



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 19 mai 2009 — Vol. 41 N° 12

Étude détaillée du projet de loi n° 5 — Loi modifiant
la Loi concernant les services de transport par taxi

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Yvon Vallières**

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)	30,00 \$

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
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 19 mai 2009 — Vol. 41 N° 12

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Stéphane Bergeron	2
Étude détaillée	
Objet et champ d'application	3
Permis de propriétaire de taxi	8
Permis de chauffeur de taxi	12
Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi	12
Inspection et saisie	18
Table de concertation de l'industrie du transport par taxi	21
Pouvoirs de la Commission des transports du Québec	23
Arbitrage	24
Recours devant le Tribunal administratif du Québec	24
Dispositions réglementaires	25
Dispositions transitoires	26
Entrée en vigueur	26
Remarques finales	27
M. Stéphane Bergeron	27
Mme Julie Boulet	27

Autres intervenants

M. Patrick Huot, président suppléant

M. Etienne-Alexis Boucher

M. Guy Ouellette

- * M. Simon Lapointe, ministère des Transports
- * M. Claude Martin, idem
- * M. Jean Vézina, Table de concertation de l'industrie du transport par taxi

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude détaillée du projet de loi n° 27, Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et visant à renforcer leur protection. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 19 mai 2009 — Vol. 41 N° 12

**Étude détaillée du projet de loi n° 5 — Loi modifiant la Loi
concernant les services de transport par taxi**

(Quinze heures vingt-six minutes)

Le Président (M. Huot): À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie aujourd'hui afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 5, Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Legault (Rousseau) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Huot): Merci. Donc, nous débuterons, sans plus tarder, avec les remarques préliminaires. Mme le ministre, vous disposez d'un maximum de 20 minutes pour vos remarques d'ouverture. À vous, merci, Mme la ministre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci beaucoup. Alors, je tiens, d'entrée de jeu, à saluer tous les collègues, alors les collègues du parti ministériel, les collègues de l'opposition. Alors, j'espère que ces travaux vont...

Une voix: ...

Mme Boulet: Je souhaite que ces travaux se déroulent dans une belle harmonie et que, tous ensemble, nous allons travailler le plus rapidement possible pour offrir aux gens du taxi... Je pense que, depuis de nombreuses années, ils attendent après certains éléments, certains correctifs à l'égard des lois qui existent. Alors, je pense qu'ici il y a eu beaucoup de travail qui a été fait préalablement au dépôt de cette loi-là. Il y a eu une consultation publique, une commission parlementaire, et je pense que, depuis de nombreuses années, il y a des tables qui ont travaillé très fort pour apporter les pistes de solution qui sont proposées à l'intérieur de ce projet de loi.

Alors, la Loi concernant les services de transport par taxi touche l'ensemble du transport rémunéré des personnes par taxi, limousine et limousine de grand luxe. Elle a pour objet d'assurer la sécurité des usagers et d'améliorer la qualité des services offerts. Entrée en vigueur en juin 2002, la loi prévoyait le dépôt, à l'Assemblée nationale, d'un rapport sur sa mise en oeuvre et sur l'opportunité de la maintenir ou de la modifier, le cas échéant. Comme prévu, ce rapport a été déposé en novembre 2005. Il concluait à la nécessité de maintenir la loi en vigueur tout en y apportant certaines modifications. À cette fin, en juin 2008, j'avais déposé un projet de loi modifiant la Loi concernant le service de transport par taxi, et ce dernier avait fait

l'objet de consultations particulières les 1er et 2 octobre 2008 devant cette commission.

Avant d'aller plus de l'avant dans les modalités du projet de loi n° 5, j'aimerais remercier sincèrement les intervenants de l'industrie et les représentants de leurs clientèles qui sont venus nous exprimer leurs besoins et leurs avis sur le précédent projet de loi lors de ces consultations particulières. Je remercie également ceux et celles qui nous ont soumis des mémoires. Ils nous ont apporté un éclairage constructif sur la réalité de l'industrie, et il appert, et cela, de façon unanime, que des modifications législatives étaient devenues une nécessité.

Le projet de loi dont nous entreprenons l'étude aujourd'hui se veut une continuité de ces travaux et vise principalement à améliorer la qualité des services de transport adaptés offerts aux personnes handicapées. À cette fin, il prévoit qu'un permis de propriétaire de taxi ne peut en principe être délivré par la Commission des transports du Québec que si le taxi qui y est attaché est accessible aux personnes handicapées. Il accorde au titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi offrant exclusivement des services de transport au moyen de taxis accessibles aux personnes handicapées le droit de desservir tout territoire déterminé par décret du gouvernement, dans lequel est comprise l'agglomération à l'égard de laquelle il détient un permis. En corollaire, le titulaire de permis de propriétaire de taxi lié par contrat avec cet intermédiaire aura le même droit.

● (15 h 30) ●

Dans un autre ordre d'idées, le projet de loi vise à simplifier pour les administrés le processus de fixation du nombre maximal de permis de propriétaire de taxi par agglomération. Pour ce faire, il confie ce pouvoir à la Commission des transports du Québec en lieu et place du gouvernement. La commission dispose de l'expertise requise pour exercer cette compétence.

Toujours dans un but constant d'améliorer les services offerts et d'augmenter la sécurité des personnes transportées, le projet de loi modifie les pouvoirs de la Commission des transports à l'égard des titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi notamment afin de les obliger à lui soumettre pour approbation un règlement sur le comportement et l'éthique que doivent respecter les propriétaires et les chauffeurs de taxis auxquels ils fournissent des services. À cette fin, le projet habilite le gouvernement à prescrire les dispositions minimales que doit prévoir un tel règlement. De plus, le président de la commission aura le pouvoir de nommer un arbitre pour régler un différend concernant l'application des dispositions du code d'éthique entre un intermédiaire en services, et les chauffeurs, et les propriétaires auxquels il fournit des services.

Le projet de loi introduit également des dispositions relatives au transport avec rattachement des personnes en état d'ébriété. Cette mesure a pour avantage de définir le cadre dans lequel une personne peut agir sans permis pour offrir et effectuer un service de transport destiné à

des personnes en état d'ébriété. En outre, le projet de loi prévoit qu'une récidive pour le transport illégal de personnes par automobile entraînera dorénavant une ordonnance assurant que l'automobile ne puisse être utilisée pour une période minimale de 60 jours.

Enfin, le projet de loi institue la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi et abroge les dispositions relatives à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, au Forum des intervenants de l'industrie du taxi et au Comité consultatif des propriétaires de taxi.

En définitive, le projet de loi n° 5 a fait l'objet d'un large consensus au sein de la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi et, sans nul doute, il saura rencontrer l'agrément des membres de cette commission. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports à faire ses remarques préliminaires pour une période maximale de 20 minutes. M. le député de Verchères, la parole est à vous.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, merci, M. le Président. Je doute fort que j'utiliserai ces 20 minutes, puisque, comme le soulignait à juste titre la ministre, c'est un projet de loi qui fait l'objet d'un large consensus. L'industrie attend impatiemment que nous procédions à son adoption, donc on va aller le plus rapidement possible à l'étude article par article.

Simplement quelques remarques pour dire que nous franchissons maintenant une étape qui est l'étape de l'étude détaillée du projet de loi. Alors que nous avons procédé à deux reprises à l'adoption du principe, on finit par aboutir finalement à l'étape suivante, et ça, ce n'est pas négligeable. Nous sommes très heureux d'avoir cette occasion de le faire après avoir attendu pendant des mois. Nous-mêmes et l'industrie, nous avons maintenant l'occasion d'aller de l'avant pour l'adoption de ce projet de loi. Je rappelle, comme l'a fait la ministre, que ce projet de loi fait suite à l'adoption de la loi sur les services de transport par taxi entrée en vigueur en 2002, qui avait donné lieu à des recommandations faisant suite à un bilan déposé au ministre des Transports en 2005. Il y a eu consultations effectivement par rapport au projet de loi n° 96 qui porte maintenant le numéro 5, qui a été légèrement modifié. On aura l'occasion d'y revenir lors de l'étude détaillée, dans quelques instants.

Je profite de l'occasion à mon tour pour remercier l'ensemble des groupes qui nous ont fait parvenir leurs observations ou qui ont eu l'occasion de nous entretenir de vive voix de leurs préoccupations, de leurs attentes à l'égard de ce projet de loi.

Le cadre législatif des services de transport par taxi avait nettement besoin d'être actualisé afin d'offrir de meilleurs services de mobilité par taxi notamment en ce qui a trait à la disponibilité et à la sécurité, mais également pour que ceux-ci soient mieux adaptés pour les usagers, plus particulièrement pour les personnes aux prises avec des handicaps de nature mentale ou physique ou pour les personnes à mobilité réduite. Cependant, plusieurs ont souligné que le projet de loi comprenait des lacunes

importantes et que plusieurs recommandations du rapport de 2005 n'avaient pas été incluses dans le projet de loi. Par exemple, lors de l'adoption de principe, j'ai évoqué le cas de la région de Rouyn-Noranda parce que ce cas pourrait représenter un cas type, un exemple de ce qui pourrait arriver dans d'autres régions, notamment Montréal.

Il y a des problématiques, qui risquent de survenir également à Montréal, de même nature que ce qui s'est passé à Rouyn-Noranda, et c'est certainement le genre de choses qu'on voudra éviter, mais il n'y a pas de dispositions précises dans la loi qui permettent d'éviter ce genre de situation. Alors, j'espère qu'on aura l'occasion d'y revenir au fur et à mesure de l'adoption de ce projet de loi. Je ne sais pas, je ne connais pas... Et je profite de l'occasion peut-être pour faire un appel à la ministre. S'il y a des amendements que souhaite apporter le gouvernement, peut-être nous les fournir en bloc dès le départ, de telle sorte que nous puissions savoir de quelle nature seront les modifications qui pourront éventuellement être apportées au projet de loi.

D'autres groupes sont venus nous parler des problèmes avec les subventions pour adapter les véhicules au transport des personnes handicapées, les défis de la formation des chauffeurs, les problèmes de la régularisation des impôts pour les chauffeurs, les problèmes touchant le code d'éthique. Il y a deux écoles de pensée, à toutes fins utiles, concernant le code d'éthique. Le gouvernement a choisi de s'en tenir à ce qu'il avait souhaité faire avec le projet de loi n° 96. J'ai personnellement des réserves par rapport à cela. On aura l'occasion d'y revenir un peu plus loin.

On aborde également, dans ce projet de loi... la ministre faisait référence à une question importante qui est la question du rattachement, du transport des personnes en état d'ébriété. Il faut faire en sorte d'éviter que ça puisse constituer un service de taxi déguisé, qui vient faire une concurrence déloyale, à ce moment-là, à l'industrie. Maintenant, en cas de récidive, est-ce que le fait de confisquer le véhicule pour 60 jours est suffisant si le service en question dispose d'autres véhicules? Il faudra qu'on réfléchisse à cela. La ministre pourra peut-être nous éclairer, comme je le disais, au fur et à mesure que nous avancerons dans l'étude article par article. Évidemment, nous sommes ravis du fait que ce projet de loi préside à l'adoption ou à la mise en place formelle d'une table de concertation qui existe déjà informellement mais qui pourra, à ce moment-là, éventuellement nous amener à d'autres modifications législatives et réglementaires pour combler peut-être certaines des lacunes qu'on a observées et dont on fera de nouveau état dans l'étude détaillée, des lacunes qui pourront être identifiées au fur et à mesure de telle sorte d'améliorer le cadre législatif régissant l'industrie du taxi au Québec.

Ce projet de loi est un pas dans la bonne direction, je n'ai de cesse de le répéter, mais je crois qu'il faudra que les mesures supplémentaires soient apportées. Si ce n'est pas dans le cadre de la présente étude ou de l'étude du présent projet de loi, il faudra que ça se fasse ultérieurement.

Je veux évidemment saluer à mon tour l'ensemble des collègues autour de cette table. Je ne doute pas non plus que les travaux se feront de façon très constructive. J'entends l'appel de la ministre à cet effet et j'entends y répondre favorablement. Alors, j'ose espérer que nous pourrions procéder rapidement, enfin, à l'adoption au terme de l'étude article par article de ce projet de loi.

Alors, sans plus tarder, M. le Président, je pense que nous sommes prêts à commencer.

Étude détaillée

Objet et champ d'application

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député de Verchères. Alors, je vais céder la parole à Mme la ministre pour l'étude. On va procéder en bonne et due forme à l'étude détaillée. Donc, on va débiter en prenant en considération l'article 1 du projet de loi. Mme la ministre, je vous invite à présenter peut-être les modifications qui sont faites, sans faire la lecture toutefois de chaque article, mais à présenter peut-être les raisons des modifications qui sont proposées, et on pourra débiter de chaque article de la sorte par la suite. À vous la parole, Mme la ministre.

Mme Boulet: Normalement, M. le Président, on lit le résumé de la modification.

Le Président (M. Huot): Exact, c'est exactement ce que je vous disais, pour ne pas faire toute la lecture de chaque article en bonne et due forme.

● (15 h 40) ●

Mme Boulet: D'accord. Alors, l'article 1, M. le Président.

Alors: L'article 3 de la Loi concernant les services de transport par taxi est modifié:

1° par l'insertion, après le paragraphe 3°, du suivant:

«3.1° au transport effectué par un conducteur bénévole oeuvrant sous le contrôle d'un organisme ou d'une personne morale sans but lucratif qui effectue le transport de personnes en état d'ébriété, en autant que:

«a) le rattachement de l'automobile de la personne transportée est aussi effectué;

«b) le service de rattachement est sans intention de faire un gain pécuniaire;

«c) la personne morale ou l'organisme concerné maintient, à son siège, un registre permanent des transports effectués dans lequel sont consignés, à l'égard de chaque transport, des renseignements sur l'identité du conducteur, le point d'origine et la destination de la course, ainsi que la distance parcourue;»;

2° par le remplacement du paragraphe 4° par le suivant:

«4° au transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles lorsque les automobiles utilisées sont soumises à la vérification mécanique prévue par un règlement du gouvernement pris en vertu du Code de la sécurité routière ou au transport de personnes par automobile antique de plus de 30 ans lorsque les automobiles utilisées sont inspectées mécaniquement au moins une fois par année.»

Alors, la justification de cette modification, c'est que cette disposition prévoit l'ajout d'une exception à l'application de la Loi concernant les services de transport par taxi dans le cas de rattachement de personnes en état d'ébriété, en autant que certaines conditions soient respectées. Ainsi, est dispensé d'être titulaire d'un permis de propriétaire de taxi le conducteur bénévole oeuvrant sous le contrôle d'un organisme ou d'une personne morale constituée sans intention de faire un gain pécuniaire qui effectue le transport de personnes en état d'ébriété si le

rattachement de l'automobile de la personne transportée est aussi effectué, si le service de rattachement est sans intention de faire un gain pécuniaire et enfin la personne morale ou l'organisme concerné maintient à son siège un registre permanent des transports effectués dans lequel sont consignés, à l'égard de chaque transport, des renseignements sur l'identité du conducteur, le point d'origine et la destination de la course, ainsi que la distance parcourue.

Ici, l'amendement vient ajouter une référence à l'identification du conducteur afin de faciliter la lutte au transport illégal par taxi. Cette exception légalise le statut des conducteurs bénévoles qui oeuvrent pour des organismes tels que Nez rouge et Tolérance Zéro.

La disposition vient aussi resserrer les exigences en matière de vérification mécanique des véhicules utilisés en certaines circonstances, exemple, transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles, afin de mieux préserver la sécurité des occupants du véhicule. En effet, il était facile pour un propriétaire de respecter la loi en se suffisant d'une simple facture, souvent vague, de son garagiste. Avec la modification proposée, les spécifications de la réglementation applicable en matière de vérification mécanique devront être respectées.

Il est à noter que l'article 21 du projet de loi diffère d'un an l'entrée en vigueur du paragraphe 2° de l'article 1 du projet de loi, ce qui permettra la mise à jour de la réglementation.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. Alors, l'article 1 est mis aux voix. Est-ce qu'il y a des...

Une voix: ...

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui, à l'alinéa c — je ne sais pas trop si on doit dire «le paragraphe» ou «l'alinéa», là — le paragraphe c, on a ajouté...

Le Président (M. Huot): Paragraphe.

M. Bergeron: ...par rapport au projet de loi n° 96, la ministre y faisait référence, on a ajouté un petit ajout, un petit énoncé concernant les renseignements sur l'identité du conducteur. Il y avait eu des préoccupations qui avaient été exprimées à l'effet de tenir des informations personnelles. Est-ce que cet ajout-là, pour ainsi dire...

Une voix: ...

M. Bergeron: Pardon?

Mme Boulet: Peut nuire ou contredit.

M. Bergeron: Bien, contredit ou, à tout le moins, est conforme. Je présume que, si vous l'avez fait, c'est parce que ça l'est, conforme à toutes les dispositions légales concernant la Loi sur la protection des renseignements personnels, et ainsi de suite.

Mme Boulet: ...qu'on passe la parole à nos spécialistes, M. Bergeron?

M. Bergeron: Absolument pas.

Le Président (M. Huot): S'il vous plaît, vous connaissez la procédure, on vous demande de vous identifier aux fins d'enregistrement des travaux de la commission.

M. Lapointe (Simon): Simon Lapointe, Direction des affaires juridiques, ministère des Transports.

On a eu des échanges avec le Secrétariat à la réforme des institutions démocratiques et à l'accès à l'information. Je leur ai soumis les textes, et on m'a dit que c'était conforme. Il faut savoir que les organismes qui sont ici, dont par exemple Nez rouge ou Tolérance Zéro, sont régis en vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé, laquelle loi les astreint à garantir la confidentialité des renseignements qu'ils recueillent et à ne permettre en principe l'accès à des renseignements personnels soit à un enquêteur qui est chargé de l'application de la loi ou à la personne concernée qui demanderait accès à un renseignement qui la concerne. Mais, dans le fond, il faut retenir que la loi protège la confidentialité des renseignements en cause.

Le Président (M. Huot): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci, M. le Président. Au niveau du troisième sous-paragraphe du premier alinéa, enfin la lettre b, on peut résumer ça à la lettre b, là, bon, on dit: «Le service de raccompagnement est sans intention de faire un gain pécuniaire.» Est-ce qu'il y a des moyens de contrôle qui sont instaurés. Est-ce qu'il y a des mécanismes finalement qui pourraient faire en sorte de s'assurer qu'effectivement aucun gain pécuniaire ne peut être fait suite à une course? J'ai, moi-même, à titre d'organisateur d'événements, j'ai eu la chance de faire appel à ce genre de service là, et souvent, bon, les gens qui les avaient utilisés, ces services, nous faisaient quelques remarques à ce niveau-là, sur, par exemple, des fois l'insistance des chauffeurs. Alors, je me questionnais à savoir s'il y avait un moyen de contrôle.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je ne sais pas... M. Martin va répondre.

Le Président (M. Huot): Donc, même procédure. Est-ce qu'il y a consentement? Donc, on vous demande de vous identifier.

M. Martin (Claude): Claude Martin, directeur au transport terrestre des personnes.

Le Président (M. Huot): Merci.

M. Martin (Claude): Écoutez, ce qu'on vise ici à contrer... parce que la pratique que vous nous décrivez, entre autres, est devenue la pratique où des organismes dits sans but lucratif faisaient paraître même au niveau du recrutement des chauffeurs: Est-ce que vous voulez arrondir vos fins de mois? Et ça, c'était dans le journal, moi, de Portneuf, et c'étaient des gens qui, sous le couvert justement du transport bénévole, avaient développé carrément du taxi illégal.

Donc, nous, c'est de monter la preuve, le faire témoigner. Et même ce qu'on a fait... Même, je vais vous

donner un exemple. Dans le transport adapté, la surtarification, c'est que très souvent on va utiliser avec les gens du contrôle routier des clients bidon qui font en sorte de faire une preuve justement vis-à-vis... lorsqu'on a certaines représentations, de piéger un peu ces gens-là qui font carrément du transport illégal. Avec le nouveau libellé, on est beaucoup mieux équipé qu'on l'était auparavant, parce que cette notion-là n'apparaissait pas. Donc, souvent, on commençait de façon très légale pour finalement bifurquer vers du transport illégal, d'où la notion ici. La preuve, vous avez raison, est toujours difficile à faire. Mais, dans ce cas-là de raccompagnement, il est quand même plus facile que celui qui se déclare bénévole, un organisme, après un certain temps, invite les gens à lui téléphoner. Là, il faut bien voir que c'est un raccompagnement avec la voiture.

Donc, c'est quand même beaucoup plus difficile en tout cas que ce ne l'était avec l'ancien libellé de la loi.

Le Président (M. Huot): M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci. Autrement dit, cette loi-là en est un, moyen de contrôle?

M. Martin (Claude): Tout à fait. Et, suite à l'expérience qu'on a vécue avec le temps, où très souvent même les entreprises de taxi ont carrément été évincées de certains endroits au profit de ces entreprises-là, qui semblaient bien nobles au tout début, pour s'apercevoir qu'eux étaient là uniquement, par exemple, jeudi, vendredi, samedi... Ils refusaient, par exemple, d'aller dans les bars le mardi ou mercredi. Les parties moins intéressantes pour le taxi leur appartenaient. Quand ça venait rentable, c'étaient les compagnies... Donc, ici on vient vraiment, là, bien encadrer ce qui est du vrai raccompagnement.

M. Bergeron: Juste avant d'aller plus loin, M. le Président...

Une voix: M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...est-ce que je peux demander à la ministre s'il y a des propositions d'amendement?

Mme Boulet: ...une, proposition d'amendement, sur l'article 19. C'est la feuille jaune.

M. Bergeron: Ah oui, la feuille jaune. O.K.

Mme Boulet: C'est ça. Et ça me fera plaisir, également. J'offre aux collègues de discuter, là, des points qu'il a soulevés sur Rouyn-Noranda, la prime, et puis tout ça. Ça me fera plaisir, là. M. Martin a toutes les explications, là, qui vont vous éclairer sur ces dossiers-là.

Le Président (M. Huot): M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, M. le Président. Puisque le raccompagnement de l'automobile de la personne transportée est très important à l'article 3.1, là, à l'alinéa a, est-ce qu'il y a une raison pourquoi on ne le trouve pas à l'alinéa c dans le registre? Qu'on ait le nom, qu'on ait la date, le point d'origine, destination de la course, c'est une chose, mais c'était très important de mentionner que le

véhicule doit être raccompagné avec. Est-ce qu'on aurait dû le retrouver dans le registre pour avoir, à un moment donné, un contrôle? On peut mettre n'importe quel nom, puis, je veux dire, il n'y avait pas de véhicule, on a juste raccompagné une personne.

M. Martin (Claude): Oui, mais, lorsque les preuves sont faites, habituellement, de voir physiquement la voiture, lorsqu'on faisait certaines preuves... D'ailleurs, un des problèmes pourquoi on réfère vraiment à ce que la voiture soit là, c'est qu'il y a des entreprises qui faisaient du raccompagnement mais sans la voiture. Là, on était carrément dans le fait que c'était du taxi illégal, l'idée même du raccompagnement n'existait pas. C'est pour ça qu'au niveau des registres c'était moins important d'avoir le numéro de modèle, ce qui aurait été difficile à ce niveau-là, mais on aurait peut-être pu mettre un numéro de plaque, je dois vous avouer, là. Mais déjà, nous, d'avoir cet encadrement-là, on pense que c'est suffisant. Quand on voit quelqu'un qui a fait du raccompagnement, puis on a eu quelques cas, en disant: Où est la voiture?, et il n'y en avait pas... Là, la preuve est facile, puis c'était carrément du taxi que ces gens-là faisaient.

M. Ouellette: C'est juste une suggestion que je faisais, M. le Président, en partant du moment où on a souligné à l'alinéa a que le raccompagnement, c'est très important, de l'automobile. On aurait pu ajouter dans le registre... ça n'aurait pas été plus difficile, je pense, on avait toutes les informations là. Et ça évite des démarches additionnelles: Est-ce qu'il y avait vraiment une voiture ou pas?

M. Martin (Claude): Il faudrait peut-être voir aussi, dans le cas de certains raccompagnements, s'ils ne le font pas déjà pour Nez rouge lorsqu'ils donnent rendez-vous à tel endroit. Je ne le sais pas. Je sais qu'on remplit une fiche. Je me demande si on ne le fait pas déjà.

● (15 h 50) ●

M. Lapointe (Simon): Qui est transporté? Dans les échanges que j'ai eus, moi, avec les gens du secrétariat au Conseil exécutif qui s'occupent de l'accès à l'information, on était quand même très soucieux de la protection de la vie privée des gens transportés, de sorte qu'on voulait tout de même éviter justement de faire en sorte qu'on collecte, à l'égard de certaines personnes, des renseignements qui n'étaient pas nécessaires. Compte tenu des explications que monsieur vient de donner, on ne voyait pas la nécessité, par opposition à l'utilité, d'avoir l'affirmation, parce que justement plusieurs de mes correspondants avaient des grandes préoccupations en termes de protection de la vie privée, l'objectif étant de contrôler une activité, non pas contrôler qui est transporté mais qui transporte.

Le Président (M. Huot): Ça va, M. le député de Chomedey?

M. Ouellette: Oui.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Juste avant de passer à l'article... bien, à l'adoption de l'article n° 1, sur la question de

Rouyn-Noranda, je ne sais pas si j'ai besoin d'être éclairé sur la question... mais parce que je crois connaître la problématique. Ma seule préoccupation, c'est qu'il ne semble pas y avoir des dispositions dans le projet de loi actuel pour encadrer ce genre de pratique où on octroie à un territoire exclusif... on octroie une exclusivité à une compagnie de taxi au détriment d'autres compagnies de taxi. Il y a actuellement un pouvoir discrétionnaire qui est octroyé par le gouvernement de pouvoir faire ce genre de chose ou de pouvoir permettre ce genre de chose. On a vu ce que ça a donné à Rouyn-Noranda. Il y a des craintes concernant Montréal.

Est-ce qu'on veut continuer de cette façon-là ou est-ce qu'on ne veut pas encadrer cette pratique-là de monopoles qui peuvent être créés concernant de grandes institutions comme les aéroports, il va sans dire, mais également les hôtels, les gares, les stations d'autobus? Je ne vois rien dans le projet de loi, ça fait que c'est pour ça que j'en parle maintenant, là.

Mme Boulet: ...M. Martin va vous... Il y a Dorval, il y a l'aéroport de Québec...

M. Bergeron: De Québec également.

Mme Boulet: ...et il y a Rouyn-Noranda, là. Alors, il y a ces trois cas-là qui sont... Dorval et Québec, c'est pas mal pareil, mais Rouyn-Noranda, c'est une autre dynamique. Alors, M. Martin va vous dresser un petit peu le portrait.

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, il faut apporter une distinction effectivement entre les deux cas. Dans le cas de Rouyn, il faut être prudent étant donné qu'il y a des démarches aussi au point de vue juridique actuellement. Dans ce cas-là, c'est un pouvoir qui existe déjà au niveau de la législation et la réglementation actuelles de confier des pouvoirs aux autorités municipales.

Des exemples, on en a très peu au Québec, mais celui qui est le plus flagrant est peut-être le bureau du taxi de Montréal, où Montréal, depuis déjà quelques années, c'est du temps de la communauté urbaine, ont pris une bonne partie des pouvoirs de gestion du taxi sur leur territoire, ont fait adopter un règlement, ont certaines contraintes que, nous, on n'a pas. C'est des choix donc qui représentent un choix local. On apparente Rouyn à ce niveau-là un peu à une même approche. Un cas particulier où c'est beaucoup plus l'aéroport qui est sous contrôle municipal, et c'est là dans les façons de faire... on verra ce que les autorités au niveau du tribunal décideront, ça va peut-être beaucoup plus loin. Vous savez, dans certains cas on peut permettre au moins à un taxi de laisser quelqu'un à l'aéroport, mais, dans bien des cas, on ne leur permet pas d'aller chercher. Dans le cas de Rouyn, ce qu'on nous a expliqué, c'est que carrément c'est une exclusivité qui a été donnée. C'est un choix qui a été fait localement. On verra ce que les tribunaux... lorsqu'on aborde Dorval ou même Québec...

M. Bergeron: ...

M. Martin (Claude): Oui.

M. Bergeron: ...Dorval ou Québec, si vous me le permettez, à moins que je fasse erreur, parce que j'ai évoqué les faits en Chambre la semaine dernière, on a, pour ainsi dire, permis rétroactivement une situation, qui n'avait pas été permise par Québec au départ, de pouvoir accorder cette exclusivité-là à une entreprise particulière. Et la prétention des propriétaires et des chauffeurs lésés ou solidaires lésés, c'est que la situation serait toujours illégale. Bon. Maintenant, comment peut-on intervenir après coup pour rendre rétroactivement ou régulariser rétroactivement une situation qui encore aujourd'hui apparaît pour le moins particulière?

M. Martin (Claude): D'où ma grande prudence de ce côté-là. Je pense qu'on va avoir un éclairage selon la décision qui sera rendue. Donc, je ne suis pas juriste et je pense qu'on a un cas qui va peut-être faire justement jurisprudence, et on pourra regarder, le cas échéant, la décision qui sera rendue. Donc, nous, c'est une demande qui émanait du milieu municipal, une prise en compte, là.

Est-ce qu'il voulait régler des problèmes particuliers de desserte ou de qualité de service? C'est une chose. Après coup, est-ce qu'on l'a fait selon les règles de l'art? Je pense que c'est ce qui est devant les tribunaux, d'où ma grande prudence. Où je vais apporter une nette différence, c'est lorsqu'on aborde le cas de Dorval ou de Québec et qui sont des structures, pour nous, là, privées ou même relevant d'autorités fédérales. Notre juridiction, et je le dis souvent en boutade, là, commence à la sortie de l'aéroport. Les gens qui desservent l'aéroport sont habilités à le faire par quelqu'un qui est comme sur son terrain privé. D'ailleurs, le choix qui a été fait dans le cas de Dorval, c'est un tirage au sort qui existe depuis des années où on choisit, sur un certain nombre de taxis de Montréal, par agglomération, par tirage au sort, qui va pouvoir desservir.

Et j'irais même plus loin, que ceux qui n'étaient pas chanceux cette année-là achetaient les droits d'autres personnes.

M. Bergeron: Ça, c'est justement ce dont j'allais vous parler, là.

M. Martin (Claude): C'est ce qui est un peu particulier de ce côté-là, c'est une pratique que, nous, nous connaissons depuis des années, on n'a vraiment aucune marge de manoeuvre à ce chapitre-là. Il faut bien dire que sur le territoire... et je vais vous faire un parallèle, par exemple, à chaque année, puis je pense que c'est aux cinq ans, la même pratique a lieu au niveau des entreprises qui desservent par autocar le centre-ville à l'aéroport. Il y a un appel d'offres qui est fait pour faire le choix, et ça appartient vraiment aux autorités. Et, je vous dirais, si on voulait pousser plus loin, lorsque des hôtels de la région de Montréal choisissent quelles compagnies viennent chez eux, j'apparenterais ça à à peu près la même pratique. Et, je vous dirais, au niveau des aéroports dans le monde, si vous regardez, à bien des endroits, on est en train de confier à des entreprises privées la gestion un peu comme on fait avec les concessions au niveau des restaurants, des locations de voitures, on paie des droits pour avoir accès.

Donc, Montréal, les problèmes que l'on a vus apparaître, et on a été sensibilisé, c'est un choix des autorités de changer leur mode de fonctionnement qui était là depuis plusieurs dizaines d'années, et au grand mécontentement

de ceux qui étaient déjà dans le marché. La question qu'on doit se poser, et, nous, on avait offert d'échanger avec les gens, c'est de dire: Est-ce que ça va affecter le service offert à la clientèle? Parce que dans certains cas pourquoi on faisait un choix d'un certain nombre de taxis? C'est établir des règles particulières soit avec un code d'éthique ou avec un code de numéros, où les mauvaises expériences, vous savez, d'un chauffeur, là, qui est mécontent de la course puis qui vous laisse en bas de la côte, là... Une des raisons pourquoi dans plusieurs aéroports on est venu établir ces règles-là, c'est pour fins de contrôle. Il y a une partie financière. Et, ne nous contons pas d'histoires, lorsque je veux avoir une concession, moi, à l'aéroport, j'ai un prix à payer, et on fait la même chose avec les gens de taxi comme avec les gens d'autobus.

Donc, lorsque, nous, on a été sensibilisés à cette situation-là, c'est tout de suite de regarder en disant: En vertu de nos pouvoirs, est-ce qu'on peut aller imposer, sur un territoire fédéral ou sur une juridiction, notre juridiction du Québec? Nous, ça s'arrête à la frontière. Lorsqu'il sort de l'aéroport, ça va, mais c'est un peu ça, je pense. Et Québec a fait à peu près la même chose avec un appel d'offres avec une entreprise en espérant, lorsqu'on a échangé avec eux, espérant améliorer la qualité du service. On a vu que ça a fait quelques écueils, ça aussi, certains mécontentements, mais nos capacités d'intervenir sont quand même limitées à ce niveau-là.

Mme Boulet: ...

M. Martin (Claude): Oui. Peut-être un exemple. Il y a quelques années, les plaines d'Abraham, ici, à Québec, avaient décidé de faire une visite touristique. Le Réseau de transport de la Capitale, qui avait la possibilité, là, par Gray Line, de faire les tournées, s'était opposé en disant: Voyons donc! C'est moi qui ai été autorisé, j'ai la licence, je vais l'opérer. Et un jugement qui a été rendu a fait en sorte que les autorités fédérales avaient le libre choix de l'entreprise sur leur territoire, ils étaient souverains. Et je peux vous donner l'exemple aussi... L'armée canadienne, lorsqu'ils circulent avec des véhicules, l'été, avec des cadets, c'est par leur bon vouloir qu'ils respectent notre réglementation où chacun des transporteurs a son territoire. À la limite, ils pourraient faire passer outre à ces éléments-là et dire: Moi, j'ai une charte fédérale et, en vertu de mes contrats, je pourrais le faire.

M. Bergeron: Je ne suis pas sûr que je vous suis, là. Vous parlez du choix des compagnies qui transportent les cadets?

M. Martin (Claude): Oui. Oui. Mettons, les cadets qui se déplacent d'un endroit...

M. Bergeron: Oui.

M. Martin (Claude): Chacun des transporteurs au Québec a un lieu autorisé en vertu de son permis. Admettons, de Saint-Jean-sur-Richelieu... Ce que le fédéral pourrait faire, c'est dire: Je fais un appel d'offres, moi, à l'ensemble du Québec, et celui qui est le plus offrant va m'offrir le service. Règle générale, ces gens-là communiquent avec nous, et on leur demande, autant que faire se peut, de respecter notre réglementation, mais leur

réglementation leur permet d'aller outre à ce niveau-là. C'est pour ça que, lorsque je fais le parallèle avec les autorités, lorsqu'ils décident d'une desserte par taxi, je vais les contrôler à la sortie, moi. Si quelqu'un n'avait pas le bon permis au Québec, quand il sort de Dorval, on va avoir de la visite pour lui, sauf que qui peut rentrer sur le territoire et desservir? Ça, c'est eux qui décident qui peut faire le service.

C'est là où on devient, nous, dans notre réglementation très limités. C'est comme un hôtel qui décide que sur son territoire il a signé un contrat avec une entreprise ou une coop et uniquement ces gens-là qui peuvent rentrer, et dans certains cas on doit payer des frais annuels. Comme à la gare de train à Montréal, pour prendre un exemple, une seule entreprise fait la desserte actuellement, c'est un terrain privé, alors que, si je vais dans la rue à côté, tout le monde peut faire le service. C'est une caractéristique, là, au niveau du taxi, mais qui existe.

Comme je vous disais, dans l'autocar ça existe également, là.

● (16 heures) ●

Le Président (M. Huot): Merci, M. Martin. M. le député de Verchères, ça va?

M. Bergeron: Oui. Oui, sauf que ma préoccupation, c'est de... Puis ça, évidemment c'est un débat juridique, puis on n'est peut-être pas bien outillé pour pouvoir entreprendre ce débat-là ensemble. Mais ma préoccupation à moi, c'est de dire: Le corpus législatif du Québec s'applique sur l'ensemble du territoire du Québec. Je comprends les distinctions que vous faites, puis on l'a vu, par exemple, dans des cas assez, comment dirais-je... qui ont marqué l'imaginaire, notamment au niveau médiatique, qu'on pense au référendum de 1995 ou celui de 1980. Mais il n'en demeure pas moins que, d'une façon générale, le corpus législatif québécois s'applique sur l'ensemble du territoire du Québec. Alors, maintenant, c'est peut-être un débat qui doit se faire ailleurs qu'ici.

Le Président (M. Huot): Oui, M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: J'ai juste une précision, M. le Président, à demander. Au quatrième alinéa, à un moment donné, on parle que les véhicules qui sont affectés au transport de personnes sont soumis à la vérification mécanique et, ceux de plus de 30 ans, on dit: Inspectés mécaniquement. On m'a fait remarquer qu'«inspectés mécaniquement»... On voulait avoir un petit peu plus de précisions, là, ou si ça ouvrait la porte à une petite inspection chez Canadian Tire, là.

Une voix: M. Martin.

Une voix: ...

Une voix: M. le Président, là...

M. Ouellette: ...M. le Président, mais je prends l'exemple que... On m'a souligné textuellement les mots «Canadian Tire». Donc, je le reprends, je m'excuse, mais...

Une voix: ...Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, l'explication là-dessus, là: premièrement, l'inspection mécanique au niveau des véhicules qui servent aux baptêmes, mariages, funérailles est une demande de la Société d'assurance automobile.

Ceux qui se souviennent, il y a quelques années, le ministère est intervenu avec la SAAQ au niveau du contrôle des limousines au Québec, et là on a eu certaines surprises: des véhicules qui avaient été coupés en deux, qui avaient été soudés, des véhicules qui avaient jusqu'à 22 passagers mais conçus pour en transporter 12...

Une voix: ...

M. Martin (Claude): ...et ça, ça avait mis en lumière, là, qu'il y avait un danger potentiel important, et ça, ce secteur-là y échappait.

Donc, à la demande, c'est de dire: Des limousines allongées, ce qu'on appelle communément des paquebots, là, on va s'organiser pour que ce soit fait selon les règles de l'art comme les autres. Lorsqu'on arrive sur le véhicule de type historique, le problème que l'on a, c'est les normes habituelles chez les mandataires de la SAAQ. Quand tu arrives avec un véhicule antique qui a 60 ans, ils ne sont pas capables de faire une inspection de même nature, les composantes ne sont pas les mêmes. Souvent, le mécanicien qui est là n'a pas vu souvent, là, un système de freinage d'un véhicule qui a 70 ans, d'où l'inspection mécanique, parce qu'habituellement c'est des gens qui font très attention, c'est des véhicules qui sont plus âgés. Souvent, ce n'est pas des véhicules qui vont aller à 100 km/h, hein, il vient, c'est pour un mariage ou...

Donc, c'est pour ça qu'on parle spécifiquement, là, d'inspection, là, de cette nature-là, qui n'est pas du tout de même nature qu'un mandataire, qui ne serait pas en mesure de le faire.

Une voix: ...

Une voix: Notre spécialiste de chars n'est pas là.

M. Ouellette: Mais, M. le Président, quand vous parlez d'inspection mécanique, ça va toujours se faire chez le mandataire pareil?

M. Martin (Claude): Dans ce cas-là, certains mandataires ne sont pas en mesure de le faire, sauf qu'on va demander d'avoir un papier comme de quoi quelqu'un qui connaît un véhicule antique va accréditer qu'il est en bonne condition mécanique, ce qu'un mandataire pourrait avoir beaucoup de difficultés avec une auto, là... prenez 1908, à ce niveau-là.

M. Bergeron: ...ça peut-u être n'importe quel quelqu'un ou ça peut être un quelqu'un qualifié?

M. Martin (Claude): Écoutez, ça, ce qu'on souhaite le plus possible, c'est d'avoir quelqu'un qui est qualifié, on va s'entendre là-dessus. Mais vous remarquerez que la majorité des gens qui possèdent ces propres véhicules là sortent à l'occasion pour aller faire bénéficier quelqu'un. Lors de mariages, là, vous les voyez se promener. C'est souvent les gens aussi qui vont dans des expositions de temps en temps. C'est cette clientèle-là qu'on vise. Donc,

on ne voulait pas mettre ça trop élevé. Et, d'un autre côté, si on dit: Chez le mandataire, une fois rentré chez le mandataire, j'ai l'impression qu'ils ne sauront pas quoi faire avec le véhicule, est-ce qu'il y a des gens qui sont des spécialistes de la mécanique des véhicules antiques?, je dois vous avouer que, nous, on n'a pas poussé ça aussi loin. Mais c'est vraiment...

M. Bergeron: Donc, on prend pour acquis que ce sont eux-mêmes des quelques-uns qualifiés.

M. Martin (Claude): Bien, écoutez, moi, la plupart des gens... Parce qu'on a déjà, nous, rencontré ces gens-là, lorsqu'on avait passé la loi à l'époque, pour s'apercevoir que dans certains cas on avait des exigences. Je me souviendrai toujours du pauvre monsieur qu'il fallait qu'il aille suivre son cours de permis de taxi. Alors, il dit: Écoutez, là, il dit, je sors une fois par mois, moi, pour aller dépanner quelqu'un, vous êtes en train de me dire que je vais être à côté de la coche puis je ne l'offrirai plus, ce service-là, là. Je peux vous dire que dans certains cas c'était plus de rendre service que de faire beaucoup de sous. À ma connaissance, je ne connais pas beaucoup d'entreprises, là, qui ont une vingtaine de ces véhicules-là. C'est plus des amoureux de la voiture. Mais c'est ce qu'on visait ici, c'est bien évident.

Le Président (M. Huot): Merci, M. Martin. Alors, est-ce qu'on peut mettre aux voix l'article? Est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Permis de propriétaire de taxi

Le Président (M. Huot): Maintenant, à l'article 2. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 2, si le collègue de Verchères le permet, je vais lire juste les justifications. Ça va peut-être être moins long. Ou si ça ne vous dérange pas que l'on lise l'article au complet?

M. Bergeron: Bien, il y en a peut-être que je vous le demanderais, Mme la ministre.

Mme Boulet: D'accord. O.K.

M. Bergeron: Celui-là, on peut y aller direct pour les justifications.

Mme Boulet: O.K. D'accord. Alors, cette modification en est une de concordance avec celle apportée à l'article 32 de loi par l'article 7 du projet de loi.

Elle vise à élargir l'offre de services aux personnes handicapées en ce qu'elle permet à un titulaire de permis de propriétaire de taxi auquel est attaché un taxi accessible aux personnes handicapées de desservir, premièrement, toute agglomération de taxi à laquelle aucun taxi accessible aux personnes handicapées n'est attaché et, deuxièmement, l'ensemble du territoire desservi par un intermédiaire en services de transport par taxi, qui offre exclusivement des services de transport au moyen de taxis accessibles aux personnes handicapées, avec lequel il est lié par contrat.

La modification faite à l'article 32 de la loi a pour but d'élargir l'offre de services aux personnes handicapées, faite par un intermédiaire en services de transport par taxi qui offre exclusivement des services au moyen de taxis accessibles aux personnes handicapées, à tout le territoire déterminé par décret, en vertu du premier alinéa de l'article 32 de la loi, dans lequel est située l'agglomération de taxi qu'il est autorisé à desservir.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: En d'autres termes, ce que ça signifie, c'est qu'on pourrait autoriser une compagnie qui n'exploite que des véhicules adaptés aux personnes handicapées de couvrir un territoire qui est déjà couvert par une autre compagnie de taxis qui offre peu ou pas de services adaptés aux personnes handicapées.

Le Président (M. Huot): Ça va? Donc, on met l'article 2 aux voix. Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): L'article 3. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 3, j'y vais avec la justification, monsieur le collègue?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

Mme Boulet: C'est juste la dernière phrase, là, de 10.1, là, il y a un ajout. «Un tel règlement...» La dernière phrase est ajoutée.

Une voix: ...Mme la ministre.

Mme Boulet: «Un tel règlement ne peut être pris qu'après consultation...»

Alors, cet article a pour objet de, premièrement, conférer à la Commission des transports du Québec le pouvoir de déterminer, par règlement et à la place du gouvernement, le nombre maximal de permis de taxi par agglomération de taxi. Donc, c'est ce que le gouvernement faisait, et on transfère cette responsabilité à la Commission des transports. La commission a déjà la responsabilité de délimiter le territoire des agglomérations en vertu du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 79 de la loi. Ces deux pouvoirs sont intimement liés en raison du jeu de l'offre et de la demande des services.

Deuxièmement, prévoir qu'un permis de propriétaire de taxi ne pourra être délivré par la commission après la date d'entrée en vigueur du nouvel article 10 proposé par l'article 3 du projet de loi que si le taxi qui y est rattaché est accessible aux personnes handicapées, sauf si la commission est d'avis que le nombre de taxis accessibles aux personnes handicapées est suffisant pour répondre aux besoins de ces personnes. Cette nouvelle mesure vise essentiellement à améliorer l'offre de services de transport par taxi aux personnes handicapées.

Troisièmement, faire disparaître, en concordance avec l'article 9 du projet de loi, toute référence à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec.

Et, quatrième, maintenir la consultation des titulaires de permis de propriétaire de taxi concernés par la Commission des transports du Québec avant que celle-ci n'adopte un règlement pour fixer, pour chaque agglomération qu'elle indique, le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés selon les services qu'elle identifie.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

● (16 h 10) ●

M. Bergeron: Oui. Merci, M. le Président. Je ne sais pas si c'est l'endroit où je peux poser ce genre de question, mais on se souviendra que, durant les consultations, on nous avait informé que l'objectif poursuivi par le ministère était d'avoir au moins 400 véhicules adaptés pour couvrir le territoire du Québec et assurer le service aux personnes handicapées puis à des personnes à mobilité réduite. J'avais posé la question à ce moment-là sans vraiment avoir de réponse. Qu'est-ce qui nous a permis d'arriver à ce chiffre de 400? Comment est-ce qu'on a déterminé que c'était 400 dont on avait besoin sur l'ensemble du territoire du Québec et non pas 500, ou 660, ou 325? Bon.

Ça, c'est ma première question. Évidemment, je crois que la réponse qu'on m'a donnée à ce moment-là, c'est: Allons-y avec 400, puis on verra par la suite s'il y a lieu d'adapter puis, à ce moment-là, on ajustera en conséquence.

Ma deuxième question, c'est: Depuis que nous nous sommes rencontrés l'automne dernier, en fonction de l'objectif qui est fixé, où est-ce qu'on en est? Est-ce qu'on a beaucoup progressé en termes de nombre de taxis adaptés? Parce que ce qu'on nous a signalé, c'est que souvent il y a un manque de sensibilisation. Les chauffeurs... ou les propriétaires de taxi, devrais-je dire, propriétaires de taxi pensent qu'en bout de piste ça va impliquer des coûts pour eux, alors qu'au fond ça risque davantage de constituer un atout pour eux que des coûts. Alors, en termes de sensibilisation, il y a peut-être un défi, là, de ce côté-là.

Est-ce qu'on a envisagé des mesures pour essayer d'accroître la sensibilisation des propriétaires de taxi pour faire en sorte qu'on puisse atteindre l'objectif qu'on s'est fixé, le plus rapidement possible?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser la parole à M. Martin, M. le Président.

Le Président (M. Huot): M. Martin, la parole est à vous.

M. Martin (Claude): M. le Président, la situation a quand même changé au niveau des taxis accessibles.

Vous aviez raison de dire... Au tout début, lorsqu'on a mis le programme en place il y a environ sept ans, c'était de faire connaître les craintes qu'avaient les gens en disant: Dans quoi je vais me lancer, et tout? Et ça leur a pris un bon bout de temps de comprendre qu'on payait au complet la transformation du véhicule. Les gens avaient l'impression qu'il y avait un coût supplémentaire. Je dois

vous avouer que le bouche à oreille est quelque chose qui fonctionne assez bien, merci, dans le domaine du taxi même lorsqu'on ne veut pas, donc ça s'est su assez rapidement. Le problème que l'on a eu pendant un bout de temps, c'est le fait que, dans certains coins au Québec, on a peu de taxis. Lorsque les gens justement dans ce coin-là décident qu'ils ne veulent pas faire de taxi accessible, c'est une des grandes difficultés que l'on a. D'ailleurs, une des ouvertures qu'on fait au niveau de notre réglementation, c'est dire: Si dans un coin il n'y a pas de taxi accessible, celui qui est à côté va aller le desservir. Ce n'est pas la meilleure des façons, sauf qu'à défaut c'est une des façons de faire.

Et, nous, à chaque fois qu'on a une chance d'aller rencontrer l'industrie, d'ailleurs on les rencontre, nous, en fin de semaine, c'est le congrès du CPDIT... Il est certain que, nous, on va faire des représentations à nouveau.

Et une des choses qui est intéressante, c'est qu'on n'a plus de plafonnement, parce qu'avant on était limité à peu près à 70 taxis accessibles par année, alors que, là, étant donné qu'on le paie à même le Fonds vert, il n'existe plus de plafond de cette nature. On avait déjà eu des compressions budgétaires à l'époque dans le secteur. Ça n'existe pas. Là, actuellement, ce qu'on est en train de faire, c'est renouveler les premiers véhicules qui ont déjà cinq ans d'âge, donc qui sont rendus à la fin de leur vie utile, les remplacer par des nouveaux. Et on sent qu'il y a une augmentation à bien des endroits. Et ce qu'on vise, nous, ce n'est pas uniquement le transport adapté, là, je dirais, avec des sociétés de transport, ce qu'on vise, c'est d'avoir un nombre suffisant d'entreprises de transport qui ont des véhicules pour desservir M. Tout-le-monde. Moi, j'ai un de mes employés qui a les moyens de se payer un taxi. Sa grande difficulté actuellement, c'est de convaincre un taxi de venir le desservir sans être obligé d'appeler la veille, parce qu'il veut aller au cinéma, de faire un peu comme tout le monde.

Donc, ce qu'on veut justement, c'est augmenter la masse critique, qui est à peu près de 5 %, du nombre de véhicules. Actuellement, ce qu'on souhaite, c'est qu'il y en ait plus. Une des choses qu'on a corrigées également... On espérait que chaque entreprise ait un nombre minimal, mais, dans l'industrie du taxi, tout le monde est patron. C'est souvent une coop. Comment convaincre certains des membres d'y aller et d'autres pas? Ce qui est en train de se développer, on le voit dans le projet de loi, c'est des compagnies spécialisées qui vont ne faire que ça et qui savent dans quelle business, et eux vont être contents de faire ça. C'est ce qui est en train de se développer actuellement. Montréal, c'est en train de se structurer, et on commence également à Québec. Ce qu'on espère, c'est que très bientôt, puis l'industrie est au rendez-vous, c'est qu'on puisse téléphoner à un numéro où, là, c'est: sur l'ensemble du territoire, des taxis adaptés seront disponibles.

Autre élément du projet de loi: tous les nouveaux permis, parce qu'on est prêt d'en émettre de nouveaux, permis, il y aura l'obligation d'avoir un taxi accessible. Donc, c'est une des dispositions de la loi.

M. Bergeron: Au moins un.

M. Martin (Claude): Au moins un. C'est-à-dire que, chacun des permis qui sera émis, à moins que la commission juge qu'il y en a trop, ce sera obligatoire d'avoir

un taxi accessible. Ces gens-là viendront au ministère, on va leur payer la transformation. Donc, c'est des éléments, là. Ce n'est pas juste sur un élément, c'est qu'il va aller puis sur plusieurs pour convaincre, parce que ce n'est pas toujours évident à ce niveau.

Une voix: M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui. En termes de nombre, on en est rendu où, là, par rapport à l'objectif de 400?

M. Martin (Claude): On a 361, le dernier décompte qu'on avait au mois d'août.

M. Bergeron: Puis on pense atteindre le 400 à peu près à quelle date?

M. Martin (Claude): Je pourrai vous le dire après ma réunion d'en fin de semaine. Je vais essayer de convaincre un certain...

M. Bergeron: Vous allez me rappeler la semaine prochaine?

M. Martin (Claude): C'est que toutes les entreprises sont là ou un très grand nombre... sont toutes réunies à Québec pour le congrès. Donc, c'est un des messages. Je pense que, ce que je viens d'entendre aujourd'hui, je pense que c'est déjà passé, là, surtout qu'il y a de l'argent. On peut se le dire entre nous, parce que, nous, on a quand même été voir certaines entreprises, si c'est rentable utiliser ces types de véhicules là. On a toujours quelques cas qui nous disent que ce n'est pas rentable, mais règle générale... Nous, on voit certaines factures, parce qu'on a un grand défaut, au ministère: on paie une bonne partie des factures. Et probablement que l'industrie du taxi bénéficie d'à peu près 35 millions de budget annuellement uniquement dans le transport adapté. On transporte plus de gens dans notre transport adapté par taxi que par minibus. Si on avait dit ça il y a 15 ans, il n'y a personne qui nous aurait crus, et on ne pourrait pas revenir. C'est beaucoup plus souple comme type de véhicule.

Le Président (M. Huot): Merci, M. Martin. Alors, ça va? On met...

M. Bergeron: Donc, j'attends un appel la semaine prochaine.

M. Martin (Claude): Ça me fera plaisir.

Le Président (M. Huot): C'est enregistré, M. Martin. Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Bien, vous disiez tout à l'heure que la commission aura le pouvoir de déterminer que l'obligation d'avoir au moins un taxi ne s'appliquera pas à tel ou tel permis parce qu'il y en a trop dans la région. Comment est-ce qu'elle va déterminer ça?

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): Lorsque la commission procède habituellement à l'émission de permis, elle doit consulter les gens en place ou procéder à des audiences, et c'est dans ce cadre-là qu'on doit le faire.

Et je vous ferais remarquer que, lorsque la question avait été posée, parce qu'il y avait des gens qui avaient suggéré que tous les taxis au Québec soient accessibles, et même les gens de l'Office des personnes handicapées avaient réagi en disant: C'est bien d'avoir du service, mais il ne faut pas avoir du gaspillage non plus... Il y a quand même un coût au véhicule, là. Il faut qu'il serve, le véhicule. Si on met 20 000 \$, 25 000 \$ sur des véhicules puis qu'ils transportent deux personnes par année, on est à côté. Donc, la commission pourra voir, si dans un coin, par exemple, il y a déjà 15 permis de taxi, puis qu'ils remplissent bien, au besoin, puis qu'ils vont consulter les représentants des usagers du transport adapté... bien, dans ce cas-là, pourrait signifier dans sa décision qu'il n'y a pas lieu d'avoir un taxi accessible. Si au contraire il y a une pénurie, elle va obliger... Et ça, elle a juste à ne pas bouger, la loi fait en sorte que ce soit obligatoirement un taxi accessible rattaché au permis.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mais — dernier commentaire, M. le Président — vous vous souviendrez qu'effectivement il y avait eu ce commentaire, il y avait eu cette suggestion-là qui avait été jugée par d'aucuns comme étant un peu excessive, mais ça avait amené d'autres à dire: Bien, peut-être qu'on devrait envisager un peu le modèle de Londres: avoir un véhicule qui peut à la fois desservir la clientèle régulière et la clientèle à mobilité réduite ou handicapée, là, avec un modèle, un véhicule, qui serait typique à l'industrie du taxi au Québec. Je ne sais pas si on est rendu là, puisqu'évidemment, comme vous le disiez tout à l'heure, ce sont de petites entreprises qui font elles-mêmes l'acquisition de leurs véhicules. Est-ce qu'on peut imposer l'acquisition d'un type de véhicule? C'est une grande question. Puis l'organisation du taxi chez nous n'est pas la même que celle qui prévaut à Londres. Mais je voulais juste souligner que ça avait été avancé comme suggestion.

Le Président (M. Huot): Oui, M. Martin.

M. Martin (Claude): Oui. C'est intéressant, ce que vous avancez, à ce niveau-là. Nous, on préconise souvent la théorie des petits pas: allons-y graduellement.

Les gens, je pense, dans l'industrie ne sont pas rendus là. Il y a des régions actuellement où les gens refusent même de faire l'acquisition, puis on n'a pas de moyen d'aller les forcer. Peut-être aussi, au niveau de la loi, si vous regardez, lorsqu'on donne le pouvoir à la commission, là, d'aller émettre des permis, on est peut-être prêt... ou il y a des gens qui vont aller dans des régions en disant: Si l'industrie qui est présente ne veut pas, moi, je vais lever la main puis je vais le faire. Parce qu'un des grands dangers qui nous guettent, c'est quelqu'un qui refuse de le faire mais qui ne veut pas qu'un tiers vienne le faire aussi. Et ça, ça existe.

M. Bergeron: ...ça.

Une voix: Oui.

M. Martin (Claude): Ça, on vient de régler ça.

M. Bergeron: On règle ça.

M. Martin (Claude): Et c'est pour ça que, là... Parce que, je vous dis, des fois on prend le téléphone en disant: Ah, bien je ne veux pas en faire, de transport adapté. Très bien, peut-être que c'est une bonne chose que tu n'en fasses pas si tu ne veux pas en faire, mais n'empêche pas quelqu'un de le faire par exemple. C'est un peu ça, nous, l'effet de levier, en disant: La commission pourra procéder à des audiences.

Je vous ferai remarquer qu'il y a quelques années à Montréal les gens disaient qu'on n'avait pas besoin de taxi accessible. Actuellement, je pense qu'il y en a à peu près 150 qui roulent. Puis, la valeur des permis, on nous avait promis que c'était l'enfer. La valeur des permis est passée de 100 000 \$ à 220 000 \$. Donc, je ne pense pas que ça ait affecté beaucoup l'industrie du taxi de ce côté-là parce que c'est un créneau qui est en fort développement. On n'a pas pris la place de ces gens-là. On a versé 1 million dans le transport adapté en 1979 puis on va mettre 100 millions dans deux ans.

M. Bergeron: Absolument.

M. Martin (Claude): Donc, c'est un peu la lecture.

M. Bergeron: Mais, excusez-moi, mais on va...

Le Président (M. Huot): Un autre dernier commentaire, M. le député de Verchères?

● (16 h 20) ●

M. Bergeron: ...M. le Président. Mais je pense qu'on va vider ce sujet-là une fois pour toutes. Mais vous évoquiez tout à l'heure que l'objectif qu'on vise, c'est de faire en sorte que les personnes handicapées, à mobilité réduite puissent, sur appel et sans avoir à réserver d'avance, avoir un service.

Le problème qu'on risque de rencontrer encore, puis l'ARUTAQ y faisait référence au mois d'octobre dernier, c'est qu'il va y avoir des créneaux, en termes d'horaires, qui risquent d'être plus achalandés que d'autres, par exemple en début de journée, en fin de journée ou en matinée, pour les courses du samedi matin. Alors, comment on va être en mesure de gérer cette nouvelle, cette autre difficulté-là qui est liée indirectement au nombre de taxis mais qui est liée également aux habitudes qu'on a de tous se déplacer à peu près aux mêmes moments, là?

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, je dois vous avouer que j'ai hâte qu'on ait ce problème-là.

Ça me fait penser, il y a quelques années, quand les gens nous demandaient des autocars, ils se plaignaient qu'il n'y avait pas d'autocar accessible. Maintenant, ils se plaignent quand il n'est pas à l'heure. J'ai dit: J'aime mieux la deuxième solution que la première. C'est propre pas nécessairement au transport adapté, c'est à peu près partout, et l'exemple que je vous donnais... Quand les gens sont... utilisés beaucoup même à l'heure de pointe, je vais vous dire, une des habitudes des gens de taxi, je ne dis pas

«partout», mais, s'il a fait son argent dans la journée et il a travaillé beaucoup, il n'est plus là le soir. Ça fait que l'exemple, que je vous donnais, de Christian, qui travaillait pour moi... s'il veut faire venir le taxi, c'est une difficulté, et je le vois souvent ici, à Québec, solliciter plusieurs endroits avant de réussir à avoir un taxi accessible. Pas parce qu'il n'a pas le moyen de payer, c'est qu'il n'y a pas de disponibilité même hors pointe. Donc, c'est un peu ça. Plus la masse critique sera importante, plus il y a de chances qu'on y réponde.

Mais vous avez raison de dire: Dans certaines régions au Québec, il y a des gens qui attendent à l'heure de pointe, je peux vous le dire, parce qu'il y a une pénurie de taxis pour M. Tout-le-monde. Imaginez-vous pour le transport adapté, où il y a encore moins de ces véhicules-là... Vous avez raison de le soulever.

Donc, nous, c'est d'élever la masse critique pour arriver à un point où au moins on répond à une partie des besoins sans prétendre tous les remplir. Puis le milieu rural serait toujours une difficulté. Juste la question de distance, même si on a un quota, au moins un permis par MRC, vous savez la taille de certaines MRC, juste d'aller faire une course, tu n'as quasiment pas de service pendant un petit bout de temps, là, à l'autre bout. Ça, on est conscient de ça.

M. Bergeron: Et j'ai compris de votre précédent commentaire qu'on ne s'arrêtera pas à 400, s'il y en a, des demandes, au-delà du 400, on va répondre à la demande.

M. Martin (Claude): C'est clair. On parle beaucoup de vieillissement de population et on n'est peut-être pas loin du jour où on ne parlera plus de transport adapté en tant que tel mais bien de mobilité réduite, qui est peut-être une réalité encore plus grande, là. On est en train de rendre accessible le métro à Montréal, on ne peut le justifier uniquement par des gens en fauteuil. Je suis aussi bien de leur payer un chauffeur puis une limousine, ça va être le même prix. Mais, la journée où ça devient accessible pour la mobilité réduite, les gens âgés, là, c'est une masse importante, là, parce que c'est à la fois la personne qui a une poussette avec un jeune enfant comme la personne qui a 75 ans puis qui a des difficultés de mobilité. C'est ce qu'on vise, dans le fond, dans nos programmes, là.

Le Président (M. Huot): Alors, on peut mettre l'article 3 aux voix? Est-ce que l'article 3 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): À l'article 4. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, l'article 4, les justifications de la modification.

Les modifications des deuxième et troisième alinéa de l'article 18 recommandées par le rapport sur la Loi concernant les services de transport par taxi ont pour objet de conférer à la Commission des transports le pouvoir de suspendre ou de révoquer le permis de propriétaire de taxi du titulaire qui a contrevenu à l'article 21 de la loi. Actuellement, la commission a le devoir de révoquer le permis dans un tel cas.

L'article 21 de la loi prévoit:

«21. Toute personne ou société qui se propose d'acquiescer directement ou indirectement un intérêt dans l'entreprise d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi doit donner avis à la commission de l'acquisition proposée.

«La commission peut, même en l'absence d'avis, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, faire enquête pour déterminer si la prise d'intérêt contrevient à la présente loi et à l'intérêt public.»

Sont visés ici les cas d'acquisition indirecte de permis de propriétaire de taxi sans que ne soit donné un avis à la commission. Une prise d'intérêt indirecte peut survenir, par exemple, lorsqu'un titulaire de permis de propriétaire de taxi n'exploite pas du tout son permis et laisse un tiers l'exploiter à sa place sous tous ses aspects et sans contrôle de sa part.

Quant à la modification proposée du premier alinéa de l'article 18, elle fait suite à une décision du Tribunal administratif du Québec dans l'affaire de Villeneuve c. Commission des transports. Dans cette affaire, le TAQ a retenu une interprétation restrictive des mots «commis grâce à» en les considérant comme signifiant «commis au moyen de ou à l'aide de». Dans cette affaire, la preuve révèle que le prévenu a été condamné pour ivresse au volant de son taxi. Le TAQ a estimé que son permis de propriétaire de taxi ne lui a été d'aucune aide pour commettre l'infraction d'avoir conduit un véhicule avec les facultés affaiblies, de sorte que le propriétaire de taxi n'a pas pu être sanctionné par la Commission des transports. Pareille interprétation restrictive stérilise l'application du premier alinéa de l'article 18 de la loi. Il est clair que le fait de détenir un permis de propriétaire de taxi n'a pas rendu le prévenu ivre.

Comme nous le verrons plus loin, la même modification sera proposée, par concordance, à l'article 26 de la loi.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Ça va? Donc, on peut mettre l'article 4 aux voix. Est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): L'article 5. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 5, la justification de la modification...

Une voix: Est-ce que c'est possible de demander à la ministre de lire l'article?

Une voix: Mme la ministre.

Mme Boulet: Tout à fait, tout à fait. L'article 5: L'article 20 de cette loi est modifié:

1° par le remplacement, dans la première phrase du deuxième alinéa, des mots «dont la commission a reçu copie, elle doit de plus s'assurer du consentement du créancier à la cession ou au transfert» par les mots «, le cédant ou le cessionnaire doit prouver que le créancier consent à la cession ou au transfert»;

2° par la suppression de la dernière phrase du quatrième alinéa.

Les justifications de cette modification. Cette disposition comporte deux volets, premièrement, un allègement des procédures tant pour la Commission des transports du Québec que pour les créanciers. Actuellement, coexistent parallèlement deux registres: celui de la commission et le Registre des droits personnels et réels mobiliers, où sont susceptibles d'être versées les mêmes informations. Le registre de la commission n'est pas toujours à jour, et il risque de survenir des incongruités entre celui-ci et le Registre des droits personnels et réels mobiliers. Le registre de la Commission des transports du Québec fait double emploi avec le Registre des droits personnels et réels mobiliers. Il est souhaitable que l'enregistrement des hypothèques sur un permis de propriétaire de taxi se fasse uniquement au Registre des droits personnels et réels mobiliers en vertu du Code civil, comme c'est le cas de tout bien qui peut faire l'objet d'une hypothèque mobilière. Il est à noter que déjà plusieurs notaires qui procèdent à la publication d'actes d'hypothèque relatifs à de tels permis n'enregistrent plus de tels actes dans le registre de la commission. Une telle modification n'a pas d'impact négatif sur les droits du créancier ou du débiteur en ce que la commission devra tout de même rendre ses décisions en fonction de la preuve faite devant elle, comme cela se fait devant tout tribunal judiciaire ou quasi judiciaire.

Deuxièmement, une modification de concordance avec l'article 9 du projet de loi qui abroge les articles relatifs à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Donc, on met l'article 5 aux voix. Est-ce que l'article est adopté?

Des voix: Adopté.

Permis de chauffeur de taxi

Le Président (M. Huot): À l'article 6. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 6, M. le Président, dit ceci: L'article 26 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2° du premier alinéa, des mots «grâce à» par les mots «à l'occasion de».

Il s'agit ici d'une modification de concordance avec celle apportée au premier alinéa de l'article 18 de la loi par l'article 4 du présent projet de loi.

Le Président (M. Huot): Donc, on peut mettre l'article 6 aux voix. Est-ce que l'article 6 est adopté?

Des voix: Adopté.

Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi

Le Président (M. Huot): L'article 7. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 7: L'article 32 de cette loi est modifié:

1° par la suppression de la dernière phrase du premier alinéa;

2° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant:

«Malgré le premier alinéa, lorsqu'un intermédiaire en services de transport par taxi offre exclusivement des services de transport au moyen de taxis accessibles aux personnes handicapées, il peut desservir toute agglomération du territoire, déterminé par décret en vertu du premier alinéa, dont fait partie l'agglomération à l'égard de laquelle il détient un permis.»

La justification, M. le Président. Les modifications apportées à l'article 32 de la loi ont pour but, premièrement, de faire une concordance avec l'article 9 du projet de loi qui abroge les articles relatifs à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec et, deuxièmement, d'élargir l'offre de services aux personnes handicapées, faite par un intermédiaire en services de transport par taxi qui offre exclusivement des services au moyen de taxis accessibles aux personnes handicapées, à tout le territoire déterminé par décret, en vertu du premier alinéa de l'article 32 de la loi, dans lequel est située l'agglomération de taxi qu'il est autorisé à desservir.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Donc, je mets l'article 7 aux voix.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Adopté. L'article 8. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 8, il est long un petit peu. Voulez-vous que je le lise, l'article 8? Je peux le lire, là. Vous avez des choses à regarder, je vais prendre le temps de le lire. Ça me fait plaisir. Cette loi est modifiée par l'insertion...

Une voix: ...

● (16 h 30) ●

Mme Boulet: C'est gentil. Pourtant, je n'ai pas une voix radiophonique. Merci.

Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 34, des suivants:

«34.1. Le titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi doit, au plus tard le cent quatre-vingtième jour qui suit celui de la date d'émission de son permis, soumettre pour approbation à la commission un règlement sur le comportement et l'éthique que doivent respecter les propriétaires et chauffeurs de taxi auxquels il fournit des services.

«Toute modification apportée par le titulaire du permis au règlement doit être soumise pour approbation à la commission.

«34.2. La commission peut refuser d'émettre, suspendre ou révoquer le permis d'un intermédiaire en services de transport par taxi dont la situation correspond à l'un ou l'autre des cas suivants:

«1° il a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel commis à l'occasion de l'exploitation d'une entreprise de transport par taxi ou d'une entreprise d'intermédiaire en services de transport par taxi;

«2° il a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou acte criminel ayant un lien avec les aptitudes requises et la conduite nécessaire pour exploiter une entreprise d'intermédiaire en services de transport par taxi;

«3° il n'a pas acquitté, le cas échéant, une amende pour laquelle aucun appel n'est interjeté qui lui a été imposée en vertu de la présente loi, de la Loi sur les transports ou du Code de la sécurité routière.

«Elle peut également suspendre ou révoquer le permis d'un intermédiaire en services de transport par taxi ou lui imposer des conditions pour le maintien de son permis dans l'un ou l'autre des cas suivants:

«1° ses pratiques compromettent la sécurité des usagers;

«2° il fait défaut d'adopter, de soumettre pour approbation à la commission ou d'appliquer le règlement prévu à l'article 34.1 ou ses modifications; et

«3° il fait défaut de respecter les dispositions d'un règlement pris en vertu de la présente loi, notamment celles relatives aux heures de service, à la cueillette et à la conservation de renseignements, à l'adoption d'un règlement intérieur, aux comportements et à l'éthique ou aux services aux personnes handicapées;

«4° il refuse de se soumettre à une inspection ou nuit au travail d'une personne autorisée par la présente loi, le Code de la sécurité routière ou la Loi sur les transports à effectuer une telle inspection.»

Les justifications. L'article 34.1 prévoit l'obligation pour le titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi de soumettre pour approbation à la commission un règlement comportant des règles de comportement et d'éthique que doivent respecter les propriétaires et les chauffeurs de taxi auxquels il fournit des services. Cette nouveauté permet à un intermédiaire de discipliner ses membres. Un délai de six mois est accordé pour permettre l'élaboration du règlement et favoriser l'adhésion des personnes visées au contenu de ce règlement. Il est à noter que les employés du titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi ne seront pas visés par le code d'éthique, considérant qu'il existe un lien de subordination entre eux et le titulaire et que les questions d'éthique sont déjà visées par les dispositions législatives en matière de relations de travail et, le cas échéant, par un contrat de travail individuel ou collectif.

L'article 34.2 prévoit un renforcement des pouvoirs de la commission à l'égard des intermédiaires des services de transport par taxi. Il lui confère le pouvoir de refuser d'émettre, de suspendre ou de révoquer le permis d'un intermédiaire en services de transport par taxi qui a été déclaré coupable, depuis moins de cinq ans, d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel commis à l'occasion de l'exploitation d'une entreprise de transport par taxi ou d'une entreprise d'intermédiaire en services de transport par taxi, qui a été déclarée coupable, depuis moins de cinq ans, d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel ayant un lien avec les aptitudes requises et la conduite nécessaire pour exploiter une entreprise d'intermédiaire en services de transport par taxi ou qui n'a pas acquitté

une amende qui lui a été imposée en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi, du Code de la sécurité routière ou de la Loi sur les transports.

Il y a des phrases qui sont particulièrement longues.

M. Martin (Claude): Oui. Ça prend du souffle, hein?

Mme Boulet: La commission pourra également suspendre un permis ou imposer des conditions à un titulaire qui aurait des pratiques qui compromettent la sécurité des usagers.

Ces nouveaux pouvoirs visent à mieux outiller la commission afin que ses interventions soient plus efficaces en vue d'améliorer la qualité des services offerts mais surtout la sécurité des usagers.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui, M. le Président. D'abord, un commentaire. On a retiré, puis la ministre expliquait dans sa justification pourquoi on l'avait retiré, on a retiré la mention «des employés du titulaire». C'est à la demande d'ailleurs de certaines personnes qui ont comparu, certaines organisations qui ont comparu l'automne dernier.

La crainte que j'ai, c'est que ça puisse laisser entendre, par exemple, qu'une réceptionniste à la centrale n'est pas soumise à un code d'éthique, alors que techniquement, en termes de service à la clientèle, elle doit être soumise, comme tout autre employé d'un titulaire de permis, à un code d'éthique. Ceci dit, on nous explique qu'elle est soumise, pour ainsi dire, indirectement au code d'éthique auquel se soumettrait son patron. Là où, moi, j'ai un problème, puis je l'ai déjà évoqué cet automne, c'est de voir qu'au fond on laisse à chaque entité le soin de déterminer son propre code d'éthique. Et ça, à mon avis, peut conduire à la recherche d'un plus petit dénominateur commun.

J'aurais souhaité, je l'ai exprimé clairement cet automne, j'aurais souhaité qu'on détermine, à tout le moins, des normes minimales en termes de code d'éthique en deçà desquelles aucune entreprise ne pourrait aller. Or, je ne retrouve pas ce souhait, je ne retrouve pas cela dans le projet de loi que nous avons sous les yeux, et ça, pour ma part, ça m'inquiète.

Qui plus est, lorsqu'on souligne les raisons pour lesquelles la commission peut refuser d'émettre, suspendre ou révoquer un permis, c'est en raison d'infractions criminelles ou en raison du non-paiement d'une amende mais non pas en raison du non-respect systématique ou répété des normes d'éthique que se seraient données l'entreprise. On fait bien sûr référence, au paragraphe 2^o, aux aptitudes requises et à la conduite nécessaire mais reliées à une infraction criminelle et non pas simplement reliées à des manquements au code d'éthique, et ça, pour ma part, ça m'apparaît être une lacune.

Alors, c'est clair que, par rapport à l'article 8, j'ai des réserves sérieuses et je ne sais pas comment on va réussir à réconcilier les visions autour de la table. Je ne sais pas si vous avez des éléments pour me rassurer quant à mes préoccupations, auquel cas je serais très heureux de les entendre.

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Alors, M. Martin pourrait répondre. Effectivement, ce qui va encadrer les règles d'éthique va être défini dans un projet de règlement, mais je vais laisser M. Martin peut-être vous définir davantage qu'est-ce qu'on pourrait retrouver dans ce projet de règlement là.

M. Martin (Claude): Donc, on se donne un pouvoir habilitant, et c'est plus au niveau du règlement qui va être d'ailleurs soumis au niveau de la Commission des transports que justement, à la face même, il doit avoir un minimum requis à l'intérieur. Certaines institutions pourront aller plus loin, mais s'assurer au moins qu'il y ait un minimum de ce côté-là. Donc, c'est ce qui est visé. Les gens ont déjà commencé à travailler là-dessus. Mais effectivement le règlement permettra beaucoup plus, là, cet encadrement-là. Et, si effectivement on n'a pas le détail, d'ailleurs c'est toujours prévu, à moins qu'on me corrige, au niveau de la réglementation qu'on peut aller au niveau du détail de ce que ça pourrait convenir... Donc, c'est ce qui était prévu à ce niveau-là.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je reviens sur la question des dispositions permettant de refuser d'émettre, de suspendre ou de révoquer le permis d'un intermédiaire. Or, je constate que le tout encore une fois ne peut se faire que s'il y a une commission d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel ou qu'il y ait refus de payer une amende et non pas contravention, si je puis dire, au code d'éthique que se serait donné l'entreprise. Est-ce que dans le règlement on va prévoir éventuellement qu'une entreprise puisse être pénalisée au point de suspendre ou de révoquer son permis, s'il y a une... Peut-être ne l'ai-je simplement pas vu, là, mais...

Mme Boulet: ...le code d'éthique est là pour ça.

● (16 h 40) ●

M. Martin (Claude): ...compromettent la sécurité des usagers, il fait défaut d'adopter, de soumettre pour approbation à la commission, d'appliquer les règlements prévus dans le 34.1, il fait défaut de respecter les dispositions d'un règlement pris en vertu de la loi, notamment celles relatives aux heures de service, à la cueillette, à la conservation des renseignements, l'adoption d'un règlement intérieur.

Donc, il y a une foule d'éléments qui font partie de ce comportement-là. Et d'ailleurs je pense qu'il faut apporter aussi la distinction entre quelqu'un qui n'aurait jamais été un intermédiaire... Quelqu'un veut entrer dans le métier, c'est un peu comme celui qui est taxi, si j'ai un casier judiciaire long comme ça, je pense qu'il y a des bonnes chances que la commission ne souhaite pas me voir arriver dans la business. Dans l'autre cas, c'est des associations de services. Une coop qui est là depuis 25 ans va adopter le code d'éthique. Et c'est ces règles-là qui vont... Mais déjà, à l'entrée, il y a des entreprises qui peuvent se...

L'exemple qu'on vous donnait: demain, je décide, moi, de partir une entreprise qui se spécialise dans le transport des personnes handicapées. Si, moi, à titre de dirigeant, j'ai un casier judiciaire ça de long avec des cas, disons, pas souhaitables ou incompatibles, là, avec une industrie semblable, où on doit faire confiance, la

commission pourra déjà, dès le début, en vertu du passé judiciaire de cette personne-là, lui fermer la porte au niveau de l'industrie. D'ailleurs, ça reprend un peu ce qu'on avait déjà pour les chauffeurs de taxi. Vous savez que, pendant un certain nombre d'années, on avait certaines difficultés à ce niveau-là. Quelqu'un qui voulait faire du taxi... et, s'il a un passé judiciaire, on voit puis on a vu beaucoup... du transport adapté se fait par des gens de taxi. Il faut s'assurer justement que ces gens-là, lorsqu'ils se pointent, qu'ils ne nous partiront pas une industrie ou qu'ils ne seront pas chauffeurs. C'est un peu les mêmes règles qui s'appliquent. Parce qu'on sait qu'il y a quelques années on était moins équipé au niveau de la législation, on se faisait souvent soulever qu'il y a des cas où les gens n'auraient pas dû être dans l'industrie du taxi. Là, on s'est mis des moyens pour les bloquer dès l'entrée, entre autres, pas juste de conduire, de partir une entreprise, là. On leur a dit d'ouvrir certains marchés, mais je pense qu'il y en a qui avaient été un peu loin.

Vous savez qu'on avait eu quelques problèmes d'entreprises où, sous le couvert de ça, même certains transports de drogues et dans certaines régions au Québec il y a quelques années...

Bien, on vient contrôler dès le début, avant que les choses même se fassent, avec les dispositions qui sont là.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: M. le Président, vous allez dire, comme disait ma mère, que je suis un peu dur de compréhension. Mais, alors que mon collègue de Chomedey et la ministre elle-même semblent trouver réponse à ma question dans le projet de loi, j'ai beau relire, je vois qu'effectivement on peut refuser d'émettre, ou révoquer, ou suspendre un permis si la compagnie en question ne respecte pas le règlement pris en vertu de la présente loi, mais nulle part, et corrigez-moi si je me trompe, nulle part il n'est fait état qu'une compagnie pourrait être sanctionnée si elle ne respecte pas le code d'éthique qu'elle se sera donné, en sus du règlement adopté en vertu de la présente loi.

Le Président (M. Huot): M. Martin? M. Lapointe? M. Lapointe.

Mme Boulet: ...le dernier paragraphe.

Une voix: Oui, c'est le paragraphe 3°. Le paragraphe 3°.

Mme Boulet: «Il fait défaut de respecter...» Mais sautez tout le reste, là, puis...

M. Bergeron: «Il fait défaut de respecter les dispositions...»

M. Lapointe (Simon): «Pris en vertu de la présente loi».

Mme Boulet: Au comportement et à l'éthique.

M. Bergeron: «D'un règlement pris en vertu de la présente loi». On ne parle pas des éléments du code d'éthique que se serait donné l'entreprise elle-même, là?

M. Lapointe (Simon): Le code d'éthique est un règlement...

M. Bergeron: «Notamment celles relatives aux heures de service, à la cueillette et à la conservation de renseignements, à l'adoption d'un règlement intérieur, au comportement et à l'éthique ou aux services aux personnes handicapées». Mais on parle du règlement adopté en vertu de la présente loi, là. On parle des normes qu'évoquait M. Martin il y a quelques instants, des normes minimales qui seraient fixées par règlement. On ne parle pas des normes maximales que pourrait se donner l'entreprise ultérieurement ou en sus du règlement adopté en vertu de la présente loi.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, je pense que M. Lapointe a des éléments de réponse à fournir.

M. Lapointe (Simon): Tout à fait. Il y a deux sortes de règlements dans la loi: il y a le règlement, code d'éthique, que l'intermédiaire doit présenter pour adoption à la commission, faire approuver; il y a aussi le règlement, puis, on va le voir plus loin, c'est l'article 17 du projet de loi, que le gouvernement adopte et qui sont des règles minimales que doivent suivre comme guide les intermédiaires qui veulent, eux, adopter un règlement qui serait conforme... pour être conforme avec la commission. Ce qui fait en sorte que le mot «règlement» qu'il y a là, au paragraphe 3°, vise les deux réalités, il n'y a pas distinction qui est faite. C'est donc dire que, selon que la commission a disposé d'un cas qui est devant elle, où on a enfin soit le règlement du gouvernement... Puis rappelons-nous que le règlement, mais on va le voir plus loin, on anticipe un petit peu, ça reste un guide.

Il reste que le règlement d'éthique de l'intermédiaire lui-même est visé par la notion de règlement qui est au paragraphe 3°, auquel cas il peut y avoir suspension, révocation de permis.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Mais je n'ai d'autre choix que de m'en remettre à l'argument d'autorité puis à votre interprétation des faits du texte.

Ceci dit, j'aimerais peut-être poser une question concernant... parce que je ne le retrouve pas ailleurs, là, à moins de faire erreur encore une fois. On a invoqué, cet automne, la question de la formation en termes de service à la clientèle, en termes de tourisme, ainsi de suite. Ça, si on ne le retrouve pas dans le projet de loi, où est-ce qu'on va le retrouver, ça?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. Mais vous voulez qu'on fasse quoi, qu'on inclue quoi, dans un projet de loi, à l'égard de la formation? Donnez juste un aperçu, là, de ce que vous voulez qu'on mette, là, à l'égard de la formation.

M. Bergeron: ...que je veux qu'on mette quelque chose. Ce que je dis, c'est que, cet automne, on nous a sensibilisés au fait qu'on devrait offrir une formation

aux chauffeurs de taxi notamment en termes d'éthique, en termes touristiques, en termes d'accueil, bon, ainsi de suite. Ça, on ne retrouve pas ça dans le projet de loi. Dans une perspective d'un code d'éthique, c'est sûr qu'éventuellement il devra y avoir une formation. Est-ce que c'est la Commission de transports qui s'occupe de ça? Est-ce que c'est l'entreprise qui s'occupe de ça? Est-ce qu'il y a un cadre qui va être offert aux entreprises pour la formation de leurs chauffeurs sur ces différents thèmes là? Alors, comme je ne retrouve rien dans le projet de loi puis comme on parle de l'éthique, c'est peut-être le moment de poser la question.

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): Oui, M. le Président. Au niveau de la formation, il faut dire que déjà, dans les plus grandes villes au Québec, il y a déjà une formation obligatoire pour l'ensemble des chauffeurs.

D'ailleurs, pour avoir son permis, pour parler latin, le fameux «pocket number», là, il y a une formation obligatoire de plusieurs heures, Québec, Montréal, Laval, Longueuil.

Autre chose qui va s'ajouter et qui fait l'objet d'échange actuellement, c'est un cours de formation d'une journée, obligatoire pour tous les chauffeurs au Québec, pour le transport des personnes handicapées. Il faut bien voir que ce n'est pas un cours universitaire mais un cours de sensibilisation: au moins, lorsque tu vois une personne handicapée pour la première fois, de savoir comment agir avec cette personne-là, parce que n'est pas toujours évident, au moment où tu te pointes devant une résidence, de savoir quel type de handicap ces gens-là peuvent avoir. Autre chose aussi sur la formation même, comment on manipule, là, les chaises, parce que c'est beau dire: Tu es sensible, mais il y a des gens qui ont certaines difficultés. On est en pourparlers actuellement pour avoir un cours obligatoire sur le maniement des fauteuils et des chaises dans le domaine du taxi, qui est une lacune. Montréal le fait déjà, c'est une grande ville, ce que les autres villes n'ont pas nécessairement les moyens. J'ai une réunion, moi, la semaine prochaine, je pourrais peut-être vous rappeler suite à ma réunion.

M. Bergeron: ...à l'agenda parce que ça va être une longue conversation téléphonique.

M. Martin (Claude): Et de voir la possibilité justement de l'étendre, nous, d'acheter les droits et de pouvoir l'étendre sur l'ensemble du territoire.

Lorsqu'on arrive au niveau de l'éthique en tant que telle, ce qui avait été connu jusqu'ici, c'était plus de régie interne à l'intérieur. Il faut dire que déjà la plupart des entreprises ont déjà certains comités, mais, je vous dirais, c'est un peu aléatoire, ce n'est pas égal d'un endroit à l'autre. Souvent, les gens, plutôt que d'avoir le blâme, s'il y a plus qu'une entreprise, changent d'entreprise. Ce qu'on veut, c'est que justement chacun ait un minimum et qu'on ne se ramasse pas avec des gens qui vont un à l'autre, là, sous principe que ça ne faisait plus leur affaire. Et ça, c'est plus, avant d'avoir des cours formels, là, c'est bien de dire: Il y a un minimum, le ministère des Transports exige, la Commission des transports a un rôle à jouer aussi de vigilance, pourra même aller sur place et même les supporter à ce chapitre-là.

C'est ce qui est prévu jusqu'ici, mais pas, je dirais, de formation en tant que telle, là. Quand je vous disais qu'on fait la théorie des petits pas, lorsque dans la loi on a encadré, pour la première fois, les intermédiaires, c'était une nouveauté, c'est un peu aberrant de voir que ceux qui faisaient la répartition au Québec n'étaient pas encadrés d'aucune manière, ce qui a fait en sorte aussi qu'un des problèmes qu'on a eus pendant longtemps venait même des dirigeants de certaines entreprises. Lorsque c'était défendu d'avoir de l'alcool au Québec à certaines heures, on savait fort bien qu'à certains endroits c'était l'industrie du taxi qui palliait, ce qui n'était peut-être pas souhaitable, et on était intervenu, mais la commission n'avait à peu près pas de pouvoir sur les associations de services. La loi en a prévu. Ça n'allait pas suffisamment loin.

Maintenant, l'industrie est prête à aller un peu plus loin, à se discipliner, et c'est pour ça que ça, ça a même été au niveau du comité qu'on va mettre en place, ça a permis, là, que le forum avance assez loin pour dire: Écoutez, nous, on souhaite avoir de l'éthique et on veut se donner des règles, aidez-nous à avoir des règles. Mais il n'y a pas, je dirais, de formation, là, de façon spécifique. Il pourrait arriver, au niveau des échanges que l'on a avec eux, pour partir ça à certains endroits, qu'il y ait un support qu'on doit donner parce que dans certains cas ça va être une nouveauté, on doit avouer, mais il n'est pas prévu, ni dans le projet de loi en tant que tel, là.

M. Bergeron: Si je comprends bien, parce que vous avez souligné à juste titre, je pense, que c'est actuellement probablement très aléatoire, tout dépendant de la compagnie, de la région, ainsi de suite, puis, pour éviter le caractère aléatoire, il va peut-être être important, si ça ne se fait pas au niveau du projet de loi, si ça ne se fait pas au niveau de la réglementation, si ça ne se fait pas au niveau du ministère ou de la commission, qu'à quelquel part, au niveau de la table de concertation, il y ait du travail qui se fasse à ce niveau-là, là, pour éviter le caractère aléatoire, comme vous l'avez vous-même souligné, de la situation, là.

Le Président (M. Huot): M. Martin.

● (16 h 50) ●

M. Martin (Claude): Oui, M. le Président. Et c'est pour ça qu'à la table justement, lorsque ça a été discuté, c'était à peu près unanime autour qu'on devait aller vers là.

Et il ne faut pas oublier qu'un des rôles de la table justement, c'est de recevoir un peu de tout le monde, là, parce qu'aussi il peut y avoir des abus des deux côtés. On avait vu dans certaines entreprises, lorsqu'on parlait de discrimination à des endroits, lorsqu'il y a une seule entreprise dans une région... ça aussi, ça peut être difficile pour un individu. Et donc c'est un peu ce rôle-là qu'on veut faire jouer, là, au niveau de la table, que l'ensemble des parties concernées aient leur mot à dire. Et c'est un moyen conseil aussi au niveau du transport. Nous, on peut soumettre des choses à la table, mais la table aussi reçoit les doléances des gens. Prenez les hôteliers; eux ont un intérêt à ce que la qualité du service... et ils siègent à notre table justement pour dire: Écoutez, pour une ville comme Montréal...

Lorsqu'on parlait de formation ou des choses comme ça, ça, c'en est, un des leviers qu'on utilise, ça.

M. Bergeron: Bien, je sais qu'on parle de quelque chose de complètement différent, mais, quand on pense notamment au transport par calèche, il y a un monde entre ce qui se fait à Québec puis ce qui se fait à Montréal. Puis il y a un monde entre ce qui se fait dans certaines municipalités au niveau du taxi ou dans certaines régions puis dans d'autres municipalités ou dans d'autres régions au niveau du transport par taxi. Il y a certains endroits où ce n'est pas nécessairement agréable d'être touriste puis de se promener en taxi, là, mais je ferme la parenthèse là-dessus.

Une voix: ...

M. Bergeron: Oui, c'est ça. Vous avez parlé de la formation qui est obligatoire. Je crois qu'on s'est fixé une date butoir, 31 décembre 2011, pour que tout le monde soit formé. Au moment où on se parle, où est-ce que nous en sommes au niveau de la formation obligatoire aux chauffeurs de taxi puis aux différents intervenants de l'industrie? Parce que je fais référence à une réponse de la ministre en octobre dernier qui disait qu'elle pensait que ça pourrait être obligatoire d'inclure un échancier ou un calendrier de formation. Ça fait que c'est peut-être important de savoir à cette date-ci, par rapport à 2011, où est-ce qu'on en est.

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, question tout à fait pertinente. J'ai rencontré, moi, les trois centres de formation qui ont été mandatés pour donner le cours, et ce qu'il faut développer, c'est une stratégie d'intervention.

Connaissant l'industrie du taxi, ils vont tous s'inscrire la veille. C'est le danger qui nous guette. Ces gens-là ne courent pas après ce cours-là, entendons-nous. Donc, nous, ce qu'on va faire, c'est de prévoir par région, de concert avec les entreprises, à quel moment les cours vont se donner, aussi pour assurer du service. Et le cours, il faut se souvenir, se donne sur l'ensemble du territoire québécois, donc on pense possiblement à 14 000 chauffeurs qui auront à être formés. Et, nous, c'est vraiment une stratégie: volontairement, on attend. Et je veux vous faire un parallèle: lorsqu'on a le cours à peu près de même nature dans le transport scolaire, les chauffeurs de berline, on n'a même pas encore la date butoir. Et actuellement, sur 1 800, il y a déjà 1 000 chauffeurs qui ont suivi le cours, parce qu'on a un effet de levier, on est intervenu auprès de la Fédération des commissions scolaires en disant: Exige-le au niveau de ton contrat. Donc, on a un effet de levier, ce qu'on n'a pas dans le domaine du taxi.

Ce n'est pas uniquement les taxis qui font du transport adapté, là, le cours est obligatoire pour l'ensemble, et c'est pour ça que stratégiquement on va attendre. Si on le fait trop longtemps à l'avance, c'est une perte de temps, ces gens-là connaissent, ils sont habitués dans le camionnage et en d'autres secteurs. Donc, c'est comme ça que la stratégie est préparée. Et on pourra la rendre bientôt, parce que la prochaine étape, ça va être de s'asseoir avec l'industrie et les trois centres de formation.

Une voix: ...

M. Martin (Claude): Donc, autour de 2010, là, on va commencer à telle date, puis on va annoncer d'avance à quel moment, dans telle région, le cours se donne pour

ne pas... aussi éviter que les gens aient à se déplacer après coup. Probablement qu'on va y aller par rotation. Ce sont les formateurs qui se déplacent en région, pour éviter que les gens aient à se déplacer à Québec, Montréal ou Saint-Jérôme qui sont les trois centres qui ont été retenus.

M. Bergeron: Ce que je comprends en clair, c'est qu'au moment où on se parle il n'y a pas personne des 14 000 chauffeurs qui a eu la formation.

M. Martin (Claude): Peut-être une nuance, M. le Président, c'est que l'ensemble des nouveaux chauffeurs dans les grandes villes ont déjà ce cours-là, ce qui est important, parce qu'on a un taux de roulement quand même assez important. Tous ceux de la grande région de Montréal et de Québec obligatoirement... déjà inclus à l'intérieur. Et, je vous dirais, certaines entreprises, je dirais, un peu plus avancées demandent d'avoir le cours. D'ailleurs, c'est un des appels qu'on va faire, nous, samedi: S'il y a des gens intéressés, ils pourraient suivre le cours tout de suite plutôt que d'attendre l'échancier.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères, est-ce qu'il y a d'autres commentaires, questions?

M. Bergeron: Non, ça...

Une voix: ...

M. Bergeron: Oui?

Mme Boulet: C'est ça. Non. Mais c'était pendant que... si vous avez besoin d'une minute ou deux.

Je voulais juste saluer, parce qu'on parle, depuis quelque temps déjà, là, beaucoup de la table de concertation, de transport... alors, je voudrais juste présenter M. Vézina, qui est avec nous juste derrière. Alors, M. Vézina, chers collègues. M. Vézina est le président de la table de concertation. Il est avec nous. Alors, je pense que c'est bien, là. Alors, on en parle abondamment, là, depuis les deux, trois dernières questions, du travail de la table, des recommandations qu'on attend de la table...

M. Bergeron: ...de nos échanges.

Mme Boulet: ...alors je voulais juste le saluer et leur souhaiter de bonnes discussions à l'égard des commentaires qui seront émis lors de cette commission.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. Alors, on vous souhaite la bienvenue, M. Vézina. Alors, l'article 8 est mis aux voix.

M. Bergeron: Juste un instant, M. le Président. Très, très rapidement. Je veux juste préciser que...

Le Président (M. Huot): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: ...lorsque la ministre a fait son intervention concernant l'obligation d'inclure un échancier ou un calendrier de formation, c'était dans le cadre de notre discussion sur le code d'éthique. Alors, j'avais compris à cette époque-là, puis c'est probablement la raison pour

laquelle je suis revenu là-dessus il y a quelques instants, au moment où la ministre me demandait ce que je souhaitais qu'on intègre dans le projet de loi en termes de formation, j'avais compris à ce moment-là que c'était une formation sur l'éthique à laquelle on faisait référence ou, à tout le moins, qu'on prévoyait d'inclure dans la formation des chauffeurs. Alors, je comprends que ce n'est pas le cas. Puis je comprends que ça, ça se réglera éventuellement du côté de la table de concertation.

Mais j'ai l'assurance, à tout le moins, qu'on ne va pas laisser la situation aléatoire actuelle, en tout cas les choses se dérouler à la va comme je te pousse: Je forme mes chauffeurs en termes d'éthique, je ne forme pas mes chauffeurs en termes d'éthique ou je forme à peu près mes chauffeurs en termes d'éthique. On va essayer d'uniformiser ça un petit peu. Mais ça ne se fera pas, si je comprends bien, ni dans le règlement, ni dans la loi, ni par la commission, ni par le ministère, mais au niveau de la table de concertation. Mais ça se fera.

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): C'est que le règlement va mettre au moins les grandes balises. Si, quelqu'un, c'était trop faible, ce qu'il présente à la commission, la commission va refuser tout simplement son plan. Et, s'ils ont besoin d'accompagnement, là ce sera le rôle justement de la commission d'aller sur place et de dire: Écoutez, si vous voulez mettre quelque chose qui a de l'allure, voici au moins ce que ça doit comprendre, un minimum, puis le mode de fonctionnement.

M. Bergeron: Donc, la commission de toute façon va travailler là-dessus?

M. Martin (Claude): C'est un support. C'est un des rôles qui a été demandé justement à la commission.

Le Président (M. Huot): Alors, est-ce que l'article 8 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): À l'article 9. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 9: Le chapitre V de cette loi, comprenant les articles 35 à 47, est abrogé. Alors, la justification, c'est: cet article a pour objet...

M. Bergeron: ...à la Chambre des communes, «dispense»?

Mme Boulet: ...a pour objet d'abroger dans la loi le chapitre relatif...

M. Bergeron: On dispense la ministre de la lecture de la justification. C'est clair.

Mme Boulet: Ah, O.K. C'est beau.

Le Président (M. Huot): Donc, il y a consentement, je présume?

Une voix: Adopté.

Inspection et saisie

Le Président (M. Huot): L'article 9 est adopté. À l'article 10. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 10: L'article 67 de cette loi est modifié par l'insertion, dans le paragraphe 1° du premier alinéa et après les mot «transport par taxi», des mots «, d'un organisme ou d'une personne morale sans but lucratif qui effectue le transport de personnes en état d'ébriété».

La justification, c'est: il s'agit d'une modification de concordance avec celle apportée à l'article 3 de la loi par le paragraphe 1° de l'article 1 du projet de loi. Cette modification a pour but de permettre l'inspection, à toute heure raisonnable, de l'établissement d'un organisme ou d'une personne morale sans but lucratif qui effectue le transport de personnes en état d'ébriété, afin de vérifier l'application de la loi et de ses règlements. Elle permet aussi à tout inspecteur d'exiger d'un tel organisme ou d'une telle personne morale, selon le cas, des renseignements et la production de documents.

Le Président (M. Huot): Alors, est-ce qu'on peut mettre l'article 10 aux voix? M. le député de Verchères, ça va? Alors, est-ce que l'article 10 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): À l'article 11. Mme la ministre.

● (17 heures) ●

Mme Boulet: L'article 11: L'article 71 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par les mots suivants:

«L'agent de la paix qui a saisi l'automobile en a la garde, aux frais du propriétaire, jusqu'à ce qu'un tribunal compétent en ait prononcé la confiscation ou en ait ordonné la remise à son propriétaire. Le juge qui ordonne cette remise peut l'assortir de conditions.

«Dans le cas d'une récidive relative à une infraction prévue au paragraphe 1° de l'article 117 à l'égard de laquelle le défendeur est déclaré ou réputé déclaré coupable, le juge rend, aux conditions qu'il détermine, toute ordonnance assurant que l'automobile ne puisse être utilisée pour une période minimale de 60 jours.»

La justification. Le transport illégal par automobile est un phénomène endémique sévissant sur l'ensemble du territoire québécois. Il prend diverses formes, allant du simple covoiturage déguisé aux systèmes de transport organisés de façon complexe. La Loi concernant les services de transport par taxi est pourtant très claire: pour 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.

La problématique du transport illégal est de deux ordres: d'une part, son contrôle est extrêmement complexe à cause de l'anonymat du transport par automobile, et, d'autre part, les sanctions rattachées à l'infraction ne sont pas suffisamment dissuasives pour empêcher la récidive. Dans certaines régions du Québec, le transport illégal par automobile a entraîné, à plus ou moins brève échéance, la disparition de services de transport par taxi incapables de concurrencer les prix avantageux chargés

à la clientèle. De fait, quand un transporteur détenant un permis, pour une raison ou pour une autre, cesse d'offrir ses services dans une région, celle-ci se retrouve souvent orpheline de tout service de transport. Arrivent alors les transporteurs illégaux, qui, en plus de ne pas détenir les permis requis, ne font pas inspecter leurs véhicules et n'ont pas de chauffeur nécessairement qualifié, ce qui clairement ne rencontre pas les objectifs de la loi.

Dans son mémoire produit dans le cadre des travaux de la commission parlementaire tenue en octobre 2008, la personne morale Travailleurs autonomes Québec inc. mentionne ce qui suit: «Le législateur devrait donner les outils nécessaires aux agents de la paix pour intervenir au niveau du transport illégal et publiciser les moyens dissuasifs pour le recours à ces transporteurs.» Pour sa part, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi propose que le gouvernement mette en place des «mesures de contrôle nécessaires pour que l'industrie puisse oeuvrer dans un encadrement légal suffisamment strict pour décourager les transporteurs délinquants».

Afin d'effectuer un meilleur contrôle du transport illégal, il est proposé d'ajuster la procédure relative à la saisie des véhicules impliqués dans la commission d'une infraction. D'une part, le juge qui ordonne la remise de l'automobile saisie pourra l'assortir de conditions. D'autre part, dans le cas d'une récidive relative à une infraction de transport rémunéré illégal, le juge rendra, aux conditions qu'il détermine, une ordonnance assurant que l'automobile impliquée ne puisse être utilisée pour une période minimale de 60 jours. Cette solution a pour avantage d'apporter des mesures dissuasives pour les personnes qui effectuent du transport illégal. Premièrement, un juge pourra assortir de conditions la remise d'une automobile saisie. Deuxièmement, les frais de garde seront à la charge du propriétaire, ce qui correspond à la pratique actuelle devant les tribunaux, notamment à la cour municipale de Montréal. Troisièmement, la récidive d'une infraction de transport illégal entraînera l'émission d'une ordonnance assurant que l'automobile ne puisse être utilisée pour une période minimale de 60 jours.

Ces dispositions répondent aux demandes maintes fois répétées de l'industrie du taxi, du Bureau du taxi et du remorquage de la ville de Montréal, des contrôleurs routiers et des procureurs devant plaider les causes impliquant une saisie d'automobile. En effet, l'application actuelle de l'article 71 de la loi par les juges fait en sorte que cette disposition est inefficace. En pratique, dès qu'un véhicule est saisi, le contrevenant présente au juge une requête pour faire casser la saisie, laquelle est la plupart du temps accordée.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui, M. le Président. Je faisais référence à cette disposition-là dans mes remarques préliminaires lorsque je demandais si la mesure est effectivement assez dissuasive. Dans le rapport de 2005, on déplorait justement le manque de mesures dissuasives. On vient, semble-t-il, corriger la situation avec l'introduction de cette disposition, mais la question que je me pose, c'est: Est-elle suffisamment dissuasive? Qu'est-ce qui pourrait empêcher une personne? Parce que, là, on parle de récidive,

là, la saisie pour 60 jours, là. Qu'est-ce qui pourrait empêcher la personne de refaire le coup une fois après?

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser la parole à M. Martin.

Le Président (M. Huot): M. Martin, la parole est à vous.

M. Martin (Claude): Écoutez, quand on parlait de théorie des petits pas, c'est un bon exemple.

Je me souviens d'il y a quelques années, où, les articles de la loi au niveau du taxi, les amendes étaient tellement élevées qu'il n'y avait pas un juge qui l'appliquait, en disant: Ça dépassait, et vous vérifierez, ça m'avait surpris à l'époque, mais effectivement en disant: Ça n'a pas de bon sens. L'exemple que je peux vous donner: il faisait une infraction de transport illégal avec son véhicule, l'amende était trois à cinq fois plus élevée qu'avec un autocar. Donc, les gens disaient: Il doit y avoir deux poids, deux mesures, j'en transporte 45 versus... Donc, on s'est aperçu qu'à l'usage, si on mettait la barrière trop élevée, l'effet n'était pas nécessairement celui souhaité. C'est certain qu'on va voir à l'usage. Si on s'aperçoit que, les récidivistes, ça vient de leur mode de fonctionnement, je pense qu'au-delà de la période de 60 jours c'est probablement les frais qui vont en agacer plusieurs. C'est que très souvent c'est ton véhicule personnel, donc, pendant 60 jours, tu n'en as pas usage, tu es obligé de faire appel au taxi.

Donc, c'est un peu ça, je vous dirais, et on verra à l'usage. Lorsqu'on le met pour la première fois, c'est certain qu'on teste un peu, mais, à comparer à ce qu'on avait avant, où les preuves étaient difficiles, on n'avait pas cet élément-là, on ne pouvait pas prétendre en disant: Je vais suspendre ton permis, ces gens-là justement, à notre grand malheur, c'est qu'ils n'en avaient pas... Donc, un des moyens probablement qu'ils vont comprendre, là, et je n'ai pas, moi, les chiffres, combien ça coûte pour un véhicule qui est saisi pendant 60 jours... probablement que c'est là l'élément qui est dissuasif pour quelqu'un qui perd l'usage de son véhicule, et en plus qu'il y a les frais à payer.

Donc, c'est un peu, nous, la mesure. Est-ce que, lorsqu'on aura à revoir dans quelque temps, ça aura fait son effet? C'est un peu essai-erreur, c'est un peu à ce niveau-là. Je ne sais pas si, au niveau des procureurs...

Le Président (M. Huot): M. Lapointe.

M. Lapointe (Simon): Oui. Au niveau des frais, c'est sûr qu'après 60 jours de rétention d'un véhicule, supposons, 30 \$ par jour, on est rendu à 2 000 \$, en tout cas il semble que dans certains milieux il y a des voitures qui valent à peine plus que ça, qu'ils peuvent utiliser pour faire du transport illégal. On s'entend que ce n'est pas le taxi avec le véhicule vérifié mécaniquement, etc. On anticipe ça. Et il faut aussi retenir que 60 jours, c'est un minimum. Ça peut être plus. Il faut aussi retenir que les nouvelles dispositions introduisent le pouvoir pour le juge d'assortir, entre guillemets, la libération d'automobile de conditions qui pourraient être des conditions d'utilisation à des heures précises pour éviter notamment la tentation qu'à certaines heures de pointe de taxi... faire en sorte que monsieur ait une ordonnance de non-utilisation.

On donne, dans le fond, à la magistrature des outils pour nous aider à régir et encadrer et même pour proscrire et empêcher le transport illégal, tu sais, on se donne des outils, en fait. Mais, comme disait M. Martin, je pense que c'est à l'usage qu'on va voir si les dents sont assez longues ou pas. Mais je pense qu'il fallait commencer en quelque part, puis c'est un bon point de départ, a priori.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci. Puisqu'on parle de sanctions, je sais que ce n'est pas le bon article, mais on l'a évoqué tout à l'heure, on parle évidemment des manquements à l'éthique. Ça, on vient de traiter la question. Mais l'Office des personnes handicapées du Québec faisait état de sanctions plus sévères qui seraient nécessaires à l'égard de la surfacturation. Ça, on va s'adresser à ce problème-là, on va s'attaquer à ce problème-là de quelle façon?

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, on s'y attaque déjà. Et, je vais vous dire, c'est presque un phénomène récurrent.

Je vais vous dire, ce qui arrive souvent, c'est que, nous, on entreprend... D'ailleurs, il y a des cas actuellement. Des gens de notre équipe ont assisté à des réunions, je pense, c'est la semaine dernière ou il y a deux semaines. Lorsque des cas nous sont signalés, c'est souvent dans une région précise. Le plus grand problème que l'on a, ce n'est pas tellement l'amende en tant que telle, c'est de la façon dont les gens pratiquent ça. Très souvent, lorsqu'on le fait auprès des personnes handicapées, c'est des gens excessivement vulnérables dans des coins où il y a une seule entreprise ou un seul titulaire de permis. Ces gens-là ont tellement une crainte à ce niveau-là qu'ils acceptent à peu près tout et ils n'oseront pas aller les dénoncer. Ce n'est pas le phénomène vraiment du coût qui, nous, est difficile, c'est de réussir à faire témoigner quelqu'un. Ils n'osent pas le faire ou ils craignent tellement de ne plus être desservis en disant: Ah, je n'ai pas le temps de vous desservir, ma voiture est brisée, chose qui théoriquement... on n'a pas le droit, sauf que, dans la vraie vie, surtout dans un milieu à très faible densité, d'en faire la preuve, c'est tout un contrat.

Donc, c'est pour ça que, lorsque l'office, et, moi, je siège au conseil d'administration, c'est une des choses que je leur ai fait valoir... Dans les plus grandes villes, on a piégé des entreprises. Il y a même des gens qui ont été condamnés. La commission a suspendu des permis de certains propriétaires pendant un certain nombre de jours. Lorsqu'on agit à quelque part, là, le bouche à oreille, il fonctionne assez rapidement. Ce qu'on voit apparaître, c'est que, d'une autre région au Québec, ça réapparaît. L'autre façon détournée, je vais vous dire, c'est qu'on a le droit au taximètre ou à contrat. Il y a des gens qui vont aussi loin que de faire signer un contrat obligatoire à la cliente en disant: La charge minimum, c'est 20 \$. Sauf que c'est d'aller à l'inverse. Normalement, c'est le taximètre ou à contrat ça prend deux personnes consentantes. Dans ce cas-là, en disant: Si tu veux du transport, il faut que tu signes, ça, c'est des cas comme ça que l'on a actuellement, qu'on est en train d'adresser beaucoup plus que l'amende en tant que telle.

Et, la vulnérabilité, les gens de l'office ont bien raison... et, à chaque fois qu'on a eu des cas, on a agi de concert, nous, avec le Contrôle routier pour faire des preuves là-dessus. Ça a donné des résultats à des endroits, mais ce n'est pas des dossiers faciles, vous avez raison, mais ce n'est pas tellement l'amende qui est mise en jeu, là.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

● (17 h 10) ●

M. Bergeron: ...vous avez touché au coeur du problème. Le problème, c'est les plaintes, c'est que très souvent une personne vulnérable ne va pas porter plainte, et ça, c'est une question qu'on nous a soulevée cet automne.

Et ma question, c'est: Comment allons-nous nous attaquer à ce problème? Est-ce qu'on va mettre en place un mécanisme qui va permettre de faciliter le processus pour des personnes qui voudraient porter plainte, de telle sorte de donner une voix à ces gens-là, qui n'en ont pas, très souvent, ou qui, s'ils exercent leur droit à porter plainte, risquent d'être pénalisés, là? Alors, qu'est-ce qu'on fait? Parce que, vous avez parfaitement raison, si on veut pouvoir mettre le doigt sur le phénomène de la surfacturation, il faut qu'on attire notre attention sur ce phénomène-là, puis c'est à niveau-là que le problème se pose.

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, nous, la façon, on suggère beaucoup aux associations qui regroupent les usagers du transport adapté: plutôt que ce soit l'individu, que ce soit plutôt le regroupement dans un coin, où ça devient plus impersonnel, ou des gens qui viennent les soutenir dans un coin qui viennent les aider à faire la preuve, parce que c'est une des grandes difficultés.

Si on n'est pas capable de faire témoigner ou de convaincre la personne de se présenter, n'importe quel agent de la paix va vous le dire, la preuve ne tient pas, et c'est ça, le grand défi. Nous, on en parle depuis des années. Je vous dirais qu'à tous les colloques de transport adapté c'est soulevé, moins qu'il y a quelques années. Quand on a fait à quelques endroits un peu l'image... D'ailleurs, lorsque les gens se demandent pourquoi l'État paie 100 % la transformation du taxi, vous remarquerez que c'est assez généreux, un, on a un intérêt, comptons-nous pas d'histoires, c'est moins onéreux, c'est plus de flexibilité, mais ça empêche, ça décourage aussi la surtarification. Celui qui a un véhicule transformé ne peut pas prétendre qu'il y a des coûts supplémentaires, on lui a payé sa transformation au complet. Ce n'était pas innocent lorsqu'on a mis ça dans la réglementation. On voulait que ça lève puis on voulait justement que ce soit la même tarification, peu importe l'individu.

Mais, vous avez raison, nous, on travaille beaucoup avec les associations, parce que, si c'est un pour un, là, nous, on l'a vécu, la personne handicapée a tellement peur de ne plus avoir de transport... Et vous comprendrez qu'il y a des endroits, la concurrence, il n'y en aura pas beaucoup. On peut faire vivre un ou deux taxis mais pas 25. Quand tu dépends uniquement d'un individu semblable, il n'ose même pas, et des fois, dans certains coins, il y a même des liens, sans dire «familiaux», où tout le monde se connaît dans certaines régions au Québec, et ça se pratique, vous avez raison. Je ne dis pas que c'est à grande échelle,

mais un cas, c'est un cas de trop. Et on sait fort bien que les personnes handicapées, pour la très grande majorité, n'ont pas des revenus importants. Nous, on a des données là-dessus, qui fait en sorte que ce n'est pas les gens qui abusent du système, là, et qui sont gâtés, là.

Je peux vous dire qu'avec les chiffres dont on dispose ces gens-là n'abusent pas du système, il faut les protéger, et c'est un des grands défis que l'on a, ce n'est pas facile.

M. Bergeron: Prenons un cas concret, là. Je suis une personne à mobilité réduite, je ne fais partie d'aucune association, je suis victime de surfacturation. Moi, je ne sais pas à qui m'adresser, là. Tu sais, on revient au problème de départ, là. Vous dites: Il faut qu'il passe par les associations. Mais, moi, là, je suis une personne qui... je ne fais pas partie de quelque association que ce soit, je viens d'être victime de surfacturation ou de mauvais service de la part d'un employé ou d'un chauffeur de taxi, je fais quoi? Comment on fait pour rejoindre ces gens-là pour leur indiquer le canal à suivre pour leur permettre de faire entendre leur voix?

Le Président (M. Huot): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, je pense qu'il y a plusieurs voies qu'on doit prendre. On parlait tantôt du comité, parce qu'il y a des choses qui existent aussi. Les comités éthiques, lorsqu'on en parle dans des compagnies de taxi, je dois vous avouer que, certains de leurs membres... que je pense que ça va être important qu'on ait ce comité-là, puis on va le faire connaître au moment où ça va exister. Parce que dans certains cas c'est des entreprises structurées et organisées. Lorsqu'on parlait de surtarification, je peux vous dire que certaines entreprises là-dedans, c'étaient des entreprises qui étaient importantes. C'est quelques-uns de leurs membres qui se sont spécialisés dans le transport adapté qui ont abusé.

Donc, je pense que, même notre comité éthique... et la grande difficulté: Comment le faire connaître? C'est certain qu'il y a une émergence de ça. Lorsqu'on regarde, nous, l'ensemble du territoire québécois, les regroupements des usagers du transport adapté, c'est des gens qu'on supporte, nous, c'est des gens qui ont des colloques à chaque année. On réunit, c'est sûr, les principaux dirigeants. Même eux ont une difficulté des fois à les rejoindre, les gens. Donc, c'est plus qu'un canal qu'on doit prendre, ça va en prendre plusieurs. C'est sûr que l'office reçoit des plaintes à chaque année. Nous, on reçoit la liste des plaintes de l'office en disant: Est-ce qu'il y en a qui touchent le transport? Et ça, ça peut nous indiquer que dans un coin on a un problème particulier parce qu'on a trois fois plus de plaintes en transport qu'on en a ailleurs. Ça peut être dans notre transport adapté régulier, là. Il ne faut pas nécessairement viser uniquement le taxi.

Mais un des grands défis, là, vous avez parfaitement raison de le soulever, c'est: Comment aller rejoindre ces gens-là, qui ne sont souvent pas organisés?

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Ça va. Donc, on peut soumettre l'article 11 aux voix. Est-ce que l'article 11 est adopté?

Des voix: Adopté.

Table de concertation de l'industrie du transport par taxi

Le Président (M. Huot): L'article 12. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 12: Le chapitre IX de cette loi, comprenant les articles 72 à 78, est remplacé par le suivant:

«72. Est instituée la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi.

«La table a pour objet de:

«1° favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi au regard des diverses pratiques commerciales prévalant dans cette industrie;

«2° conseiller le ministre sur les mesures destinées au développement de cette industrie et à améliorer la qualité des services, notamment en lui présentant des recommandations qui font consensus.

«73. La table se compose d'un président et d'au plus neuf autres membres nommés par le ministre afin de représenter les titulaires de permis de chauffeur de taxi, les intermédiaires en services de transport par taxi, les titulaires de permis de propriétaire de taxi, y compris ceux dont les services de transport par taxi sont spécialisés, et les clients.»

Alors, la justification. Il s'agit, par cet article du projet de loi, de compléter la mise à jour, entamée par l'article 9 du projet de loi, des dispositions relatives à la représentation de l'industrie du taxi.

La Loi concernant les services de transport par taxi prévoit la création de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, du Forum des intervenants de l'industrie du taxi et finalement du Comité consultatif des titulaires de permis de propriétaire de taxi. L'ensemble de ces organismes a pour objectif d'offrir une meilleure représentation des membres de l'industrie du taxi et, en ce qui concerne le forum, de favoriser une plus grande concertation entre l'industrie et sa clientèle. L'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, malgré l'aide et les moyens mis à sa disposition, n'a pu remplir le mandat que la loi lui confie et est inactive depuis 2003. Le Forum des intervenants de l'industrie du taxi est également inactif et n'a jamais pu débiter ses travaux. C'est pourquoi, dès le dépôt du rapport sur la Loi concernant les services de transport par taxi en 2005, le ministre des Transports a annoncé la création de la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi. La table a commencé ses travaux en mars 2006 et depuis elle a tenu plus de 10 réunions. Les membres de la table ont manifesté leur satisfaction d'avoir enfin une tribune où il leur est possible de discuter des différentes problématiques relatives à l'industrie du taxi.

En outre, le rapport du Groupe de travail sur l'examen des organismes désignés par le gouvernement pour 2005-2006 a recommandé, en février 2006, l'abolition du Forum des intervenants de l'industrie du taxi.

Enfin, le Comité consultatif des titulaires de permis de propriétaire de taxi, en plus d'ajouter un intervenant

officiel, n'a eu que peu d'effet sur la représentation des propriétaires de taxi. Ce comité est également inopérant.

Les modifications proposées présentent l'avantage d'éliminer de la loi des organismes inopérants depuis plusieurs années. De plus, des organismes émanant de la base représentent efficacement à la table à la fois les chauffeurs et les propriétaires de taxi de même que les propriétaires et intermédiaires en services de transport par taxi. L'insertion, dans la loi, de la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi répond à une demande maintes fois répétée des membres de la table à l'effet que cette dernière soit reconnue officiellement dans la loi et elle lui donne une légitimité.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Oui, M. le Président. Bien, je pense que l'article en soi ne pose pas de problème. C'est un article qui est attendu depuis longtemps, alors on va évidemment l'adopter.

Peut-être un certain nombre de questions puis de commentaires touchant la table. Cet automne, il y a des intervenants qui exprimaient le voeu que la table puisse se réunir plus souvent pour faire avancer plus rapidement certains dossiers. En d'autres termes, il y a peut-être une crainte que la table devienne une espèce de groupe où on... je ne dirais pas un club social, là, parce que ce n'est définitivement pas la cas, mais où on se réunisse à des échéances très espacées les unes des autres puis qu'on ne parvienne pas finalement à faire avancer des dossiers plus rapidement. Alors, au fond, il y a, je l'évoquais dans l'adoption du principe, je l'évoquais très brièvement dans mes remarques préliminaires, il y a des questions qui sont un peu laissées en suspens, qui ne sont pas abordées dans ce projet de législation là, qui le seront peut-être dans des projets ultérieurs.

Qu'est-ce qui retient l'attention de la table au moment où on se parle? À quelle fréquence se réunit-elle? Depuis quand s'est-elle réunie la dernière fois? Est-ce qu'il y a moyen de faire en sorte que cette table se réunisse plus fréquemment, qu'on puisse établir un plan de travail qui fasse en sorte qu'on puisse revenir éventuellement avec un autre projet de législation pour améliorer l'industrie du taxi? En d'autres termes, comment faire en sorte que cette table puisse être efficace?

● (17 h 20) ●

Le Président (M. Huot): Mme la ministre.

Mme Boulet: ...puis je vais laisser M. Martin peut-être compléter. Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a une rencontre de prévue. En fait, c'est six rencontres par année.

Une voix: ...

Mme Boulet: Oui. Une rencontre à tous les deux mois. Alors, je ne pourrais pas vous définir les travaux sur lesquels ils... actuellement, là. Peut-être M. Martin pourrait donner plus de détails.

M. Martin (Claude): Moi, je reçois les rapports au fur et à mesure, et d'ailleurs c'est les gens du ministère qui assurent le secrétariat à ce niveau-là.

Et la table, aussitôt que certains éléments majeurs sont soulevés, la table en est saisie, et c'est la table qui

en est responsable, de voir. Et ce que la table fait très souvent, c'est de faire des sous-tables, compte tenu que certains des membres sont intéressés plus ou moins par certains aspects ou qu'on doit creuser avec des spécialistes. À titre d'exemple, on nous a demandé de regarder toute la question de la limousine. Depuis des années, les gens trouvent excessivement complexe la question des limousines. Donc, dans le cadre des travaux, on va faire tout simplement des tables spécialisées. La même chose se produit, par exemple, pour le transport adapté. Lorsqu'il y a des besoins spécifiques, la table peut décider de faire des sous-tables qui font rapport après coup. Donc, il y a peut-être eu une certaine époque où peut-être que les gens trouvaient que ça n'avancait peut-être pas suffisamment rapidement. Je peux dire que depuis quelque temps les choses ont changé. Juste le fait aussi qu'on devra, après l'adoption de la loi... Les mesures subséquentes, ça va être au niveau de la réglementation. Il y aura certainement des consultations sur le contenu.

Et ce qu'il faut s'assurer aussi, c'est de garder vivante la réglementation. Je pense qu'il n'y a rien de pire, là. Souvent, lorsqu'on est devancé par les événements, on a la chance, au niveau de la table, que ce soit le ministère qui puisse soumettre ou peut-être que le niveau aussi... Par exemple, avec Montréal il faut avoir des échanges constants. Lorsque, par exemple, le Bureau du taxi prend des mesures ou s'ils ont l'intention de modifier certains éléments sur l'âge des véhicules, vous comprendrez qu'on essaie le plus possible de s'harmoniser.

Donc, c'est des exemples comme ça qu'on va donner. Mais le rythme de croisière actuellement, se réunir aux deux mois, ça laisse sous-entendre aussi qu'il y a des travaux à faire pendant les deux mois. J'aime beaucoup les tables qui se réunissent souvent, encore faut-il avoir des choses à se dire. Et, moi, les échos que j'en ai, c'est qu'actuellement... je pense qu'ils ont un plan de travail qui va les occuper pour plusieurs mois. Ce n'est pas les sujets qui manquent, ça, c'est certain.

M. Bergeron: Est-ce que ça embête la ministre peut-être que M. Vézina vienne nous dire un mot sur où est-ce qu'ils en sont?

Une voix: Pas du tout.

Le Président (M. Huot): Il y aurait consentement.

Une voix: Ça me fait même très plaisir.

Le Président (M. Huot): Il y a consentement. Alors, M. Vézina, aux fins de diffusion de nos travaux, je vous demande de vous identifier, s'il vous plaît.

M. Vézina (Jean): Jean Vézina. Je suis président de la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi.

Une voix: La parole est à vous.

M. Vézina (Jean): Je suis tout ouïe à vos questions.

Une voix: En fait, il veut savoir les sujets sur lesquels vous planez, vous travaillez actuellement, c'est quoi.

M. Bergeron: Oui. Où est-ce qu'on en est? Quel est le plan de travail pour...

M. Vézina (Jean): Actuellement, comme le disait tantôt M. Martin, on est en étude, dans les sous-comités, sur les limousines, qu'on est en train de regarder évidemment tout l'aspect de la réglementation. C'est ce qui a fait, là, évidemment, là, que les réunions... Il y avait une réunion qui avait été retardée pour des raisons de disponibilité. C'est les limousines actuellement, là, qui est notre principal projet.

M. Bergeron: ...se réunit dans l'intervalle des deux mois, là.

M. Vézina (Jean): Oui, effectivement. Et, à tous les deux mois, on a notre réunion habituelle.

M. Bergeron: Parce qu'on se souviendra que, cet automne, les gens de l'industrie de la limousine avaient déploré à mots couverts que leur industrie ne soit pas couverte par ce projet de loi. On peut donc s'attendre éventuellement à ce qu'un autre projet de loi nous soit présenté ultérieurement, là, faisant état des résultats des travaux de la sous-table et ultimement de la Table de concertation.

M. Vézina (Jean): En fait, c'est que le sous-comité se rencontre, on trouve un consensus, un compromis, qui est mon rôle, et après ça c'est amené à la table, et effectivement la table adopte évidemment, là, les recommandations appropriées. Mais tout se fait dans l'art du consensus.

M. Bergeron: Quel concept...

M. Vézina (Jean): Merveilleux.

M. Bergeron: ...merveilleux!

Le Président (M. Huot): Ça va, M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Huot): On peut mettre l'article 12 aux voix. Est-ce que l'article 12 est adopté?

Des voix: Adopté.

Pouvoirs de la Commission des transports du Québec

Le Président (M. Huot): L'article 13. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 13, M. le Président, se lit comme suit: L'article 80 de cette loi est modifié par la suppression, dans le premier alinéa, des mots «lorsque ce dernier a transmis à la commission copie de son contrat,» et des mots «et de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec».

Cet article en est un de concordance avec l'article 9 du projet de loi, qui prévoit l'abrogation du chapitre V de

la loi, comprenant les articles 35 à 47, relatif à l'Association professionnelles des chauffeurs de taxi, et avec l'article 5 du projet de loi, qui modifie l'article 20 de la loi pour un allègement des procédures tant pour la Commission des transports que pour les créanciers.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Donc, l'article 13 est soumis aux voix.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Adopté. L'article 14. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 14: L'article 82 de cette loi est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant: «Après enquête, la commission peut également, lorsqu'elle constate qu'un titulaire de permis de chauffeur de taxi...»

Une voix: ...

Mme Boulet: O.K.

Le Président (M. Huot): Donc, on peut mettre l'article 14 immédiatement aux voix. Il y a consentement?

Une voix: Oui, M. le Président.

Mme Boulet: Oui.

Le Président (M. Huot): Adopté. Donc, l'article 14 est adopté. À l'article 15. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 15, M. le Président. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 84, de ce qui suit...

M. Bergeron: Peut-être peut-on simplement lire la justification de l'article qu'on vient d'adopter, là, pour le bénéfice des gens qui...

Mme Boulet: Oui, tout à fait. De celui qu'on vient d'adopter, le précédent. D'accord. Il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Huot): La justification de l'article 14, on s'entend bien.

Mme Boulet: C'est ça, tout à fait.

M. Bergeron: Oui, seulement la justification.

Mme Boulet: Alors, la justification. Cette modification législative vise à renforcer les pouvoirs de la Commission des transports à l'égard des titulaires de permis de chauffeurs de taxi qui réclament pour le prix d'une course un tarif supérieur à celui prescrit par la commission.

La surtarification des services de transport par taxi délivrés aux personnes handicapées demeure problématique sur le territoire notamment à cause de l'idée largement répandue dans l'industrie selon laquelle le transport adapté nécessite plus de temps. De plus, le caractère captif de la clientèle le rend souvent vulnérable aux abus. Bien qu'il soit possible de porter plainte auprès de Contrôle routier Québec, les personnes handicapées hésitent à le faire, craignant des représailles de la part des propriétaires ou des chauffeurs de taxi impliqués. Elles craignent surtout de ne plus avoir accès aux services de transport.

L'article 64 de la Loi concernant les services de transport par taxi prévoit qu'un chauffeur de taxi ne peut exiger d'un client, en plus du prix de la course calculé conformément aux tarifs, des frais autres que ceux prévus par règlement. À cet effet, le Règlement sur les services de transport par taxi ne prévoit aucune possibilité d'exiger des frais supplémentaires pour le transport adapté, que ce soit pour le temps d'embarquement ou de débarquement ou le transport du fauteuil roulant. Une telle pratique est interdite, peu importe d'ailleurs le type de véhicule, qu'il soit adapté ou non. Enfin, cette pratique est discriminatoire aux termes de la charte québécoise des droits et libertés de la personne. Malheureusement, son contrôle est extrêmement complexe, particulièrement en ce qui concerne la preuve de l'infraction.

C'est pourquoi le projet de loi propose, à l'article 14, de modifier l'article 82 de la loi pour permettre à la commission, dans un cas de surfacturation et après enquête, d'ordonner à la Société de l'assurance automobile du Québec ou à l'autorité municipale ou supramunicipale concernée, s'il y a lieu, de suspendre, pour la période qu'elle détermine, le permis du titulaire.

Le Président (M. Huot): ...l'article 14 est adopté?
Oui.

Des voix: Adopté.

Arbitrage

Le Président (M. Huot): Donc, à l'article 15, maintenant. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 15: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 84, de ce qui suit:

«Arbitrage.
«Le président...»

M. Bergeron: ...Mme la ministre?

Mme Boulet: Juste la justification?

Le Président (M. Huot): Consentement? Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Justification de l'article 15. Lors des consultations en commission parlementaire et dans son mémoire, la personne morale Travailleurs autonomes Québec inc. a indiqué que les chauffeurs de taxi sont majoritairement en faveur de règles communes et homogènes quant aux structures de révision des décisions qui sont laissées à ce jour à la discrétion des titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.

Pour remédier à cette situation, l'amendement proposé confie au président de la CTQ le pouvoir de nommer un arbitre dans des litiges sur l'application du code d'éthique entre un intermédiaire en services, et les propriétaires, et les chauffeurs auxquels il fournit des services. Cette nouvelle procédure assurera une plus grande impartialité et conséquemment une meilleure crédibilité aux codes d'éthique. Elle permettra en outre d'obtenir une plus grande uniformité dans l'application des codes d'éthique puisque les décisions arbitrales seront publiques.

Le Président (M. Huot): Alors, l'article 15 est soumis au vote. Ça va? Adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Article 16. Mme la ministre.

M. Bergeron: Peut-être une question, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Oui, M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je n'ai pas d'objection, au contraire, à ce que ce soit adopté.

Une voix: ...

M. Bergeron: Pardon?

M. Ouellette: Adopté avec explications.

M. Bergeron: Oui, c'est ça. C'est que cette disposition évidemment est tout à fait nouvelle par rapport au projet de loi n° 64... n° 94, voyons...

Une voix: ...

M. Bergeron: ...n° 96. Seigneur! Il me semblait que le numéro ne fittait pas.

Le Président (M. Huot): Ce n'était pas loin.

● (17 h 30) ●

M. Bergeron: 96; l'ex-projet de loi n° 96. Évidemment, on l'a expliqué au niveau des justifications, là, ça faisait suite aux représentations qui ont été faites. Et, si je comprends bien, on a jugé que la meilleure façon de s'assurer de répondre aux revendications de Travailleurs autonomes Québec, section Taxi, c'était par l'introduction d'une disposition qui visait à permettre à la commission de nommer un arbitre. Et ça, après consultation après avec Travailleurs autonomes Québec, ça répondait à leurs attentes.

Une voix: ...

M. Bergeron: Merci.

Recours devant le Tribunal administratif du Québec

Le Président (M. Huot): Donc, l'article 15 est adopté. Absolument. Donc, à l'article 16. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 85 de cette loi est modifié par le remplacement des mots «Toute décision» par les mots «Seule une décision individuelle».

La justification. Cette modification vise à harmoniser l'article 85 de la loi avec les dispositions de la Loi sur la justice administrative.

Malgré l'article 1 de la Loi sur la justice administrative, selon lequel cette loi établit les règles générales de procédure applicables aux décisions individuelles prises à l'égard d'un administré, des décisions de la Commission des transports du Québec font actuellement l'objet d'un appel au Tribunal administratif du Québec, malgré leur caractère général et impersonnel. En effet, des décisions de la CTQ, comme l'établissement des tarifs de transport par taxi, sont de nature générale, impersonnelle ou réglementaire. Ces décisions, lorsqu'elles font l'objet d'un appel devant le TAQ, peuvent être suspendues, d'où la possibilité d'impact économique important pour l'ensemble de l'industrie du taxi. Par exemple, toute décision à l'effet de modifier les tarifs nécessite l'ajustement obligatoire des taximètres. L'appel d'une telle décision accompagné d'une suspension aurait pour effet direct de pénaliser les propriétaires de taxi qui auraient fait ajuster leur taximètre rapidement. Ceux-ci se verraient dans l'obligation de le faire modifier à nouveau, à leurs frais, pour revenir à l'ancienne tarification. Les impacts sur la clientèle ne seraient pas non plus négligeables, car celle-ci pourrait être confrontée à deux tarifications différentes pour un même service.

Il en est de même proposé qu'une décision de la CTQ prise en vertu du nouvel article 10.1 de la loi proposé par l'article 3 du projet de loi, qui habilite la CTQ à fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés à l'égard de chaque agglomération. Il s'agit d'un pouvoir normatif qui vise des ensembles de propriétaires de taxi. L'appel d'une telle décision devant le TAQ n'est pas justifié, considérant qu'il ne s'agit pas d'une décision individuelle au sens de l'article 1 de la Loi sur la justice administrative. Il est proposé que seules les décisions individuelles de la CTQ puissent faire l'objet d'un appel au Tribunal administratif du Québec. Les décisions de la commission de nature générale et impersonnelle seraient donc finales et sans appel.

Toutefois, ces décisions continueront à pouvoir faire l'objet d'une révision en vertu des articles 17.2 à 17.4 de la Loi sur les transports. Elles resteront également soumises au pouvoir général de surveillance et de contrôle de la Cour supérieure du Québec. Des précédents sensiblement au même effet existent dans d'autres lois, comme la Loi sur la Régie de l'énergie, sur la loi également... la mise en marché et des produits agricoles, alimentaires et de la pêche. Cette solution préserve les droits individuels tout en protégeant l'industrie d'impacts économiques potentiellement importants qui pourraient survenir en cas d'un appel au TAQ accompagné d'une suspension de la décision.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Ça va? Donc, l'article 16 est soumis aux voix. Est-ce que l'article 16 est adopté?

Des voix: Adopté.

Dispositions réglementaires

Le Président (M. Huot): Article 17. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Il se lit comme suit: L'article 88 de cette loi est modifié par l'addition, après le paragraphe 2° du premier alinéa, du paragraphe suivant:

«2.1° prévoir les dispositions minimales que doit contenir le règlement sur le comportement et l'éthique que doit soumettre pour approbation à la commission, en vertu de l'article 34.1, le titulaire d'un permis.»

Et la justification, M. le Président, se lit comme suit: Les représentants des Travailleurs autonomes Québec ont mentionné dans leur mémoire que les chauffeurs de taxi «sont majoritairement en faveur de règles communes afin de responsabiliser l'industrie, mais ne peuvent s'en remettre à l'arbitraire de décisions rendues à partir de règlements élaborés sans homogénéité sur le territoire québécois». Afin de rassurer les intervenants dans l'industrie, il est proposé de donner au gouvernement le pouvoir de prévoir, par règlement, des dispositions minimales sur le comportement et l'éthique que doit contenir le règlement que doit soumettre pour approbation à la commission le titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. Ces dispositions seraient applicables aux propriétaires et aux chauffeurs de taxi auxquels ce titulaire fournit des services. L'exercice de ce nouveau pouvoir garantirait aux intermédiaires comme à la clientèle une certaine homogénéité des codes d'éthique sur le territoire québécois.

Le contenu de base serait élaboré dans le cadre des travaux de la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, ce qui signifie que l'ensemble des intervenants seraient en accord avec celui-ci.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Alors, est-ce que l'article 17 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Article 18. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 18 dit ceci: Les articles 135 et 136 de cette loi sont abrogés.

Et la justification: c'en est un de concordance avec l'article 9 du projet de loi qui prévoit l'abrogation du chapitre V de la loi, comprenant les articles 35 à 47, relatif à l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi. Ce sont des dispositions désuètes.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Donc, l'article 18 est adopté?

Des voix: Adopté.

Dispositions transitoires

Le Président (M. Huot): À l'article 19. Mme la ministre.

Mme Boulet: 19. Est-ce qu'on lit l'amendement dans un premier temps?

Le Président (M. Huot): On va faire l'article 19, tel que présenté, ensuite.

Mme Boulet: Non. Le 19 ordinaire, puis après l'amendement? O.K. Alors, l'article 19:

19. Le décret n° 736-2002 du 12 juin 2002 concernant le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi par agglomération de taxi et certaines conditions d'exploitation est réputé être un règlement pris par la Commission des transports du Québec en vertu de l'article 10.1 de la Loi concernant les services de transport par taxi, édicté par l'article 3, et continue de s'appliquer jusqu'à l'entrée en vigueur d'un règlement le remplaçant adopté, après le... par la commission.

Il s'agit d'une mesure transitoire, en concordance avec l'article 3 du projet de loi, qui transfère du gouvernement à la Commission des transports du Québec le pouvoir de déterminer par règlement le nombre maximal de permis de propriétaires de taxi par agglomération. Cette mesure a pour objet d'assurer la pérennité du décret n° 736-2002, pris par le gouvernement le 12 juin 2002, jusqu'à ce qu'il soit remplacé par règlement de la commission. Cette mesure est nécessaire, sans quoi le décret n'aurait plus d'effet, puisque le pouvoir en vertu duquel il a été adopté n'existera plus.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

Une voix: Non, ça va.

Le Président (M. Huot): Ça va. Est-ce que l'article 19 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Adopté. Donc, il y a un amendement qui a été proposé, par la suite. Donc, Mme la ministre, je vous invite à en faire lecture.

Mme Boulet: Oui. Je vous lis l'amendement, M. le Président:

19.1. Les demandes reçues par le ministre des Transports en vertu du troisième alinéa de l'article 10 de la Loi concernant les services de transport par taxi tel qu'il se lisait le... et les documents relatifs à ces demandes deviennent à compter du... des documents de la Commission des transports du Québec, dans la mesure où ces demandes sont toujours pendantes à cette dernière date et qu'elles se rapportent à des fonctions visées à l'article 10.1 de la Loi concernant les services de transport par taxi, édicté par l'article 3.

Il s'agit d'une mesure transitoire, en concordance avec l'article 3 du projet de loi, qui transfère du gouvernement à la Commission des transports du Québec le pouvoir de déterminer le nombre maximal de permis de

propriétaire de taxi par agglomération. Cette mesure a pour objet de permettre le transfert du ministère des Transports à la Commission des transports du Québec des demandes et les documents afférents à ces demandes reçus avant l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions pour éviter que les demandeurs ne doivent reformuler leurs demandes.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je comprends que c'est l'insertion d'un nouvel article, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Absolument. Donc, est-ce que l'article 19.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Adopté. Donc, à l'article 20. Mme la ministre.

Mme Boulet: L'article 20, M. le Président:

20. Pour l'application des articles 34.1 et 34.2 de la Loi concernant les services de transport par taxi, édictés par l'article 8, toute personne qui est titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi le... doit, au plus tard le cent quatre-vingtième jour qui suit cette date, soumettre pour approbation à la Commission des transports du Québec un règlement sur le comportement et l'éthique que doivent respecter les propriétaires et les chauffeurs de taxi auxquels il fournit des services.

Il s'agit ici d'une disposition transitoire pour astreindre toute personne qui est déjà titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi aux mêmes obligations que celle qui obtient son permis. Cette disposition s'applique à toute personne titulaire d'un permis le jour de l'entrée en vigueur du premier règlement, pris par le gouvernement, qui prévoit les dispositions minimales que doit contenir le règlement sur comportement et l'éthique que doit soumettre pour approbation à la Commission des transports le titulaire.

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Donc, est-ce que l'article 20 est adopté?

Des voix: Adopté.

Entrée en vigueur

Le Président (M. Huot): L'article 21. Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, l'article 21:

21. La présente loi entre en vigueur... à l'exception: 1° du paragraphe 2° de l'article 1 qui entrera en vigueur le... et

2° de l'article 34.1 et du paragraphe 2° du deuxième alinéa de l'article 34.2 de la Loi concernant les services de transport par taxi, édictés par l'article 8, et de l'article 20

qui entreront en vigueur à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement.

La justification. La loi entrera en vigueur le jour de sa sanction pour permettre son application immédiate lorsqu'elle sera sanctionnée. La disposition précise que, dans le cas du paragraphe 2° de l'article 1, cette disposition entrera en vigueur un an après la date de la sanction de la présente loi. Il en est ainsi afin de permettre la préparation et l'adoption des modifications requises au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routier.

Quand à la date d'entrée en vigueur de l'article 34.1 et du paragraphe 2° du deuxième alinéa de l'article 34.2 de la Loi concernant les services de transport par taxi, édictés par l'article 8, et de l'article 20, elle sera déterminée par le gouvernement afin de permettre la préparation du projet de règlement du gouvernement, en consultation avec les membres de la Table de concertation de l'industrie du taxi, qui peut être pris en vertu de l'article 17 du projet de loi qui modifie l'article 88 de la loi.

● (17 h 40) ●

Le Président (M. Huot): M. le député de Verchères?

M. Bergeron: Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Donc, est-ce que l'article 21 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Huot): Donc, ayant terminé, maintenant j'aurais besoin, Mme la ministre, d'une motion pour permettre l'adoption... une motion de renumérotation compte tenu qu'on a fait un amendement.

Mme Boulet: Alors, bien, est-ce qu'il faut déposer un document écrit?

Le Président (M. Huot): Simplement mentionner.

Mme Boulet: Alors, je voudrais déposer une motion pour la renumérotation du présent projet de loi.

Le Président (M. Huot): Merci, Mme la ministre. Et maintenant est-ce que... J'ai besoin de faire adopter le titre du projet de loi. Est-ce que le titre du projet de loi tel que...

M. Bergeron: ...la motion de la ministre est adoptée?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Huot): Ce que j'ai compris.

Mme Boulet: Pour la renumérotation. Et, pour le titre, c'est: la loi modifiant...

Le Président (M. Huot): C'était compte tenu de l'article 19.1 qui a été rajouté...

M. Bergeron: Oui, oui, qui va devenir 20, puis ainsi de suite.

Le Président (M. Huot): ...on avait besoin de... Adopté. Donc, est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix: Adopté.

Remarques finales

Le Président (M. Huot): Merci.

Donc, on serait maintenant aux remarques finales. M. le député de Verchères, est-ce que vous avez des remarques à faire, en terminant?

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Oui, M. le Président, très brèves, simplement pour dire que je suis très heureux que ce projet de loi ait finalement franchi l'étape de l'étude détaillée après que nous l'eussions attendu, pendant plusieurs mois, par un déclenchement prématuré d'élection, on se le rappellera, M. le Président.

Quoi qu'il en soit, nous avons maintenant terminé l'étude détaillée de ce projet de loi. Il ne restera plus qu'à procéder à son adoption finale à l'Assemblée nationale, je présume, d'ici quelques jours. Je vais simplement remercier évidemment Mme la ministre, mes collègues qui ont participé à cet exercice, le personnel du ministère des Transports pour ses éclairages toujours très instructifs. Et vous me permettez encore une fois de souligner le travail extraordinaire de la toute petite équipe qui m'entoure pour son dévouement et son efficacité, alors Catherine Fisette, qui est au bout du fil, Marline Côté, André Picard et, il va sans dire, mon collègue de Johnson, qui me prête main-forte dans ce dossier-là également. Alors, merci M. le Président.

Le Président (M. Huot): Merci, M. le député de Verchères. Alors, je cède maintenant la parole à Mme la ministre pour les remarques finales.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le Président.

Alors, moi également, je serai très brève, tout simplement pour dire merci à mes collègues qui m'ont assistée dans cette commission, également aux collègues de l'opposition et à toute sa petite équipe, mais sa belle équipe, deux belles jeunes femmes, pour sa très belle collaboration. Ça s'est fait de façon rapide, mais on est allés à l'essentiel, les bonnes questions ont été posées. Je pense qu'il y a eu des réponses à nos questions également que vous aviez soulevées d'entrée de jeu.

Je voudrais dire également que, tout ceci, je pense qu'on l'a fait pour l'industrie du taxi d'abord et avant tout, en grande partie également pour les gens qui ont besoin de transport adapté. Moi, le coeur de ce projet de loi là est pour les services que l'on va donner à la population qui sont à mobilité réduite, qui ont besoin de services mieux adaptés, de services plus disponibles, plus accessibles en termes de transport adapté au Québec. Je pense que c'est le défi du gouvernement, je pense que c'est le défi de tous les collègues à l'Assemblée nationale de mieux desservir cette population-là, qui, avec une population vieillissante,

sera de plus en plus importante. Donc, c'est vraiment pour moi, là, quelque chose qui me tient vraiment à coeur, que tous les acteurs travaillent à développer et à améliorer les services de transport adapté au Québec.

Et je voudrais, pour terminer, si vous me permettez, dire encore une fois merci à M. Martin, quelqu'un d'exceptionnel, quelqu'un qui rend le taxi passionnant. Alors, il faut le faire. Alors, il rend cette industrie-là...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Non, non, mais il faut le faire.

Une voix: ...

Mme Boulet: Non, non, mais on l'écoute et on dit: Wow, il parle de taxi. Alors, M. Martin, comme dans tous vos dossiers, vous nous rendez ça de façon de maître, c'est toujours très intéressant, mais vous connaissez parfaitement bien vos dossiers; à toute votre équipe également, qui avez travaillé très fort pour faire en sorte qu'il y ait ce beau consensus-là, qu'on ait rencontré l'ensemble des intervenants puis qu'on puisse apporter des correctifs aux irritants de l'industrie du taxi du Québec, qui est une industrie, qui est un secteur économique important chez nous, qui crée beaucoup d'emplois et qui est surtout indispensable pour la mobilité des personnes sur l'ensemble des territoires. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Huot): Merci beaucoup, Mme la ministre.

Alors, la commission ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux sine die. Merci à tout le monde.

(Fin de la séance à 17 h 45)