qui l'ont eu, par contre, parce que, quand même, il y a... Le métier de conducteur, de chauffeur de taxi, ce n'est pas de tout repos, puis tu veux gagner ta vie. Puis tu fais un stop à l'américaine, par exemple. Il n'y avait pas de danger, mais tu as eu le malheur qu'il y avait une cerise l'autre bord puis elle t'a vu. Donc, c'est de même que... Tu sais, pour des choses mineures, ils l'accordent, mais majeures, non.

M. Gobé: Nous, on dit un stop à l'italienne.

M. Chevette: Oui, nous autres aussi on dit ça.

M. Gobé: Vous avez dit américaine, c'est pour ça.

M. Chevette: Oui, à l'américaine ou à l'italienne... C'est parce que je suis pour le virage à droite.

Le Président (M. Lachance): L'article 30 est-il adopté à la québécoise?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 31.

M. Chevette: «31. Une personne dont le permis de chauffeur de taxi fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation doit retourner ce document à la Société ou, le cas échéant, à l'autorité municipale ou supramunicipale qui l'a délivré. Lorsque la personne refuse ou omet de se conformer, la Société ou, le cas échéant, l'autorité peut demander à un agent de la paix de confisquer le permis de chauffeur de taxi de cette personne qui doit alors remettre sur-le-champ ce document à l'agent de la paix qui lui en fait la demande.»

Ça, c'est de la concordance. C'est la même chose.

M. Brodeur: Tout simplement permettre de saisir le fameux permis si quelqu'un ne veut pas le remettre.

M. Chevette: C'est ça.

M. Gobé: Est-ce qu'il y a une liste d'information qui informe les propriétaires de taxi?

M. Chevette: Non. C'est une relation avec la Société et l'individu.

M. Gobé: L'individu.

M. Brodeur: De toute façon, si ce type-là se fait arrêter avec ce permis-là qu'il n'avait pas délivré, le policier va le voir immédiatement, là.

M. Chevette: Ah, mais ça, le policier, lui, a accès aux dossiers de la SAAQ.

M. Gobé: Il ne peut pas parce que, avec l'article 9, le propriétaire va demander...

M. Chevette: Bien non, il est obligé de l'aviser.

M. Gobé: Ah, bien...

M. Chevette: L'article 9 n'est pas adopté là...

M. Gobé: Non, mais c'est ça.

M. Chevette: ...mais il pourrait pareil.

M. Gobé: Mais pour l'engager...

M. Chevette: Non, mais, même le propriétaire pourrait ne pas le savoir.

M. Gobé: Oui, parce que, s'il l'a engagé avant... C'est ça.

M. Chevette: Mais la police, effectivement... Mais, avec les mesures que l'on prend maintenant...

M. Gobé: Mais comment il fait, le propriétaire, à ce moment-là? Si le type... Par exemple, si le

chauffeur travaille déjà chez lui, bon, la Société de l'assurance est avertie... pas de l'assurance, la Commission des transports est avertie par le juge, par le tribunal, que l'individu a perdu son permis de conduire...

M. Chevette: C'est l'individu qui encoure toute la responsabilité.

M. Gobé: Donc, lui... On l'a traité quelque part. On n'a pas un article là-dessus?

M. Chevette: Je pense que c'est clair au niveau du droit civil.

M. Gobé: Oui, mais on n'avait pas quelque chose?

M. Chevette: L'individu qui a vu son permis confisqué puis qui ne le dit pas puis qui conduit encourt... Là, il y a du pénal. Il y en a un pénal additionnel, mais on ne l'a pas voté encore. On va le voter un peu plus tard.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ça va à l'article 31? M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Je vois là que les mesures sont assez draconiennes lorsque quelqu'un refuse de remettre son permis. On voit qu'on peut demander à un agent de la paix de confisquer le permis. Là, ça va jusqu'à l'introduction dans la maison, la résidence du propriétaire.

M. Chevette: Mais, ça, on l'a discuté pas mal, rappelez-vous. On a décidé de remettre exactement la clause antérieure, avant Noël. On n'a pas changé ça. C'était une discussion...

M. Brodeur: Concernant les introductions chez un détenteur de permis, mais celui-là n'est plus détenteur de permis.

M. Chevette: Là, il ne veut pas le remettre.

M. Brodeur: Donc, une force supplémentaire peut être employée à ce moment-là.

M. Chevette: C'est-à-dire que, s'il ne l'envoie pas, s'il refuse, là, il peut avoir une autre charge. C'est le refus d'obtempérer à un agent de la paix. Là, il y a une autre cause. Donc, il peut être accusé à ce moment-là de ne pas l'avoir remis, de ne pas obtempérer à un agent de la paix. Il va trouver que ça coûte cher en Hérodote. Tout ça pour un papier qui n'est plus valide. Puis, s'il l'a utilisé, s'il a chauffé sans avoir le permis, il a une troisième infraction. Je vais vous dire que, là, ça commence à être squeezzant.

M. Gobé: En lisant 90-91, on parle de ça, là.

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: «90. Commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 900 \$, le titulaire d'un permis de chauffeur [...] qui...

M. Chevette: De 350 \$ à 1 050 \$.

M. Gobé: ...sur un territoire, exploite ou a la garde de telle automobile sans être titulaire d'un permis de chauffeur.»

Donc, s'il a été enlevé, son permis, il est... Donc, c'est à l'article 90.

M. Chevette: Il peut cumuler les charges, à 90. Il y a 111 aussi.

M. Gobé: Je me souviens qu'on avait discuté de ça.

M. Chevette: Il y a 111 aussi.

M. Gobé: L'article 111.

M. Brodeur: Tu avais proposé un amendement, d'ailleurs.

M. Gobé: Oui, j'ai proposé un amendement, d'ailleurs. C'est exact.

M. Chevette: Ah, c'est possible.

M. Gobé: On pourra y revenir. Vous l'avez gardé, j'espère.

M. Chevette: Article 32, adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 31. Est-ce que l'article 31 est adopté?

Des voix: Adopté.

Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi (suite)

Le Président (M. Lachance): Alors, 31 est adopté. Article 32.

M. Chevette: «32. La Commission délivre un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi à toute personne qui entend agir à titre d'intermédiaire dans une agglomération située sur un territoire déterminé par décret, si cette personne paie les frais que la Commission fixe par règlement et remplit les autres conditions prévues par règlement, dont celle du paiement des droits. Avant de délivrer le permis, la Commission doit aviser l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi.

«Un permis d'intermédiaire peut être assorti de conditions et de restrictions particulières.

«Le gouvernement peut par décret déléguer à toute autorité municipale ou supramunicipale qu'il indique l'exercice des pouvoirs prévus au présent article.»

Ici, je vous l'ai dit, c'était une certaine forme d'accréditation des associations de services existantes. C'est tout ce que ça veut dire.

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

M. Gobé: Oui, M. le Président. Quand on délivre un permis d'intermédiaire, on a vu un peu plus tôt qu'on met et pour les propriétaires de taxi et pour les chauffeurs des conditions d'obtention: des examens, des connaissances, un certain nombre de... assurance, bien des choses. Là, est-ce que, pour les intermédiaires, on va avoir des normes semblables? Si quelqu'un veut avoir un permis d'intermédiaire, est-ce qu'on va l'obliger, par règlement, à avoir certaines assurances de responsabilité civile, certaines connaissances professionnelles, certains équipements? Je ne sais pas.

M. Chevette: Ce ne sera pas majeur parce que c'est la ratification, en fait, des associations existantes. C'est beaucoup plus de leur permettre une forme de sécurité pour ne pas qu'il y ait une avalanche d'intermédiaires qui apparaissent dans le décor pour faire une concurrence tout à fait déloyale à des associations. C'est parce qu'il y a eu confrontation d'idées au cours de la formation de l'Association; il y en a qui veulent partir un paquet d'associations. Ce n'est plus gérable, ça, dans un territoire, une agglomération.

Donc, c'est plus pour consolider un peu les associations existantes, rendre ça sérieux par le fait qu'il y aura un permis d'intermédiaire. Donc, ils peuvent afficher légalement qu'ils posent des gestes. Puis il y a la question aussi de la publicité qui est reliée avec ça — vous vous rappellerez. Donc, ça donne du sérieux à l'article.

M. Gobé: Je ne me rappelle plus qu'est-ce que... Ils sont venus nous voir, les intermédiaires.

M. Chevette: Oui.

M. Gobé: C'est quoi, leur position là-dessus?

M. Chevette: Bien, ils sont entièrement d'accord avec le projet de loi — même, il y a un monsieur qui était tantôt... qui assiste depuis ce matin, il a assisté jusqu'à tantôt — ils partagent entièrement le projet de loi.

M. Gobé: Oui, oublions le projet de loi, mais sur ça, en particulier, là.

M. Chevette: Sur ça, en particulier, ils sont entièrement d'accord.

M. Gobé: Parce que je sais que vous voulez vendre le projet de loi. Alors...

M. Chevette: Non, non, je ne le vends pas. Je suis même allé à leur congrès...

M. Gobé: Non, non. Je ne vous dis pas ça, là. Je parle sur ça.

M. Chevette: ...puis c'est suite à des recommandations de leur part justement qu'on a transposé...

M. Gobé: Les intermédiaires, ça fait leur affaire. Ils sont confortables avec ça.

M. Chevette: Oui. Exact. Je suggère qu'on fasse deux articles puis qu'on ajourne pour des raisons dont on s'est parlé. Il resterait 33 et 34 après l'adoption de...

Le Président (M. Lachance): L'article 32?

M. Chevette: L'article 33 est déjà adopté?

M. Gobé: L'article 33 est adopté, oui.

M. Chevette: C'est vrai. Et 34 aussi. On pourrait...

Le Président (M. Lachance): Oui, on est rendus à 34. Est-ce que, 32, ça va?

M. Brodeur: Juste une petite question. «La Commission délivre un permis d'intermédiaire.» Donc, ça veut dire que, selon la loi, on ne peut pas avoir plus d'un permis. Donc, quelqu'un ne peut pas en avoir un pour opérer à Montréal puis un autre pour opérer à Québec.

M. Chevette: Non, puis je vous rappellerai qu'on a voté qu'il ne peut pas être soumis à des intérêts puis à... On a posé des conditions, à part de ça. Je ne sais pas où on l'a voté, là.

(Consultation)

M. Savard (Gilles): On le voyait plus pour le permis de taxi, le permis de...

M. Chevette: Mais on ne l'a pas vu, que ce permis n'est pas transférable ou n'a pas...

M. Savard (Gilles): Ah non! Oui, il n'est pas transférable...

M. Chevette: Ah, c'est ça, c'est plutôt ça.

M. Gobé: Il n'est pas vendable.

M. Chevette: Il n'est pas vendable, ni renouvelable, ni...

● (17 heures)

M. Savard (Gilles): Il est vendable.

M. Chevette: Il est vendable.

M. Gobé: Il est vendable?

M. Chevette: Il est vendable. Il est vendable parce qu'ils ne peuvent pas rester sur un territoire sans avoir un service...

M. Savard (Gilles): On vend l'entreprise.

M. Chevette: Ils vendent l'entreprise au global.

M. Gobé: Ah, la machine. Oui, d'accord, mais il ne peut pas vendre l'achalandage. C'est ça?

M. Chevette: C'est ça. Ils vendent l'entreprise, par exemple, de répartition.

M. Gobé: Les télécommunications, le système, les radios, tout ça.

Le Président (M. Lachance): L'article 32 est adopté?

M. Chevette: Adopté.

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Maintenant, 33 et 34 ont déjà été adoptés.

M. Chevette: L'article 33 est adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 35.

M. Chevette: Oui. Ici, on pourrait s'arrêter, effectivement, compte tenu qu'il est 17 heures.

M. Gobé: Oui. On prend un nouveau truc, le chapitre V.

M. Brodeur: Oui, à ce moment-ci, là, parce que le chapitre V, en fin de compte, est une...

M. Chevette: Et on va essayer d'avoir une journée immédiatement à mon retour...

M. Brodeur: Oui.

M. Chevette: ...pour terminer le projet de loi.

M. Gobé: Après le 15, si vous pouvez.

Le Président (M. Lachance): Alors, nous avons adopté aujourd'hui 19 articles et nous allons ajourner les travaux concernant l'étude détaillée du projet de loi n° 163 de façon sine die, mais — le mais est important — nous allons ajourner les travaux de la commission au mardi 30 janvier 2001, à 9 h 30, alors qu'à ce moment-là nous allons faire des consultations particulières sur le projet de loi n° 156, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autres dispositions législatives relativement à la protection et à la réhabilitation des terrains. Merci pour votre collaboration et à la prochaine!

(Fin de la séance à 17 h 2)

