



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 62 - Loi modifiant
la Loi sur le transport par taxi (1)

Le jeudi 4 février 1993 — No 51

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Organisation des travaux	CAE-2945
Présentation audiovisuelle sur le transport par taxi et par limousine	
Michel Trudel	CAE-2946
Organisation des travaux (suite)	CAE-2958
Auditions	
Confédération des syndicats nationaux (CSN)	CAE-2961
Mémoire déposé	CAE-2969
Ligue de taxis de l'Ouest de Montréal (A-12)	CAE-2970
Motion proposant d'entendre l'Association des transporteurs par limousines du Québec inc.	CAE-2979
M. Jean Garon	CAE-2979
Étude détaillée	CAE-2986
Amendements déposés	CAE-2986
Auditions (suite)	CAE-2989
Association des transporteurs par limousines du Québec inc. (section est)	CAE-2989
Étude détaillée (suite)	
Définitions et application	CAE-2998
Dispositions générales	CAE-3006
Mise aux voix	CAE-3012
Permis de taxi	CAE-3013
Auditions (suite)	CAE-3024
Association des transporteurs par limousines du Québec inc. (section ouest)	CAE-3024
Étude détaillée (suite)	CAE-3035
Articles en suspens	CAE-3035

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Michel Charbonneau, président suppléant

M. Sam L. Elkas
M. Robert Thérien
M. Serge Marcil
M. Francis Dufour
M. Réjean Doyon
M. Ghislain Maltais
Mme Christiane Pelchat
M. Michel Tremblay

- * M. Normand Brouillet, Confédération des syndicats nationaux (CSN)
- * M. Léopold Beaulieu, idem
- * M. Guy Nadeau, idem
- * M. Louis Lavoie, idem
- * M. Normand Saint-Cyr, Ligue de taxis de l'Ouest de Montréal (A-12)
- * M. Michel Daigneault, idem
- * M. Serge Ratté, Association des transporteurs par limousines du Québec inc. (section est)
- * M. Paul Réjean Sanscartier, Association des transporteurs par limousines du Québec inc. (section ouest)
- * M. Gilles Savard, ministère des Transports
- * Mme Johanne Denault, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 4 février 1993

Étude détaillée du projet de loi 62

(Dix heures douze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. M. Camden (Lotbinière) est remplacé par M. Marcil (Salaberry-Soulanges); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Doyon (Louis-Hébert).

Organisation des travaux

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. Alors, je pense que nous allons faire un procédé ce matin qui n'est pas habituel lors de l'étude d'un projet de loi article par article. Alors, avant de débiter nos travaux, nous allons procéder à la présentation d'acétates sur le contenu du projet de loi. Ce processus peut durer à peu près une demi-heure, avec les questions de l'Opposition. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, j'aimerais, tout d'abord, vous remercier, vous et l'Opposition, de nous permettre de sortir un petit peu à l'extérieur des règles en voulant présenter ce projet de loi. Il contient peut-être seulement 28 articles, ce n'est peut-être pas beaucoup, mais, en le regardant, pour ceux qui ne sont pas dans l'industrie, qui ne sont pas familiers avec ce projet de loi, ça devient un peu compliqué à lire, et puis je pense que le député de Lévis l'a mentionné, il a dit: Ça prend un avocat pour le lire, pour bien le comprendre. Pour mieux situer les membres de la commission, j'ai pensé qu'il serait bien de faire une présentation et, lorsqu'on le lira article par article, on pourrait se référer à la présentation qui va être, j'espère, facile à comprendre dans un dossier qui est souvent très complexe.

Alors, je demanderais à Michel Trudel de faire la présentation, comme vous l'avez mentionné, d'une dizaine de minutes. Je vous permets de poser des questions si vous voulez, les membres de la commission, pendant la présentation.

M. Garon: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Lévis.

M. Garon: ...j'avais demandé d'avoir une copie du rapport qui avait été fait par le député de Rousseau, l'adjoint parlementaire, sur la question du transport par limousine au Québec. On vient juste de m'en remettre une copie. Comment voulez-vous que je le lise? Il y a 65 pages, puis je viens de l'avoir ce matin. Le ministre m'avait dit qu'il me l'enverrait, mais je ne l'ai pas eu. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir des copies? Parce que j'imagine que ça intéresse le député de Jonquière et les autres qui travaillent avec moi. Ou bien est-ce qu'il y en a d'autres copies au ministère? Est-ce qu'on pourrait avoir un certain nombre de photocopies?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, un attaché politique du ministre va aller faire faire des photocopies. Alors, on les distribuera aux membres de la commission.

M. Garon: Le ministre propose, veut faire entendre les gens de son ministère d'abord. J'aimerais savoir: le projet de loi a été déposé à quelle date? Vous rappelez-vous?

M. Elkas: C'est pendant la période intensive, au mois de décembre. Je n'ai pas la date exacte.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas indiqué sur le projet de loi, mais il a dû certainement être déposé avec le consentement de l'Opposition, parce que, naturellement, tous les projets qui ont été déposés...

M. Garon: Ce n'est pas pour ça. C'est parce que je vois le rapport de l'adjoint parlementaire sur le transport par limousine. Ça traite de ce sujet-là. C'est marqué novembre 1992. Ça veut dire que le projet de loi a été fait à peu près en même temps que le rapport a été fait.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Il faut dire que c'est un document de travail. Ça s'est fait de façon simultanée. En même temps qu'on était en train de faire la loi, le rapport se rédigeait. Mais ce n'est pas un rapport final, c'est un document de travail.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Marcil: Est-ce qu'il y a un chapitre dans le rapport pour les comptes de taxi de M. Holden?

M. Thérien: Non, on n'était pas au courant encore. C'est un document de travail. Comme vous allez lire, là, c'est le rapport fidèle des gens qui sont venus à deux rencontres publiques. C'est pour ça que... Il y a des recommandations, bien entendu, à la fin, dont la loi s'est inspirée. Vous pouvez constater qu'on n'a pas perdu de temps.

M. Garon: Non, parce que le projet de loi est arrivé en même temps. Il n'a pas été rendu public, le rapport. On l'a demandé. On devait l'avoir. Le ministre avait dit oui, puis on l'a ce matin. Comment voulez-vous qu'on le lise avant de regarder le projet de loi? Il va falloir le lire en même temps qu'on va regarder les articles.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que vous êtes disposés à regarder les acétates qui vont donner des...

M. Garon: Ah, oui. On ne refuse jamais de l'information, d'autant plus qu'elle est distribuée avec tellement de parcimonie.

M. Elkas: Parcimonie! Ha, ha, ha!

M. Dufour: À la graine.

M. Elkas: Wo! Une minute! À la graine... On va vous présenter quelque chose, un portrait d'ensemble, et vous allez bien comprendre, M. le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je demanderais...

M. Elkas: Allez-y, Michel. Michel Trudel, qui est le coordinateur ministériel du dossier du taxi de Montréal. C'est-à-dire que son bureau est à Montréal. Michel va vous faire la présentation et je vais vous suivre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, pour l'information de monsieur...

M. Garon: Après ça, on va pouvoir poser des questions?

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là. Pour l'information du député de Lévis, le projet de loi 62 a été déposé le 2 décembre et l'accord de principe a eu lieu le 14 décembre. Alors, M. Trudel, si vous voulez bien faire la présentation.

M. Trudel (Michel): Alors, je vous remercie. De façon générale, l'exposé comporte...

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: La discussion sur le principe, pas l'accord de principe. Le débat sur le principe.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, c'est ça. C'est l'accord de principe.

M. Garon: Non, ce n'est pas l'accord de principe.

La Présidente (Mme Bélanger): Le principe de la loi a été adopté.

M. Garon: Le principe de la loi, oui. Il n'y a pas eu d'accord de principe de notre part. On a voté contre ça.

Présentation audiovisuelle sur le transport par taxi et par limousine

Michel Trudel

M. Trudel (Michel): Est-ce que tout le monde voit bien? L'exposé comporte six points. Dans un premier temps, on va voir les faits saillants, la situation actuelle du transport par limousine. On fera une revue des dispositions de la loi. On verra quelques tableaux qui présentent l'état de l'offre pour les limousines berlines, les taxis spécialisés et les limousines de grand luxe, et on fera une synthèse de ce point-là. On verra les principaux points de la problématique, la réforme de l'encadrement du transport par limousine et les amendements qu'on apporte, les autres modifications à la loi et une conclusion à la toute fin.

Alors, comme entrée en matière, pour les faits saillants, depuis 1991, le nombre de limousines berlines est nettement insuffisant pour desservir le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Il y a un moratoire qui empêche présentement la spécialisation des permis de taxi en transport par limousine sur le territoire de la communauté urbaine. Compte tenu de cette situation-là, il y a différentes formes de transport illégal qui se multiplient à Montréal pour répondre à une certaine demande. Les objectifs que l'on retient: le redéploiement du transport par limousine sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal doit se faire dans l'ordre, favoriser la concurrence entre les entreprises et ne pas se faire au détriment des autres transporteurs qui sont déjà sur le marché. (10 h 20)

Des voix: Pourriez-vous ajuster le focus, s'il vous plaît?

M. Trudel (Michel): Alors, les mesures proposées concernant le transport par limousine ont été présentées et discutées dans le cadre d'une consultation publique tenue en juin et d'autres mesures concernant le transport par taxi sont également incluses dans le projet de loi.

Alors, quelles sont les principales dispositions de la loi en ce qui concerne le transport par limousine? La loi qui a été adoptée en 1983 encadre toutes les formes de transport rémunéré

de personnes par automobile, donc également le transport par limousine. Depuis 1983, il y a une exception dans la loi pour les transports effectués lors des baptêmes, mariages et funérailles. Cette disposition-là a été adoptée pour éviter de reconduire des anciens permis qui étaient émis anciennement par la Régie des transports à l'époque, pour des occasions de baptêmes, mariages, funérailles. Donc, ça a été déréglementé en 1983.

La loi reconnaissait des droits acquis pour des permis d'entreprises de limousines et limitait le nombre de véhicules autorisés. Par exemple, et on va en parler, l'ancien permis de Murray Hill qui est devenu le permis de Limousine Montroyal, c'est un permis d'entreprise qui a été renouvelé par cette loi-là et on a limité le nombre à ce moment-là. Ça, c'est un permis d'une seule entreprise qui autorise l'exploitation d'un maximum de 92 véhicules. Ça, c'est le permis de Limousine Montroyal. Il y a un autre permis qui existe, c'est le permis, par exemple, de Limousine Montréal: 1 permis, 10 véhicules. Il y a quelques autres permis qu'on verra tantôt.

La même loi permet, depuis 1987, l'émission de permis de limousine de grand luxe. C'est une nouvelle catégorie de permis qui a été instaurée pour répondre aux besoins du marché pour les limousines allongées. Ce sont des permis émis par la Commission et qui ont une couverture territoriale pour l'ensemble du Québec. Enfin, depuis 1983, la loi permet la spécialisation d'un permis de taxi en transport par limousine.

Alors, maintenant, les dispositions qui concernent la spécialisation d'un permis de taxi. Il s'agit d'une autorisation de la Commission. Un titulaire qui a un permis de taxi peut demander à la Commission de spécialiser son permis en un transport par limousine. Le territoire qui est autorisé, à ce moment-là, c'est celui d'origine du permis ou celui de l'autorité régionale dans le cas des agglomérations les plus importantes. Par exemple, un titulaire de permis de taxi dans la région de la Communauté urbaine de Québec peut demander la spécialisation de son permis en limousine. S'il vient, par exemple, un exemple extrême, de Val-Bélair, son territoire est restreint à celui de Val-Bélair. S'il vient de Québec, il peut demander l'autorisation d'étendre son territoire à l'ensemble de la Communauté urbaine de Québec, et ce, uniquement pour les taxis de Québec.

Alors, le permis de taxi qui est spécialisé, par exemple, en transport par limousine oblige son titulaire à restreindre ses opérations à un transport spécialisé. S'il demande de faire de la limousine, il n'a pas l'autorisation de redevenir taxi, en variant son offre de service. Cependant, il peut demander à la Commission, en tout temps, de révoquer la restriction et de redevenir simple taxi. Alors, une fois qu'il a demandé de se spécialiser, il restreint son offre à du transport par limousine, et il peut demander, en tout

temps, à la Commission de redevenir taxi. En 1988, on a levé le moratoire qui prévalait sur cette disposition-là, sur la spécialisation. Ça a été levé partout au Québec, sauf sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Maintenant, on va voir quelle est l'offre de service pour les différents permis qu'on vient de décrire. Ici, ce sont les permis d'entreprise de limousines: Pour le territoire de la Communauté urbaine, il y a Air Limousine, avec un permis qui l'autorise à opérer un seul véhicule; Limousine Montréal, avec 1 permis pour 10 véhicules; Limousine Montroyal, avec 1 permis pour 92; à la CRO, il y a 1 permis pour 2; et à Québec, 3 permis, chacun pour 2 véhicules. Ce qui fait un total de 7 permis d'entreprise, pour 111 véhicules. Ça, c'est pour l'ensemble du Québec. Sur les 111, il y en a 92 de ces véhicules-là qui relèvent de Limousine Montroyal et qui ne sont pas exploités présentement, depuis avril 1991. Donc, il y a seulement 11 véhicules qui desservent le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. C'est ce qu'on disait au début: l'insuffisance de l'offre.

M. Dufour: Comment ça se fait que l'addition, ça fait 109, puis là vous arrivez à 111? Est-ce que c'est une erreur? Est-ce que c'est moi qui me trompe, là? Est-ce que je vais être obligé de changer mes lunettes? Ce n'est pas un total. O.K. Ça va.

M. Trudel (Michel): Le total est ici. O.K. Maintenant, les permis de taxi qui ont été spécialisés en limousine, on en compte 10 au Québec. Donc, ça, ce n'est pas compliqué, c'est un permis, un véhicule. Pour le territoire de Québec, on en compte cinq. Varennes, Chambly, il y en a un dans ces régions-là. Laval, trois. Alors, seulement 10 permis de taxi au Québec ont été spécialisés en limousine, et ça, depuis 1988. Aucun de ces permis ne provient de la communauté urbaine, toujours à cause du moratoire.

Pour ce qui est des permis de limousine de grand luxe, ça rebondit un petit peu ici, on en compte 100 maintenant au Québec. On en comptait 75 en avril 1992. Au 10 décembre, il y en avait 25 de plus, une augmentation quand même importante de 33%. Pourquoi il y a autant de permis de limousine de grand luxe? C'est parce que l'offre inadéquate en limousines berlines à Montréal fait en sorte que les transporteurs vont chercher des limousines de grand luxe et offrent un service qui s'apparente un peu aux berlines. Ils viennent compléter l'offre en ayant recours à ces permis-là.

M. Garon: Ça, c'est les permis à 5000 \$.

M. Trudel (Michel): Ce sont les permis émis, à chaque année, avec un droit annuel de 5000 \$.

M. Garon: Par voiture.

M. Trudel (Michel): Par voiture.

M. Garon: Ça va venir quasiment à coûter plus cher que l'auto.

M. Trudel (Michel): Alors, si on fait une synthèse de tout ça, on a cinq types de transport: taxi, limousine berline, limousine de grand luxe, mariage, • baptême, funérailles et véhicules antiques. Si on regarde comment on accède à ces permis-là, les permis de taxi sont délivrés par la Commission, mais uniquement en région - je parle d'un nouveau permis - là où on n'a pas atteint le maximum de 1 permis par 1000. Or, en région rurale, il y a encore de la place parfois pour des permis de taxi et la Commission peut en émettre si on n'a pas atteint ce ratio-là. Partout ailleurs, dans les agglomérations de taxis comme dans les régions où on a atteint le maximum, bien, là, il faut l'acheter. Si on veut s'occuper de ce marché-là, on doit l'acheter, et la valeur marchande dans les principales agglomérations varie autour de 45 000 \$.

Les limousines berlines. Alors, comment on accède à offrir ce service-là? C'est par l'achat d'un permis d'entreprise existant. On a vu qu'il y a 7 permis pour 111 véhicules. Il y a une demande de transfert qui a été rejetée par la Commission, qui concernait le permis de Limousine Montroyal, donc 1 permis pour 92. On tente de l'acheter. On peut aussi acheter un permis de taxi et demander à la Commission de le spécialiser en limousine. Ça ne s'applique pas à Montréal. Il y a seulement 10 permis en vertu de la réglementation. Le tarif minimum, en vertu du règlement, est de 40 \$.

Pour les limousines de grand luxe, ce sont les permis délivrés par la Commission. Ce n'est pas contingenté. On parle d'un droit annuel de 5000 \$. Aucune restriction territoriale, 100 permis au Québec. Une autre possibilité, c'est d'acheter un permis de taxi et de le spécialiser en limousine de grand luxe. Aucun permis n'a fait l'objet d'une telle spécialisation, et le territoire, à ce moment-là, il est restreint. Tarif minimum: 80 \$.

Mariage, baptême, funérailles. Il y a une exception dans la loi.

M. Garon: Depuis quand les permis sont à 5000 \$?

M. Trudel (Michel): Depuis 1988. La loi a été adoptée en 1987 et le règlement, en 1988, de mémoire.

M. Garon: Avant, c'était combien?

M. Trudel (Michel): Avant, ces permis-là n'existaient pas. Il n'y avait pas de permis de limousine de grand luxe. La loi n'en avait pas prévu, puis on a adapté la loi en fonction de l'évolution du marché.

M. Garon: Il y a combien d'endroits en Amérique du Nord où le prix est à 5000 \$?

M. Trudel (Michel): Le prix à 5000 \$, il est en relation avec la valeur marchande des permis de taxi. On a une disposition dans la loi qui nous permet, comme on vient de le décrire, de prendre un permis de taxi et de le spécialiser en limousine.

M. Garon: À Toronto, par exemple, c'est quoi le permis d'une limousine comme ça?

M. Trudel (Michel): Un permis à Toronto, pour le renouveler? C'est de l'ordre de 500 \$. Sauf que pour, l'acheter, ça coûte pas loin de 100 000 \$.

M. Garon: Le permis ou la limousine...

M. Trudel (Michel): Le permis.

Une voix: Permis de taxi.
(10 h 30)

M. Trudel (Michel): Excusez. Les permis de limousine, à Toronto, doivent être achetés avec l'ensemble de l'entreprise. Il y a un genre de moratoire. Mais si on prend juste un exemple qui va être plus simple, à Mississauga, qui est la ville à côté de Toronto, où est l'aéroport Pearson, c'est les taxis et les limousines émis par la ville de Mississauga qui desservent l'aéroport. Un permis de taxi à Mississauga vaut 125 000 \$ et un permis de limousine vaut également 125 000 \$. C'est la valeur marchande.

M. Garon: Pour l'entreprise?

M. Trudel (Michel): Le permis, le véhicule.

M. Garon: Le renouvellement?

M. Trudel (Michel): À Mississauga, je crois que c'est 200 ou 300 \$.

M. Garon: Puis, ici, c'est 5000 \$ par année.

M. Trudel (Michel): Ici, c'est 5000 \$ par année. Écoutez, c'est une mesure d'équivalence. Un permis de taxi qu'on va acheter, par exemple, à Québec...

M. Garon: Société distincte.

M. Trudel (Michel): ...45 000 \$, le droit annuel du renouvellement est de 100 \$. Mais, pour avoir le privilège de payer uniquement 100 \$ par année, il faut quand même investir un montant qui est de l'ordre de 45 000 \$. Si on avait émis des permis de limousine de grand luxe avec un droit de 100 \$, la notion de spécialisation d'un permis de taxi n'aurait plus aucun sens et on se serait retrouvés avec un nombre illimité

de limousines de grand luxe, avec tous les problèmes que ça peut comporter de concurrence sauvage dans la rue. Et ça, il y a certaines villes qui ont ce problème-là aussi.

M. Garon: Mais ce n'est pas un marché réglementé, ça, les limousines de grand luxe.

M. Trudel (Michel): Oui, oui. C'est réglementé parce que ça prend un permis.

M. Garon: Pas comparé au taxi.

M. Trudel (Michel): Pardon?

M. Garon: Pas en comparaison du taxi.

M. Trudel (Michel): Je ne comprends pas.

M. Garon: Le taxi est réglementé.

M. Trudel (Michel): Oui.

M. Thérien: C'est pour permettre les vérifications aussi. Ça permet les vérifications de ces limousines-là qui ne l'étaient pas.

M. Trudel (Michel): La tarification.

M. Garon: Il n'y a pas de contingentement sur ce permis-là.

M. Trudel (Michel): Non, il n'y a pas de contingentement sur celui-là.

M. Garon: Ce n'est pas comme le taxi. Il y a un prix qui est fonction du contingentement, comme un quota de lait. Mais, l'autre, il n'est pas contingenté. Alors, le permis, pour en avoir théoriquement autant, donc, il n'a pas de valeur. S'il y en a autant que...

M. Trudel (Michel): Oui, sauf qu'on a encore une fois un mécanisme dans la loi qui s'appelle la spécialisation de permis de taxi. C'est un marché qui peut être desservi à l'aide de permis de taxi et il fallait avoir une mesure équivalente. C'est quoi, la valeur annuelle d'un montant de 45 000 \$, à peu près, approximativement? Ça dépend des taux d'intérêt. Ce n'est pas loin de 5000 \$. C'est un effort financier équivalent qui est exigé pour entrer dans ce marché-là. Sinon, la notion de spécialisation de permis de taxi en limousine n'aurait aucun sens. Alors, c'est uniquement en accord avec le mécanisme de spécialisation que ce droit-là est exigé.

Pour ce qui est des mariages, baptêmes, funérailles, c'est une activité qui est non réglementée. Il n'y a donc aucune limitation, aucun contrôle et on se retrouve avec des entreprises qui ont tendance à déborder. Alors, elles annoncent leur service de limousine pour des mariages, baptêmes, funérailles et, des fois, on voit, en

plus petit: «et autres occasions». Et, effectivement, elles débordent, dans certains cas, ce qui est autorisé en vertu de la loi.

Pour ce qui est des véhicules antiques, il n'y a pas de disposition présentement. C'est relativement marginal, mais ça empêche, par exemple, l'exploitation commerciale de transport de personnes à l'aide de véhicules antiques, ce qui arrive à l'occasion, mais c'est très marginal. C'est juste, comme problématique... Ce qu'on apporte comme modifications, c'est pour permettre l'exploitation de ces véhicules-là.

Donc, quels sont les éléments de la problématique? Insuffisance de l'offre de transport par limousines berlines à Montréal à cause du moratoire; des pouvoirs insuffisants de la Commission à l'égard de la spécialisation des permis de taxi, notamment en ce qui a trait à l'appréciation des demandes qui lui seront adressées pour spécialiser des permis, pour limiter le nombre, si elle décide qu'elle doit limiter le nombre, pour révoquer, dans certains cas, le privilège de la spécialisation et en ce qui a trait au transfert des permis une fois spécialisé. Autre élément de la problématique, il y a une multiplication de différentes formes de transport illégal et les exceptions, c'est bien souvent une invitation au débordement. Concernant les véhicules antiques, bien, là, ils ne peuvent pas donner ce service-là.

Donc, les objectifs qu'on a visés par la démarche sont: assurer le redéploiement des services de transport par limousine à Montréal; respecter la segmentation des marchés respectifs des différents transporteurs; assurer la sécurité du public et la protection du consommateur, et rendre plus aisés les contrôles.

Donc, ce qu'on apporte comme amendements, c'est des pouvoirs, pour la Commission des transports, de procéder à l'évaluation des demandes de spécialisation en vertu de critères qui seront fixés par règlement. Alors, au moment où on se parle, la Commission est tenue de recevoir les demandes et de les traiter une par une, par ordre chronologique. On lui donne des critères qui vont lui permettre d'apprécier au mérite les différentes demandes et de choisir parmi celles-ci celles qui ont le plus de chances de réussir et de donner un bon service au public. On lui donne le pouvoir de limiter le nombre de permis de taxi dont elle autorisera la spécialisation, si, effectivement, on a besoin de limiter le nombre à Montréal, par exemple. -On lui donne le pouvoir de révoquer cette spécialisation-là d'un permis de taxi. On instaure la notion de la non-transférabilité du permis de taxi spécialisé avant un délai de deux ans.

Enfin, possibilité pour les permis de taxi de Montréal et de Québec - on parle des deux principales agglomérations de taxis du Québec - d'étendre leur territoire de desserte à l'ensemble du Québec, si ce permis-là est spécialisé en limousine de grand luxe. Pour les trans-

ports lors des occasions spéciales, on élimine l'exception prévue, sauf pour les véhicules détenus par les entreprises funéraires et utilisés à cette fin.

On crée une nouvelle catégorie de permis, restreints aux occasions de mariages, baptêmes, funérailles. Et les modalités qu'on se donne seront prévues par règlement. Alors, c'est un permis non contingenté; un droit annuel de 150 \$ valide pour tout type de véhicule automobile, sauf les véhicules allongés de plus de 330 cm; aucune restriction territoriale; une vérification mécanique par année. Et tous les autres titulaires de permis, soit de taxi, de limousine et de limousine de grand luxe, peuvent effectuer des transports pour ces occasions-là.

Pour les véhicules antiques, une nouvelle catégorie de permis; délivrance par règlement; l'âge minimum du véhicule: 30 ans; un permis émis pour une durée de six mois; droit de 100 \$. C'est un permis renouvelable. Alors, vérification mécanique avant la délivrance ou le renouvellement du permis. Aucune tarification en bas de 80 \$.

Alors, différentes autres mesures sont visées par les articles: interdiction d'une offre simultanée de location de véhicule et d'un service de chauffeur - c'est une pratique qu'on a vue se développer récemment pour éviter l'obligation d'avoir un permis; l'encadrement de la publicité des entreprises de taxi spécialisées; l'obligation pour les titulaires de permis de limousine d'indiquer à la Commission leur port d'attache, là où leur véhicule doit être en attente; possibilité pour les autorités régionales de percevoir des droits annuels pour les permis de limousine de grand luxe et les permis restreints.

Alors, dans la loi, on permet la décentralisation du contrôle. Il y a une seule autorité régionale au Québec qui a accepté de prendre cette responsabilité-là, c'est la communauté urbaine. Quand une autorité régionale décide de prendre le contrôle, sur son territoire, de l'industrie du taxi, on libère le champ des droits annuels. C'est eux qui l'occupent par leur propre règlement et, à ce moment-là, on se retire. Et on va faire la même démarche pour les limousines de grand luxe et les permis restreints. On instaure la révision du nombre maximum de véhicules autorisés au permis d'entreprise, qui est fixée au 1er avril 1997. Et on se donne le pouvoir, par règlement, de prescrire des écarts entre les taux et tarifs des différents transporteurs.

M. Garon: Comme les lois du libre-échange.

M. Trudel (Michel): Alors, quels sont les amendements apportés? On se retrouve avec le même tableau que tantôt. Pour le taxi, concernant le transport par limousine, aucune modification. Pour les limousines berlines, on encadre le

mécanisme de spécialisation pour ce qui est des autorisations, limitations et révocations. Et on lèvera le moratoire, à Montréal, après l'adoption de la loi et après le règlement. Pour ce qui est des limousines de grand luxe, rien de changé, sauf que, pour les permis de taxi provenant des deux principales agglomérations de taxis du Québec, on permet l'extension territoriale à l'ensemble du Québec s'ils sont spécialisés en limousines de grand luxe. Pour ce qui est des mariages, baptêmes, funérailles: nouveau permis, nombre non contingenté. Et, pour les véhicules antiques, c'est la même chose.

(10 h 40)

Le projet de loi apporte d'autres amendements au transport par taxi. En ce qui a trait à la formation professionnelle, on vient clarifier le pouvoir des autorités régionales de prescrire une formation pour les nouveaux chauffeurs. On se donne le pouvoir pour le gouvernement et les autorités régionales de prescrire une formation obligatoire pour les chauffeurs d'expérience. L'exemple que l'on a à l'esprit quand on parle de cette formation-là, c'est le cours de formation de transport par taxi de personnes handicapées. À ce jour, il y a plus de 1000 chauffeurs de taxi qui l'ont suivi, et ça, ça a été lancé seulement il y a 1 an. Donc, 1000 chauffeurs l'ont suivi sur une base volontaire.

Autres modifications. L'amende est portée à un minimum de 300 \$ lorsqu'une personne conduit un taxi sans détenir le permis de chauffeur de taxi. Pour ce qui est des nouveaux permis délivrés en région par la Commission, ceux-ci ne peuvent être transférés avant un délai de deux ans. Une précision qui est apportée relativement à la compensation financière pour le transport bénévole, c'est une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile, qui sera fixée par la Commission. Les pouvoirs sont donnés à la Commission de délivrer des permis d'association de services de taxi, et le pouvoir du gouvernement et des autorités régionales de prescrire par règlement les informations qui doivent être transmises à une association de services par un chauffeur qui utilise un moyen de communication différent que celui de l'association de services.

Donc, en conclusion, les mesures qui concernent le transport par limousine favoriseront l'éclosion de petites entreprises de transport par limousine, permettront un service à la clientèle personnalisé et sur mesure, favoriseront la concurrence entre les entreprises sur la base de la qualité du service. Le développement du transport par limousine ne se fera pas au détriment de l'industrie du taxi. On puise dans le bassin des permis de taxi. Les autres modifications apportées à la Loi sur le transport par taxi viennent préciser ou consolider des mesures en marche, et l'une de ces mesures est la formation professionnelle des chauffeurs de taxi, qui, elle, permettra le perfectionnement des professionnels du transport et permettra de mieux revaloriser le

rôle qu'ils jouent dans notre société. Voilà.

M. Elkas: Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des questions?

M. Garon: Je vais donner la chance aux députés de la région de Montréal de poser des questions d'abord, s'il y en a.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. Trudel. Est-ce qu'il y a des questions?

M. Garon: Il n'y a pas de députés de la région de Montréal qui veulent poser des questions?

M. Marcil: Le spécialiste n'est pas ici, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Le spécialiste, en l'occurrence, c'est le député de...

M. Doyon: Westmount.

Une voix: Michel Bissonnet.

M. Doyon: C'est le spécialiste en limousine.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le député de Jeanne-Mance qui était spécialiste en transport par taxi.

M. Doyon: Ah oui, c'est vrai. Lui, j'ai l'impression qu'il a dû laisser sa place maintenant. Il est passé deuxième.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, je pense qu'on doit revenir à la pertinence du débat. M. le député de Lévis, avez-vous des questions sur la présentation?

M. Garon: Bien, là, j'ai remarqué qu'on dit qu'on va réglementer davantage. Il y avait des secteurs qui n'étaient pas réglementés, qui étaient laissés un peu au marché libre, et on réglemente davantage. Le gouvernement dit qu'il faut déréglementer et qu'on s'en va dans une perspective de déréglementation. Vous ne pensez pas, Mme la Présidente, je le demanderais au ministre, que c'est un peu un langage incohérent par rapport à ce qu'il fait dans le taxi, parce que, là, on s'en va vers une plus grande réglementation. Il faut réglementer les baptêmes, les mariages, les funérailles. Je ne pense pas qu'on va avoir de la misère à contrôler la demande, par exemple, mais on s'en va vers une plus grande réglementation. Même dans les limousines de grand luxe où, dans le fond, il aurait pu y avoir... C'est un marché qui n'était pas vraiment réglementé. Il va être plus réglementé. C'est à la demande de qui que le gouvernement fait cette opération-là, alors que, dans tout le reste de la société, actuellement, on s'en va vers la dérégle-

mentation et une plus grande concurrence dans le cadre du libre-échange? Est-ce que c'est la tendance en Amérique du Nord? En Amérique du Nord, est-ce qu'on s'en va vers une plus grande réglementation dans des villes de l'importance de Montréal ou de la région de Québec, ou si on s'en va vers moins de réglementation et que, nous autres, on fait oeuvre de société distincte, encore une fois?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Est-ce qu'on veut qu'on réponde à la question?

M. Garon: Ah oui!

M. Elkas: Il y a eu, dernièrement, une conférence à Montréal où les congressistes venaient de toutes les régions du monde, des gens d'Asie, d'Europe, des U.S., puis ils ont remarqué que la déréglementation dans ce domaine était vraiment un échec. On va revenir un peu... Vous savez, dans l'industrie du taxi, c'est quelque chose qui évolue à tout bout de champ. Il y a des changements, il y a des gens qui ont de l'imagination. Ils peuvent trouver des moyens de contourner certaines règles, si vous voulez, que ce soit des règles à l'intérieur ou des règles à l'extérieur.

Tout ça pour vous dire qu'il y a des catégories qu'il faut vraiment encadrer. Ce n'est pas correct, dans certaines industries, qu'une personne paie le prix marchand pour avoir un permis... Puis 45 000 \$, c'est un montant. Il y en a qui se vendent pour 55 000 \$, il y en a d'autres qui se vendent pour 100 000 \$, comme on l'a vu à l'extérieur. Il n'y a rien qui empêche que, dans l'avenir, un permis de taxi, dans Montréal, ne coûte pas aussi 100 000 \$ ou 125 000 \$, **dépendamment** de la demande. Tout ça pour qu'un autre vienne faire du taxi, faire de la concurrence sans avoir payé, d'une façon illégale? Ça, il faut faire bien attention.

Il va sans dire que ce n'est pas fait à l'aveuglette. C'est pour ça qu'on a demandé au député de Rousseau de rencontrer des gens intéressés dans l'industrie, que ce soit du taxi ou même les gens qui offrent des services pour des baptêmes, funérailles et mariages. On les a rencontrés, on les a écoutés, et puis ce qu'on dépose aujourd'hui, en grande, grande partie, est acceptable par les gens de l'industrie qui sont ici dans la salle aujourd'hui. C'est bien sûr qu'on ne peut pas satisfaire l'ensemble, tout le monde, mais on s'approche. De plus en plus - on a toujours voulu le faire - on est à l'écoute de ces gens pour qu'on puisse permettre qu'ils aient une qualité de vie, eux aussi. Ils visent la même chose que vous et moi: une saine gestion dans cette industrie. Je ne dis pas que c'est parfait, mais qu'on aille ailleurs, en Amérique du Nord,

c'est très, très difficile à réglementer. C'est pas mal plus loin, ce qu'on est en train de faire aujourd'hui.

Alors, pour répondre à votre question, il y a de la déréglementation, mais il y a aussi de la réglementation qui est nécessaire pour s'assurer qu'on encadre bien, parce qu'il y a tellement d'«overlapping», si vous me permettez, dans cette industrie, qu'il vaut mieux l'encadrer.

M. Garon: Quel est le but?

M. Elkas: Le but?

M. Garon: Le but recherché, c'est de réduire la concurrence ou de l'augmenter? C'est quoi? Parce que le gouvernement, là-dedans, habituellement, il a des idées. Et là, il ne va pas dans le même sens que ce qu'il prêche habituellement. Alors, est-ce que le but, c'est de limiter la concurrence ou de l'augmenter?

M. Elkas: En premier lieu, la raison pour-quoi on l'a ouverte - des fois, c'est difficile d'ouvrir une loi sur simplement une demande, mais il y avait le gros problème de Montréal - c'était de répondre à la demande de services de transport par limousine berline à Montréal - ça, c'est assez clair - et de donner les pouvoirs suffisants à la Commission des transports quant à la spécialisation des permis de taxi, d'éliminer, évidemment, le transport illégal et de créer une nouvelle catégorie de permis pour les mariages, baptêmes et funérailles où on n'avait pas de contrôle du tout, et rendre plus aisé le contrôle routier.

Vous me demandez une question, à savoir: Pourquoi vous réglemtez ici pour déréglementer ailleurs? On va réglemter où c'est nécessaire. Il y a toujours des réglemtements. Il va toujours y en avoir, mais ça dépend à quel niveau. Vous savez, on a déréglementé dans l'industrie du transport de marchandises, mais pas à 100 %. Il n'y a pas le «free-for-all» qu'on a connu dans le bon vieux temps. Aujourd'hui, malheureusement, les gens... La raison pourquoi on apporte des lois, c'est parce que les gens jouent avec les lois. Vous le savez, ça. Vous l'avez dit: Le contrôle routier est nécessaire. Vous étiez heureux qu'on l'ait introduit, pour la simple raison qu'il y avait trop de gens qui se comportaient d'une façon illégale dans l'industrie. Alors, aujourd'hui, on veut limiter les gens qui vont jouer dans la taille des autres, si vous me permettez l'expression.
(10 h 50)

M. Garon: Mais vous venez de dire qu'une des causes, un des problèmes qui ont amené cette loi-là, c'était le transport illégal. S'il était déjà illégal, au fond, c'était de faire respecter la loi. Et là, vous dites: On va réglementer davantage, alors qu'on n'est pas capable d'appliquer ce qu'on a déjà réglementé. Si on dit qu'il y a

beaucoup de transport illégal, comment peut-on affirmer, à ce moment-là, qu'en réglementant davantage les secteurs qui ne l'étaient pas on va être capable d'avoir moins de transport illégal, alors que, normalement... Là, c'est l'application de la loi qui est le problème. C'est comme dans le contrôle routier. Dans le contrôle routier, c'était rendu que tout le monde demandait davantage de contrôle. Le résultat, c'était qu'il y avait de la concurrence déloyale, parce qu'il y en a qui respectaient les règles et d'autres qui ne les respectaient pas. Mais, dans le taxi, vous dites que le transport illégal est important. Qu'est-ce que vous allez faire pour contrôler le transport illégal?

M. Elkas: Il faut donner des pouvoirs, M. le député, à la Commission. Si, à la Commission, c'est des zones grises, il faut s'assurer que les pouvoirs sont clairs pour qu'elle puisse prendre des décisions. Ça ne sert à rien de donner aux contrôleurs routiers ou aux gens qui font l'inspection des taxis dans la région de Montréal des mandats si, en effet, les règles ne sont pas là, puis qu'elles ne sont pas claires.

Regardez, je vais vous donner un exemple: le gars qui décide qu'il va faire du taxi pour les baptêmes, mariages et funérailles, puis qui s'annonce dans les journaux. C'est vous, d'ailleurs. Vous offrez un service, puis vous avez peut-être deux véhicules. Moi, je vous demande 10 véhicules. Il n'y a rien qui vous empêche aujourd'hui d'aller emprunter huit autres véhicules, et on n'a même pas de permis. C'est des choses qui se faisaient, puis elles se font. Alors, il faut faire attention. Il faut apporter des lois qui vont encadrer pour s'assurer que les règles sont bien respectées. Dans le cas que je vous donne comme exemple, c'est qu'on oblige la personne, quand elle fait des annonces, à annoncer le type de permis qu'elle a et le nombre de permis qu'elle a aussi, pour aider les inspecteurs à appliquer la loi.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre ne pense-t-il pas que le problème, c'est justement la Commission qui ne fait pas sa job, qui ne fait pas respecter... Écoutez, on dit: Dans le taxi, il y a beaucoup de transport illégal. Prenons les tarifs pour le transport en vrac. Ce n'est pas plus respecté. Même le gouvernement en profite. Comment peut-on en même temps... Je vous donne un exemple: la Commission des transports ne fait pas respecter les tarifs dans le transport en vrac et même le gouvernement accepte de payer des taux qui ne respectent pas le tarif. Vous ne pensez pas que le problème, c'est plutôt la Commission qui ne fait pas sa job? Trop de domination politique et pas de gens qui ont assez de volonté pour faire appliquer la loi? Vous ne pensez pas que c'est là, le problème, plutôt?

M. Elkas: Non, non. À la base, c'est parce

que l'offre est inadéquate. Comme on l'a dit, on est limités dans l'offre de service en limousine berline qu'on donne dans la région. Alors, vu qu'elle est inadéquate, les gens vont jouer dans ce milieu.

M. Garon: Dans le cas du grand luxe, il n'y a pas de contingentement. Où est le problème, à ce moment-là?

M. Elkas: Dans le grand luxe, il n'y a pas grand-chose qui change, sauf le territoire qu'elle va desservir.

M. Garon: Est-ce qu'elle est adéquate, l'offre, dans le grand luxe?

M. Elkas: Elle peut augmenter. Vous avez vu, dans l'acétate, comment elle a augmenté, année après année, dans très peu de temps, pour répondre à une demande qui se fait dans un autre milieu qui est le taxi berline. Il n'y a pas assez de berlines dans la région de Montréal; alors, les gens qui font du taxi grand luxe vont aller jouer dans cette demande-là, puis c'est illégal. Alors, s'il y a assez de services de taxi berline qui sont offerts dans la région de Montréal et que c'est bien contrôlé, il est évident que le taxi de 5000 \$, le grand luxe, n'ira pas jouer dans ce milieu. Aujourd'hui, les gens essaient de le contourner. Vous arrivez à Montréal et vous voulez avoir une limousine. Alors, vous allez appeler un taxi limousine grand luxe, puis c'est illégal, mais le gars va offrir ses services. On veut s'assurer qu'on se limite et qu'on les sort d'un champ d'activité où ils n'ont pas le droit...

M. Garon: Mais comment allez-vous être capable de le contrôler plus que vous n'êtes capables de le contrôler à l'heure actuelle?

M. Elkas: Vous ne comprenez pas, M. le député. C'est que, si on ne réglemente pas, il est sûr qu'on ne peut pas le contrôler. Si on ne réglemente pas le champ d'activité et qu'on ne laisse pas l'offre et la demande créer un nombre de permis de limousine berline... Aujourd'hui, on a vu qu'on avait un permis pour 92 véhicules. Il va y avoir une période de temps où on va pouvoir évaluer le nombre de véhicules qu'on peut permettre dans ce champ d'activité. Mais, dans le moment, il n'y en a pas. Alors, les gens vont jouer dans ce champ d'activité et ils n'ont pas payé pour.

M. Garon: Parce que tantôt vous avez fait un lien entre le manque d'offre et l'illégalité. C'est bien important, ce que la loi vise à faire. Une loi, ça va dans n'importe quelle direction. Qu'est-ce qu'on vise? Tantôt, vous avez fait une relation entre le fait qu'il y avait de l'illégalité et que l'offre ne rencontrait pas la demande.

C'est comme s'il manquait d'offre pour rencontrer la demande; alors, il y avait de l'illégalité, des gens qui entraînent dans le marché. Comment pouvez-vous dire ça, dans le domaine du grand luxe, alors que ce n'est pas réglementé? Comment se fait-il que l'offre ne rencontre pas la demande, puis qu'il y ait de l'illégalité alors qu'il n'y a pas de réglementation? Le problème, c'est peut-être bien le prix du permis. C'est peut-être ça, le problème.

M. Elkas: À 5000 \$, si on reste dans le grand luxe, il y a 100 véhicules. S'il n'était pas à 5000 \$, combien pensez-vous qu'il y en aurait? Il faudrait les continger, à ce moment-là. Il faudrait limiter le nombre parce qu'il y en aurait trop.

M. Garon: Alors, le prix du permis, c'est...

M. Elkas: Il y en a trop qui iraient dans le domaine des limousines berlines. Donc, la personne a payé 45 000 \$ au début pour aller chercher son permis de taxi, le convertir en berline et payé le gros prix pour avoir l'auto, parce qu'on doit normaliser l'auto aussi. Alors, la personne va peut-être dépenser 100 000 \$ pour avoir sa limousine berline qui va opérer d'une façon légale. L'autre, le 5000 \$, lui, il travaille dans un autre champ d'activité. Mais le 5000 \$ par année est équivalent aux 45 000 \$ ou 50 000 \$ que la personne doit aller payer pour son permis.

M. Garon: Il me semble que ce sont des marchés différents. J'ai de la misère à comprendre votre problématique et votre façon de raisonner là-dedans. C'est des marchés différents. Prendre un taxi, c'est une affaire et prendre une limousine de grand luxe, c'est une autre affaire. Ce sont des marchés différents. Si quelqu'un veut prendre une limousine de grand luxe, il veut prendre une limousine de grand luxe. Ce n'est pas parce qu'il veut prendre autre chose. C'est parce qu'il veut prendre ça. Alors, ce que je ne comprends pas, c'est comment, à ce moment-là, on dit que l'offre et la demande ne se rencontrent pas alors que l'offre n'est pas limitée. Il n'y a pas de contingentement, sauf le prix du permis, qui peut être une forme de contingentement parce que les gens ne veulent pas payer le prix du permis. Comment allez-vous contrôler plus dans votre nouvelle approche que dans le système actuel? Je ne suis pas capable de le comprendre, parce que, actuellement, ce n'est pas contingenté. Le prix du permis est là et vous dites qu'il y a de l'illégalité en même temps. Au fond, l'illégalité qu'il y a, c'est simplement des gens qui font du transport en limousine de grand luxe qui n'ont pas le permis. C'est la seule illégalité qu'il peut y avoir, à ce moment-là, à toutes fins pratiques. Si vous n'êtes pas capable de contrôler ça - c'est le contrôle le plus simple

qui existe - comment pouvez-vous en contrôler davantage? Je ne comprends pas, là. (11 heures)

M. Elkas: M. le député, on va essayer de faire un portrait qui est assez simple. Vous avez trois catégories de taxis. On va en ajouter d'autres, là. Oublions le baptême, pour le moment. On va jouer dans le champ d'activité où on a de sérieux problèmes. Les taxis ordinaires n'ont pas de gros problème, sauf qu'il est important dans la transférabilité ou dans la conversion. Alors, le taxi est là. Si vous partez de Dorval pour vous rendre au centre-ville, vous allez payer le tarif basé sur le taximètre. Alors, mettons que c'est 25 \$. Si vous prenez une berline non existante, là, limousine, type...

Une voix: Cadillac.

M. Elkas: ...Cadillac, Lincoln Town Car, pas «stretch», pas le grand luxe, là, on se limite à un char de luxe, vous payez 40 \$. La personne qui prend le grand luxe, c'est 80 \$. Oui, vous avez raison qu'il y a un champ d'activité pour le grand luxe: pour la graduation ou si vous voulez louer un véhicule pour vous amener de Saint-Jean-sur-Richelieu à Val-Bélair, le service est disponible. D'ailleurs, vous en voyez assez souvent sur la route.

Dans le moment, le service est inexistant au niveau du service de limousine berline. Alors, quand il est inexistant, c'est sûr que celui qui veut une limousine, pas une Jetta, là, mais qui veut avoir un taxi ou une limousine, la seule chose qui est disponible, c'est le grand luxe. Puis il va jouer dans un champ d'activité où c'est illégal. Alors, c'est pour ça qu'il est important de bien encadrer les trois types, puis aussi, en même temps, on encadre les autres. C'est peut-être un complément de réponse que Michel Trudel pourrait...

Une voix: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Oui. Il y a d'autres éléments de contrôle qui sont prévus dans la loi au niveau de la publicité. Présentement, les gens offrent leurs services par la publicité et c'est par ce biais-là qu'on va également les contrôler. Un autre élément de contrôle, c'est la fermeture de l'exception qu'on a déjà dans la loi pour les mariages, baptêmes, funérailles, qui est une porte ouverte à autre chose. Alors, ces gens-là devront avoir des permis et leur publicité sera également contrôlée.

Pour ce qui est de... S'il y a beaucoup de transport illégal qui se fait présentement à Montréal, c'est parce qu'il y a une demande, c'est évident qu'elle est là. Le mécanisme, présentement, ne permet pas de combler l'offre par des limousines. On va la combler lorsqu'on

va autoriser la Commission à spécialiser des permis de taxi en limousine et ces véhicules-là, qui vont être opérés en toute légalité en vertu d'un permis, vont combler la demande, vont boucher les trous, si on me permet l'expression, de telle sorte que les illégaux notoires auront de la difficulté à trouver leur niche là-dedans. En plus que les légaux seront là et occuperont la place, il y a également de l'autocontrôle qui se fait dans l'industrie. Les légaux, lorsqu'ils voient des véhicules illégaux se présenter devant eux, ils réagissent.

M. Garon: Mais vous ne pensez pas, après ce que vous venez de dire, actuellement, si on écoute le raisonnement du ministre, Mme la Présidente, que le problème, à ce moment-là, ce serait le moratoire sur les limousines berlines?

M. Elkas: Oui, mais une chose qu'on veut éviter... Dans le moment, on est devant la cour dans le transfert d'un permis d'un à l'autre devant la Commission. La Commission a rejeté... C'était au mois de...

Une voix: C'était au mois de novembre.

Une voix: Novembre.

M. Elkas: ...novembre.

Une voix: Limousine Montroyal est en appel.

M. Elkas: Oui. Limousine Montroyal était en appel. Mais je pense que ce qui sort du milieu, c'est qu'on veut éviter ce qui a toujours été un monopole. Les groupes qui veulent s'établir comme compagnie coop peuvent le faire en achetant 10 ou 15 permis de taxi et faire la demande en respectant les normes établies par la Commission pour du taxi type limousine berline. Je dois vous dire aussi que le «stretch» dont on parlait...

Une voix: Le «long nose».

M. Elkas: ...le grand luxe, là, ne charge pas toujours les tarifs qu'il est obligé, 80 \$, parce qu'il n'aurait pas de marché s'il allait à l'aéroport chercher quelqu'un pour 80 \$. Alors, souvent, les gens prennent avantage du fait qu'ils réduisent leur tarif à 40 \$. Il ne faudrait pas généraliser, non plus. Ce n'est pas tout ce beau monde-là qui agit d'une façon élégante. Ces gens-là aussi veulent que les lois soient respectées. C'est pour ça qu'on fait de l'encadrement.

M. Garon: Là, vous trouvez que les limousines de grand luxe ne chargent pas assez cher.

M. Elkas: Non, ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Garon: C'est ça que vous avez dit. Vous

avez dit qu'ils coupent les prix.

M. Elkas: Non. Ils vont jouer dans un milieu où c'est illégal. Le but, c'est de lever le moratoire et l'encadrement des mécanismes de spécialisation. C'est tout. Ce n'est pas une affaire qui est complexe. Ça paraît peut-être complexe, mais ça ne l'est pas. On veut lever le moratoire, mais s'assurer que les types de services offerts sont encadrés.

M. Garon: Ce que je ne comprends pas... Je ne fais pas le lien avec vos affaires. Vous disiez tantôt que le problème est celui de l'offre au niveau des berlines et vous voulez en même temps réglementer les limousines de grand luxe et contrôler les baptêmes et les mariages.

M. Elkas: On ne touche pas au grand luxe. Il est là. On veut l'empêcher d'aller jouer dans un terrain où il n'a pas le droit. C'est tout.

M. Garon: Oui, mais en l'encadrant davantage. Si la limousine, la grosse limousine, les limousines de grand luxe vont dans les berlines, c'est parce qu'il y a de la place.

M. Elkas: Mais elles ne devraient pas y aller, elles n'ont pas payer pour.

M. Garon: Oui, mais votre problème, ce n'est pas votre moratoire?

M. Elkas: Il y a un moratoire, dans le moment. On veut lever le moratoire. Il ne devrait pas être là. Mais il le fait quand même.

M. Garon: Il est là depuis quand?

M. Elkas: Il le fait quand même. Alors, on veut l'encadrer, on veut avoir un service.

M. Garon: Il est là depuis quand?

M. Elkas: 1988.

M. Garon: Pourquoi l'avez-vous mis?

M. Trudel (Michel): Le moratoire est là depuis 1985, de mémoire. Il a été instauré pas longtemps après la loi parce qu'il y avait deux choses qui se passaient, à ce moment-là. Il y avait la Ligue de taxis de Montréal qui s'engageait dans le plan de rachat, qu'on connaît et, d'autre part, il y avait des gens qui, lors de l'adoption de la loi, faisaient valoir qu'ils avaient des droits acquis sur des permis d'entreprise de limousines. À ce moment-là, on ne voulait pas commencer à spécialiser les permis de taxi en limousine pour perturber le marché de ces gens. La Commission a été autorisée à entendre ces gens et elle leur a reconnu des permis, à ce moment-là. Ce n'est qu'après qu'on a levé le

moratoire, en 1988, mais il n'a pas été levé à Montréal parce qu'à Montréal il y avait encore le plan de rachat qui se poursuivait, à ce moment-là, et on avait peur que ça vienne perturber les activités. Aujourd'hui, le projet, donc, c'est ultimement de lever le moratoire, une fois qu'on aura encadré le mécanisme de spécialisation des permis de taxi à Montréal. Ça vient surtout de Montréal.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, suite à ces explications, on a encore changé un peu les règles du jeu, puis on a...

M. Garon: C'est assez compliqué à voir, votre raisonnement. Moi, habituellement, je raisonne d'une façon plus simple que ça. Je vais dire: On a un objectif, on a identifié un bobo. Parce que le problème, c'est le diagnostic. C'est comme en médecine, si on ne fait pas le bon diagnostic. Si, moi, je vous regarde et je vous dis que vous avez mal au foie alors que vous avez mal aux yeux, je ne vous soignerai pas pour la bonne affaire. Alors, le diagnostic est très important. C'est pour ça que ce que vous dites, c'est très important parce que c'est comment vous voyez le problème. Donc, après ça, vous avez comme objectif de régler tel problème, à la condition que ce soit le bon problème que vous réglez. Si vous réglez un problème qui n'existe pas, vous en suscitez un autre, vous ne réglez rien.

Alors, quel est le problème? Après ça, quel est le moyen que vous utilisez pour régler ce problème? Moi, j'ai compris que vous aviez un problème dans la berline, au niveau de l'offre. Puis, là, vous vous éparpillez dans toutes sortes d'affaires. Ça n'a pas l'air...

M. Elkas: Non. La raison pour laquelle on dit qu'on va dans les autres catégories, c'est qu'on veut mieux les encadrer parce que, pendant qu'on révisé la loi, on est aussi bien de regarder où on a des faiblesses dans notre réglementation. Ce qu'on est en train de faire aujourd'hui, c'est d'enlever un moratoire dans un milieu qui est très important, surtout dans la région de Montréal, de bien l'encadrer et d'empêcher les gens qui le font dans le moment de jouer dans un milieu où c'est illégal.

M. Garon: Le moratoire n'est pas dans la loi, lui. Vous n'avez pas besoin d'une loi pour enlever le moratoire.

M. Trudel (Michel): Non, mais une fois... C'est parce qu'on nous a demandé, avant de lever...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Excusez-moi. Avant de lever le moratoire, on nous a demandé de donner

à la Commission de meilleurs pouvoirs pour bien encadrer le processus parce qu'on s'attend à ce que beaucoup de personnes demandent à la Commission de spécialiser leur permis de taxi en limousine, à Montréal, parce que c'est surtout là qu'est le marché et qu'est la demande. Alors, sur l'ensemble des gens qui vont se présenter, on voulait que la Commission ait des pouvoirs pour effectuer des choix parmi ces candidats-là, pour limiter le nombre, si on a besoin de limiter le nombre de limousines, également pour révoquer le privilège de la spécialisation pour certaines causes et pour encadrer quelque peu les transferts de ces permis-là. Donc, on nous a demandé d'attendre quelque temps avant de lever le moratoire.
(11 h 10)

M. Garon: C'est qui, «on»? Vous dites: On nous a demandé. C'est qui, ça?

M. Trudel (Michel): Notamment l'industrie du taxi. Les agglomérations de taxis de la Ligue de taxis de Montréal, notamment. Ça, ça a été dans le cadre de la consultation.

M. Garon: Puis, les autres ligues, qu'est-ce qu'elles ont dit?

M. Trudel (Michel): Les gens sont d'accord avec le principe de la spécialisation des permis de taxi en limousine.

M. Garon: Mais par rapport au moratoire?

M. Trudel (Michel): Au moratoire? Je pense que les gens, de mémoire, n'ont pas soulevé de demande particulière pour le lever immédiatement, ce moratoire-là. D'ailleurs, la position...

M. Garon: Au fond, là, vous répondez à une demande.

M. Trudel (Michel): Présentement...

M. Garon: Quand vous dites: «On nous a demandé», ce n'est pas tout le monde qui vous l'a demandé, c'est un groupe qui vous l'a demandé.

M. Trudel (Michel): Ce que je peux vous dire, c'est que la loi prévoit, depuis 1983, le mécanisme de spécialisation et, avant de lever le moratoire, on nous a demandé que ces pouvoirs-là soient donnés à la Commission pour mieux encadrer ce mécanisme-là.

M. Garon: Qui, «on»?

M. Trudel (Michel): Encore une fois, la Ligue de taxis de Montréal. Lorsqu'elle a déposé son mémoire devant la table de concertation, il a été soutenu par l'agglomération de taxis de l'est de Montréal, le Bureau du taxi de la Communauté

urbaine de Montréal également.

M. Garon: Mais pourquoi le rapport de la consultation n'a-t-il pas été rendu public avant de déposer le projet de loi? Normalement, un rapport de consultation, quand c'est une consultation comme celle-là, le document est public. Il n'a jamais été rendu public, les gens n'ont jamais vu le rapport. Tous ceux que j'ai vus m'ont dit qu'ils ne l'avaient jamais vu. Il y en a peut-être d'autres qui l'ont vu, mais...

M. Elkas: C'était un document de travail pour nous permettre d'aller de l'avant avec le projet de loi. Ça s'est fait en même temps. On a essayé de sauver du temps. Vous le savez comme moi, M. le député de Lévis...

M. Garon: Bien, c'est rare qu'on fait une étude...

M. Elkas: ...que je trouve triste, puis je partage l'opinion de bien des gens... Le Bureau du taxi de Montréal, la CUM, l'ADM, les services des aéroports de la grande région de Montréal, les compagnies aériennes trouvent déplorable qu'on ne puisse pas offrir un service de limousines berlines dans la région de Montréal. C'est pour ça qu'il fallait agir. Et quelle était la meilleure façon de le faire? Alors, il y a eu la consultation, puis, en même temps, on a écrit notre projet de loi pour ne pas perdre de temps. Mais, de la consultation, ce que vous avez devant vous, c'est un document de travail, puis on a été inspirés par ce document de travail qui nous a permis de monter ce projet de loi. À la dernière heure, M. le député de Lévis, on avait fait des modifications pour répondre à des préoccupations par certains. On est restés très ouverts, dans ce dossier. Il faut bien le comprendre, c'est complexe. Par contre, ça a été couvert par le milieu et ils sont tous d'accord sur la façon dont nous avons présenté notre projet.

M. Garon: C'est parce que, au fond, vous avez identifié un problème. Je vois qu'il y a un manque d'offre dans les berlines. Là, vous vous en allez dans toutes sortes de domaines: de formation, comme si le problème était à la formation, de reçus, émettre des reçus...

M. Elkas: Ça, on va modifier ça.

M. Garon: Il y a toutes sortes de choses. C'est pour ça que, moi, je me demande... Le rapport, il a été fait. C'est rare qu'on voit ça. On dit: C'est un document de travail. Habituellement, le document de travail, il est fait avant le projet de loi. Il y a une consultation, on produit le rapport, puis, après ça, on fait le projet de loi. Souvent, on rend public le rapport pour voir si le monde est d'accord avec le rapport. Là, on

dit: On a fait les deux en même temps. Je n'ai jamais vu ça. Je vais être bien franc avec vous, Mme la Présidente, je n'ai jamais vu ça, moi, faire un rapport de consultation, puis produire le rapport. On dit: On l'a fait en même temps qu'on a fait le projet de loi. Je me demande, des fois, si le rapport n'a pas été fait avant le projet de loi. Ça n'a quasiment pas de bon sens. Ça n'a pas de bon sens! Normalement, quand on fait une consultation, le rapport, c'est un document public, on sort le rapport avant, les gens le regardent, puis ils disent s'ils sont d'accord ou non avec le rapport.

M. Elkas: M. le député de Lévis, c'est justement ce qui s'est passé. La consultation a eu lieu au mois de juin, un rapport a été déposé, mais il y a eu... Ces gens-là ont regardé ça, puis il y a eu des discussions entre eux et l'industrie. Et puis, de ce qui a été discuté, on a un rapport de travail qui est devant vous. Puis il y a un document...

M. Garon: Oui, mais il y avait quelque chose parce que, au mois de décembre, moi, je vais vous dire une chose, les gens n'étaient tellement pas au courant de ce qui se passait, là, que, moi, quand j'ai fait mon discours à l'Assemblée nationale sur le principe, là, j'ai lu des grands bouts des affaires. On ne savait pas ce qui se passait dans cette affaire-là, ce qui était le résultat de ça. J'ai lu des bouts. Et je vais vous dire que, dans les 24 heures, on a été inondés d'appels de gens qui disaient: On n'est pas de bonne humeur, alors que le ministre nous présentait ça comme si tout le monde était d'accord avec son affaire.

M. Elkas: Sur quel point, M. le député? La formation? On y apporte des corrections.

M. Garon: Non, non. Je comprends...

M. Elkas: Si c'est sur les reçus, on y apporte les corrections.

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: C'est sur ces points-là que vous avez un paquet d'appels, mais c'était pour ça. Entre-temps, ce qui était déplorable dans cet exercice-là, c'est que le service n'est pas offert dans la région de Montréal et il manque beaucoup de contrôle. La Commission ne peut pas faire sa job. Je ne peux pas me permettre, comme ministre, de laisser le service comme il est aujourd'hui.

M. Garon: Je ne dis pas ça.

M. Elkas: Alors, si vous me dites qu'on doit déposer des rapports et avoir des consultations pendant deux ou trois ans, ça, «forget it», moi,

je ne suis pas dedans. Je vais te dire une chose: Je vais le faire de la façon la plus efficace. Oui, on a des gens qui travaillent dans le milieu: les gens qui sont assis dans la salle aujourd'hui, les gens de mon ministère. En même temps, on fait notre projet de loi et on y apporte des corrections à mesure qu'on avance dans notre dossier. Mais, si vous me dites qu'il faut franchir toutes les étapes, là, on va être en l'an 2001 et on n'aura rien fait.

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre ne m'impressionne pas parce qu'il parle fort. Je vais vous dire une chose: Des rapports Thérien, j'en ai vu. J'en ai vu sur les panneaux de signalisation le long des routes. On est rendu au cinquième projet de loi depuis 1986 pour l'affichage le long des routes, des projets de loi qui ont à peu près trois articles. On a eu des rapports Thérien. Des rapports Thérien, c'est comme la multiplication des pains: aussitôt qu'il y en a un, il va y en avoir plusieurs. Alors, on l'a vu dans la signalisation. L'autre, c'est la même chose. Pourquoi? Je vais vous dire pourquoi. Parce qu'ils ne sont pas soumis au public. Au fond, quand on fait une consultation, le rapport de la consultation, normalement, est rendu public et les gens réagissent avant que le projet de loi ne soit fait. C'est toujours de même. C'est pour ça qu'on dit: Un livre vert, ça, c'est le document pour la consultation; un livre blanc, c'est des conclusions auxquelles arrive le gouvernement après sa consultation et, après ça, c'est rendu public, les gens réagissent à ça et, après ça, le projet de loi. Ce n'est pas pour rien que, dans le taxi, ça ne marche jamais. On marche tout croche, au niveau du gouvernement, quand ils font des rapports là-dessus. Ce n'est pas de même que ça marche. Ce n'est pas comme ça que ça marche. On est rendu à combien de rapports depuis 1986? On en a combien? On en a quasiment un par année. Sauf qu'il n'arrive rien.

Mais, si on procédait correctement au lieu de jouer à la confesse... Un gouvernement démocratique, ça ne joue pas à la confesse: Je confesse un, puis je confesse l'autre. Ça fait des consultations publiques, ça rend ses rapports publics, les gens les voient, réagissent et, après ça, on passe à l'autre étape. Quand on escamote des étapes, on a le résultat qu'il n'y a plus personne qui sait ce qui se passe exactement. Ils ne savent pas ce que veut le gouvernement et ils ne savent pas quels vont être les moyens pour réaliser l'objectif. On ne sait même plus c'est quoi, l'objectif. Il faut que ce soit clair dans l'esprit: Qu'est-ce qu'on veut?

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous le permettez, parce que, là, on s'embarque dans un champ et on essaie d'induire les gens en erreur.

M. Garon: En horreur...

M. Elkas: Je trouve triste... Il faudrait peut-être que, comme critique, lui et ces gens qui travaillent pour lui ou avec lui soient conscients qu'il y a eu un document de consultation qui a été déposé au mois de juin 1992. Ça, vous le savez.

M. Garon: On est au courant.

M. Elkas: Là, les gens qui ont été entendus, j'en ai des pages et des pages. La consultation a débuté et elle continue. Dans mon cabinet de Montréal, l'autre jour, je suis passé dans la salle, la salle était pleine. Les gens en parlent pour s'assurer qu'ils comprennent bien la loi. Allez demander à ces gens dans la salle s'ils sont contre le projet de loi. Ça me surprendrait beaucoup.

M. Garon: Le rapport de consultation... Je peux consulter le monde et arriver avec un rapport qui ne vaut rien. Il faut que les gens le voient, le rapport. Vous m'aviez dit que vous me le donneriez. Mais, qu'est-ce que vous voulez, je l'ai ce matin. Les groupes ne l'ont jamais eu, ils ne savent pas ce qu'il y a dedans et, moi non plus, je ne sais pas ce qu'il y a dedans parce que je ne lis pas encore au laser, moi. Alors là, je ne l'ai pas lu. Je le vois. Je vois qu'il y a 65 pages. Si on l'avait vu avant... Je ne comprends pas pourquoi. C'est des documents publics, faits avec des fonds publics, consultation des gens et, après ça, les rapports, on ne les voit pas. Après ça, on regarde les projets de loi alors qu'on n'aura même pas lu les rapports. Après ça, le monde appelle. Ils ne savent pas ce qui se passe, ils sont inquiets, et avec raison. Ça prend un débat épouvantable pour les faire entendre et ça ne finit plus. Alors, Mme la Présidente...

M. Elkas: La première demande qui a été faite, Mme la Présidente...

M. Garon: Hein?

M. Elkas: ...par le député de Lévis, c'était il y a deux semaines, non, la semaine dernière, lorsqu'on était aux engagements financiers; c'est la première fois qu'on m'a demandé le rapport de M. Thérien. Comme je l'ai mentionné, on s'est inspirés de ce rapport-là pour monter le projet de loi. D'ailleurs, le projet de loi est le résultat de beaucoup de discussions et de consultations avec le milieu. Alors, si...
(11 h 20)

Organisation des travaux (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, ceci étant dit, il y a le projet de loi à étudier article par article. Je pense que les commentaires ont été suffisants, plus la présentation; on a aussi accepté d'entendre des grou-

pes. Alors, peut-être que ce serait bon de poser des questions à ces groupes-là. Le premier groupe...

M. Garon: On a accepté... C'est-à-dire qu'on ne s'est pas entendus encore sur l'affaire des groupes. Quels sont les groupes qui vont être entendus, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Dans le moment, moi, on m'a dit qu'il y avait eu une entente pour...

M. Garon: Non, non. Il n'y a pas d'entente.

La Présidente (Mme Bélanger): Écoutez, moi, je vous dis... Laissez-moi parler, là, M. le député de Lévis. Alors, on m'a dit qu'il y avait une entente pour entendre pendant une demi-heure la CSN, dont le porte-parole est Normand Brouillet, et la ligue A-12, Ali...

Une voix: Boudiba.

La Présidente (Mme Bélanger): Boudiba.

M. Garon: C'est ça. Moi, je vais vous dire une chose: Je ne sais pas comment ça marche, ces consultations-là, mais, à chaque fois que je parle avec quelqu'un de ce maudit bureau-là, ce n'est jamais ce qui est dit. On a parlé d'une heure, après ça on a parlé de 50 minutes. Il n'a jamais été question d'une demi-heure. Jamais! Y a-t-il au moins quelqu'un qui est capable de dire la vérité dans ce bureau-là?

Une voix: Avec qui il a parié?

M. Elkas: Avec qui vous avez parié?

M. Garon: C'est de même tout le temps depuis le début.

M. Elkas: Wo! Avec qui vous avez parié?

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. Un instant, là!

M. Garon: J'ai parié, moi, avec un seul.

M. Elkas: Le bureau de votre leader?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Bon.

M. Garon: Il n'a jamais été question d'une demi-heure. S'il faut le faire assementer, je vais le faire assementer.

M. Elkas: Pariez-vous. Pariez-vous.

M. Garon: Non, non. Je regrette. Vous, vous m'aviez dit que j'aurais le rapport Thérien. Je ne l'ai pas eu. Je l'ai ce matin. Ça fait plusieurs jours que vous m'avez dit ça. La première fois que vous avez parlé, vous avez dit: Pas de problème. Je ne l'ai pas eu. Deuxièmement, à chaque fois qu'on parle d'entendre quelqu'un, la version change, l'interlocuteur change, puis on n'a jamais l'heure juste, puis, après ça, on nous... Encore ce matin, on nous appelait pour dire qu'on avait convenu de commencer à 9 h 30. Il n'a même jamais été question de ça. À un moment donné, là...

M. Elkas: C'est malheureux, Mme la Présidente...

M. Garon: Dans l'administration, ce serait bien qu'il y ait un porte-parole. Alors, avec qui on va parler, dans votre bureau? Ce n'est jamais la même version qui arrive. Là, il n'a jamais été question d'une demi-heure...

La **Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, est-ce que vous parlez du bureau du ministre ou du bureau du leader?

M. Garon: Bien, ils se parlent entre eux autres.

M. Elkas: Vous n'avez pas parlé... Mme la Présidente...

M. Garon: Pour ne pas qu'il y ait de problème, il y avait un interlocuteur de mon bord.

M. Elkas: Wo! Moi, je ne voudrais pas, Mme la Présidente...

La **Présidente (Mme Bélanger):** Qui est le bureau du leader.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Mme la Présidente, je ne voudrais pas que les gens pensent que, chez nous, on ne répond pas au téléphone. Vous n'avez pas appelé à notre bureau.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Je vous ai parlé, la semaine dernière. J'ai dit que j'étais prêt à écouter... Tu m'a demandé: Sam, on «peut-u»...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...écouter une couple de gars? J'ai dit: Ça ne me dérange pas.

M. Garon: Trois groupes. J'ai pas dit «une couple de groupes», j'ai dit «trois groupes». Je

les ai mentionnés, les trois.

M. Elkas: Trois groupes, mais tu as dit: C'est à déterminer qui sont ces gens-là.

M. Garon: J'ai toujours mentionné les trois mêmes groupes.

M. Elkas: Oui. Nous, on a appelé ces trois mêmes groupes. Il y en a deux qui ont dit: Oui, on est intéressés. L'autre a dit: Bien, j'ai eu mon information, je ne suis pas intéressé à y aller. Là, il restait à s'organiser avec votre bureau du leader. C'est là qu'on nous a avisés qu'il y aurait - oui, à la demande du bureau de M. Chevrette - la CSN et A-12. Alors...

M. Garon: C'est-à-dire qu'il a été question de... Nous, on a toujours fait la même demande: la CSN, A-5 et A-12 et l'Association des transporteurs par limousines, qui était représentée par MM. Sanscartier et Tosti. On a toujours dit la même chose. On a toujours parlé des trois mêmes groupes. Ça n'a jamais varié.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Mais il y a un groupe qui a décidé de ne pas venir.

Une voix: A-5, ils ne viennent pas.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Mais, là, ils ont dit...

M. Garon: A-5 et A-12, c'était un groupe; c'était le même groupe qui était ensemble. Il y en a un, dans ce groupe-là, qui ne vient pas. Mais A-5 et A-12 veulent toujours venir.

M. Elkas: A-5 ne veut pas venir. On a vérifié.

Une voix: Il y a une lettre qu'on peut déposer.

M. Elkas: On a une lettre qu'on peut déposer, Mme la Présidente.

La **Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce qu'on pourrait suspendre quelques instants pour que la discussion se fasse, là, de chicane de bureau, sans que ce soit enregistré?

(Suspension de la séance à 11 h 25)

(Reprise à 11 h 43)

La **Présidente (Mme Bélanger):** Si vous voulez bien reprendre vos places, la commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. S'il vous plaît! Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport

par taxi.

Je suppose qu'il y a eu entente pour entendre les groupes. Est-ce que c'est une demi-heure, 45 minutes?

M. Garon: Il n'y a pas eu vraiment d'entente. On n'a pas parlé de ça. On parlait du troisième groupe ou non. On pourrait commencer par ceux qui sont là et on verra après.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est 30 minutes ou?

M. Garon: On avait parlé d'une heure. Après ça, quand ils avaient parlé de le faire dans l'avant-midi, on avait parlé de 3 groupes et de 50 minutes. Moi, c'est la seule chose dont j'ai parlé dans les messages que j'ai faits au bureau du leader et c'est par M. Stéphane Dolbec qui est ici présent. Il n'a jamais été question d'autre chose que ça. Si les gens n'ont pas besoin de ce temps-là, ils vont le voir là. Si...

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, il faut quand même fixer un maximum parce que, sans ça, ils peuvent avoir quelque chose à dire toute la journée aussi.

M. Garon: La CSN, je sais qu'eux autres ils ont un point en particulier dont ils veulent parler, mais l'autre groupe a plusieurs points. Alors, limiter ça à une demi-heure... Si on n'a pas besoin d'une demi-heure, on va voir. Là-dedans, entre vous et moi, quand on parle d'une heure, c'est 20-20-20. Ils ont 20 minutes pour exposer leur affaire. S'ils ne veulent pas 20 minutes, ils ne prennent pas 20 minutes. Et, si le ministre n'a pas de question à leur poser, il ne prend pas ses 20 minutes. Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'on fait une concession? On va mettre un maximum de 45 minutes par groupe.

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je demanderais à la CSN, au porte-parole, M. Normand Brouillet, d'approcher à la table.

M. Brouillet, vous avez entendu les procédures à suivre. On a mis un maximum de 45 minutes. Évidemment, ce n'est pas obligatoire qu'on les prenne. Alors, pour faire l'exposé, vous avez 15 minutes. Avant de commencer, si vous voulez bien présenter les personnes qui vous accompagnent.

M. Garon: Concernant le document...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: ...on vient de me dire - parce

que j'ai été faire un téléphone dans l'intervalle - que le document qu'on disait qu'on n'avait pas reçu, apparemment, le bureau du leader du gouvernement l'a reçu. Il l'avait transmis au bureau de M. Elkas, qu'on m'a dit. Il avait transmis l'information au ministre. Alors, quand, tantôt, on disait qu'on n'avait rien reçu, là... Bon, en tout cas, je viens d'apprendre à l'instant même que le leader du gouvernement... À un moment donné, ça n'a plus de bon sens.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui. Mais, là, vous écoutez les signes qui se font en arrière de la table. Je pense que les membres qui font partie de la commission sont assis à table et c'est eux qui doivent dire...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...oui ou non, s'ils ont reçu ou s'ils n'ont pas reçu...

M. Garon: Non, non, pas eux autres.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et non pas les personnes en arrière.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est que, dans l'entente concernant les groupes qu'on devait entendre...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: ...il y a des documents. Tantôt, j'ai dit qu'il y avait des gens qui avaient demandé à être entendus. Vous avez dit: Ils ne l'ont pas demandé. Mais là on vient de m'aviser que Mme Whittom - moi, je n'ai pas parlé à Mme Whittom, je ne sais même pas qui c'est - aurait dit à M. Brochu, qui travaille avec moi, que le bureau du leader du gouvernement l'avait reçue et qu'il avait transmis l'information au bureau du ministre comme quoi les groupes de limousines voulaient être entendus. Alors, moi, je vais vous dire tout simplement ce que je dis, là. À un moment donné, quand on dit qu'on l'a reçu ou non, moi, je l'ai reçu, le fax. Eux autres, ils l'ont reçu ou ils ne l'ont pas reçu. C'est marqué là-dedans qu'il y a une copie à Guy Chevrete, à Sam Elkas, à Pierre Paradis et au Secrétariat des commissions. Je ne le sais pas, mais, qu'est-ce que vous voulez, je suis obligé...

M. Elkas: Hier soir?

M. Garon: Sauf que c'est tannant quand on n'est même pas capable de s'entendre pour savoir...

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, on va commencer à les entendre, si on veut respecter un peu nos invités. Alors, je demanderais à M. Brouillet de bien vouloir

s'identifier et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

Auditions

Confédération des syndicats nationaux (CSN)

M. Brouillet (Normand): Je vous remercie, Mme la Présidente. D'abord, effectivement, comme vous nous invitez à le faire, je voudrais présenter les gens qui composent la délégation CSN de ce matin. Au préalable, certainement remercier les députés des deux partis qui ont accepté de nous entendre, ce matin, dans le cadre de vos travaux. Donc, à ma droite de la table, M. Guy Nadeau, qui est président du syndicat des travailleurs de Limousine Montroyal et également président de la Coopérative des travailleurs de limousine de Montréal, qui a été fondée il y a environ un an et demi; ensuite, Me Louis Lavoie, qui est conseiller juridique de la Coopérative et de la CSN dans ce dossier; M. **Léopold** Beaulieu, qui est trésorier, membre de l'exécutif de la CSN, et moi, Normand Brouillet, adjoint à l'exécutif de la CSN.

Alors, M. Beaulieu va, au nom de notre groupe, procéder à la présentation des points de vue et informations qu'on voudrait soumettre à votre attention ce matin.

(11 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Beaulieu.

M. Beaulieu (Léopold): Je vous remercie, Mme la Présidente. Pour aller rapidement, je voudrais vous dire que les gens qui sont avec nous représentent les 125 employés, chauffeuses et chauffeurs de berline de Limousine Montroyal, et que l'insuffisance d'offre tient en grande partie, tient pour l'essentiel à la décision de cesser ses activités de Limousine Montroyal. La cessation des activités, ce n'est pas, à ce que je sache, une faillite, ce n'est pas un lock-out, ce n'est pas une grève, ça s'est produit en cours de convention collective. Donc, ce n'est pas, au point de départ, un conflit de travail. La cessation des activités qui crée le manque d'offre fait en sorte que ceux dont c'est le métier depuis 20 ans sont sans emploi.

Mme la Présidente, le projet de loi comporte beaucoup d'éléments valables et intéressants, que ce soit à l'égard de la consolidation de la formation, que ce soit à l'égard de la clarification de normes, que ce soit à l'égard de l'augmentation des amendes aux contrevenants, que ce soit à l'égard du concept d'émission de permis d'occasion, mariages, etc. Je vous dirai que, même si ça fait longtemps que les travailleuses et les travailleurs que nous représentons sont en demande quant à leur légitimité de continuer à travailler alors qu'il y a une pénurie, un manque d'offre, on n'en est pas sur les voitures antiques, on reste à vouloir travailler

dans le domaine des berlines.

Le projet de loi, donc, comporte plusieurs éléments valables qui sont intéressants pour l'avenir de l'industrie. Cependant, un problème majeur n'est pas réglé, mais, au contraire, à notre avis, les dispositions notamment de l'article 17 du projet compromettent irrémédiablement le sort de ce monde-là. À plusieurs reprises, on a eu l'occasion de faire un certain nombre de représentations au ministère, au ministre, et particulièrement le 18 mars dernier, alors qu'on souhaitait, avec dépôt d'études de faisabilité, d'études de rentabilité que nous avons faites, faire la démonstration que, par l'obtention de permis pour le maintien du droit de travailler de ces travailleuses et de ces travailleurs, ils étaient disposés à reprendre, sur leur propre base, les activités en coopérative de travail. Toutes les études de faisabilité du projet ont été présentées pour information au ministère.

Or, quand on regarde les dispositions actuelles de cet article, on s'aperçoit que ce sont les détenteurs de permis de taxi, actuellement, qui peuvent spécialiser leur permis et opérer sur le marché de la limousine berline. Les travailleuses et les travailleurs, à partir de leur projet de coopérative de travail - et ça, c'est un fait nouveau par rapport à des représentations qui ont été faites jusqu'à maintenant - et après réexamen, constatant cette volonté du gouvernement, se disent prêts à vivre avec ça dans la mesure où la Commission choisit d'accorder les permis en fonction de l'offre et de la demande.

Le problème qu'il y a, c'est que ces salariés ne sont ni détenteurs de permis de taxi, ni détenteurs de permis existants parce que ces permis sont propriété de Limousine Montroyal. Ils ne sont pas, non plus, intéressés à une opération suicidaire qui les conduirait à acquérir, à des prix qui sont exorbitants, les permis dont Limousine Montroyal, tout en ayant cessé ses opérations, souhaite pouvoir disposer et elle a même fait des représentations à la Commission en ayant, en principe, un acheteur à propos duquel les informations ne sont pas apparues suffisantes à la Commission puisqu'elle a refusé le transfert.

Nous sommes, nous, à partir de l'examen que nous avons fait - parce que c'est un marché fragile, c'est un marché qui a été peu ou pas exploité depuis deux ans - convaincus qu'il est possible d'atteindre des **objectifs** de rentabilité et de service continu dans la mesure où on pourra éviter la complète fragmentation de son organisation. C'est en ce sens-là que nous considérons important qu'un permis puisse être maintenu pour une cinquantaine de voitures berlines. Le projet, tel qu'il est formulé, en pratique, compromet cette possibilité-là et va faire en sorte que, tout en respectant, quant à nous, le droit au travail et de gagner leur vie de toutes les Québécoises et de tous les Québécois, on considère que ceux qui occupaient ce terrain-

là, dont c'est le métier depuis 20 ans, sont, par l'effet de ce projet de loi, de cet article-là, carrément mis de côté et carrément évacués de l'exercice de leur métier. C'est, très brièvement, l'essentiel du message que nous voulions livrer à cette commission.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est tout?

M. Beaulieu: Nous sommes tout à fait disposés, puis nous souhaitons pouvoir répondre à l'ensemble des questions, Mme la Présidente, que les membres de la commission pourraient vouloir poser. En passant, les événements publics de consultation qui semblent avoir eu lieu et dont on apprenait, ici, tantôt, l'existence, nous n'y avons pas été invités. Nous avons sollicité à quelques reprises des rencontres que nous sommes contents d'avoir eues avec le ministre et le ministère. Le document dont vous parliez, bien, je ne sais pas s'il est public, mais, nous autres aussi, on serait intéressés à voir quel est l'examen, quelle est l'évaluation du nombre de voitures, quel est le marché du point de vue du gouvernement. La Coopérative, de son côté, estime, sur la base d'études de faisabilité et de marché faites par le Groupe de consultation pour le maintien et la création d'emploi, qui est un groupe d'experts et de consultants qui existe par suite d'une initiative de la CSN pour être capable d'éclairer les travailleuses et les travailleurs qui sont dans des situations semblables et qui ont besoin du support, donc d'une expertise qu'a priori une organisation syndicale n'est pas habituée à fournir... Cet organisme-là leur a fait une étude de faisabilité qui a été transmise pour l'information au ministre. Alors, Mme la Présidente, je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Beaulieu. Alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le ministre, parce qu'il s'adresse d'abord au ministre. C'est toujours le parti ministériel en premier.

M. Elkas: Merci, M. le député de Lévis. Vous êtes bien gentil. Je l'apprécie beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Garon: Bien, c'est parce que c'est vous qui pouvez répondre à leurs interrogations.

M. Elkas: M. Beaulieu, vous avez mentionné que les gens de la CSN, ceux qui ont opéré dans le milieu... Avant de partir, ça m'a fait plaisir de vous recevoir aussi. J'ai bien compris vos préoccupations. Mais on a ouvert aussi, on permet d'ouvrir le champ d'activité à tous ceux qui s'intéressent et à tous ceux qui veulent créer une coop. C'est-à-dire que, sur le nombre de

membres que vous avez... Pouvez-vous me dire le nombre de membres que vous avez?

M. Brouillet: 125.

(12 heures)

M. Elkas: 125. S'il y en a, mettons, une trentaine qui s'intéressent vraiment à en faire, il est permis d'acheter des permis de taxi et, plus tard, de se convertir en limousine berline. Tout simplement, vous dites que l'opportunité n'est pas là. Je regarde dans **Le Devoir** du samedi 23 janvier, il y en a une dizaine qui ont été transférés et achetés. On en a non seulement ici, mais à toutes les semaines. Des copies, il y en a. Ce n'est pas que l'opportunité n'est pas là de faire l'achat et de convertir en coop. Je suis sûr que votre coop pourrait offrir un très, très bon service. Vous l'avez démontré, vous avez des employés qui sont déjà formés. L'opportunité est là, mais je pense que votre demande, c'est assez difficile pour nous aussi quand l'acquéreur a déjà fait une offre à Limousine Montroyal pour environ 2 500 000 \$. En plus de tout ça, la cause est devant la cour. Ils sont en appel. Je ne peux pas vous dire ce qui se passe dans ce milieu. Vous la suivez. Est-ce qu'on va attendre un autre deux ans? Pourquoi ne pas prendre avantage de l'offre qu'on vous fait aujourd'hui d'acquiescer des permis parce qu'il y en a de disponibles, il y en a une trentaine à toutes les semaines qui s'offrent au milieu?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Beaulieu.

M. Beaulieu: Oui, effectivement, ça, ça fait partie des choses qu'on a de la misère à saisir, ceux qui sont déjà sur le terrain, qui sont déjà dans le milieu, que le propriétaire cesse ses opérations. Ce n'est certainement pas... À moins que... C'était peut-être très payant et il renonce peut-être à beaucoup de profits; on ne le sait pas. Mais l'évaluation qu'on fait, nous, dans nos études de faisabilité, c'est que les permis pour la conduite de berlines ne devraient pas coûter... sinon un montant symbolique.

Or, quand on parle, de ce qui est devant la cour, à notre connaissance, il y a eu un refus de transférer de la part de la Commission Limousine Montroyal à un acheteur qu'on ne connaît pas, là. Il y a Limousine Montroyal qui est en contestation, qui est en permission d'appeler. Il y a également un C-36 parce que, actuellement, Limousine Montroyal n'est plus sous la protection et est en appel pour être sous la protection. Il y a aussi la juridiction de l'accréditation du syndicat, qui existe depuis plusieurs années, qui a été contestée parce qu'on dit que c'est du fédéral ou du provincial. Bon, c'est plus du provincial. Là-dessus aussi, il y a un appel.

Effectivement, il y a un certain nombre de procédures qui sont en cours, mais il y a aussi des gens qui ont difficilement les moyens d'être dans leur cour, parce qu'ils sont privés de leurs

revenus. C'est depuis le mois d'avril 1991 qu'il y a cessation de dispensation du service de berlines. Ils sont prêts et ils souhaitent pouvoir reprendre du service; ils font un examen de faisabilité qui les conduit à dire, chiffres à l'appui, que des permis à 50 000 \$, ce n'est pas viable pour assurer un service soutenu, que vous allez avoir une présence sur les heures de pointe, mais ne débarquez pas de l'avion en dehors des heures où les autres débarquent habituellement parce que, là, vous allez la chercher, votre berline. Eux sont en mesure de s'organiser pour assurer un service soutenu, modulé en fonction de la demande, organisé et respectueux des normes, des règles et des législations. Et, sur cette base-là, ils estiment, avec les préoccupations de sécurité et de formation continue, que 50 000 \$, faire le détour par l'acquisition d'un permis de taxi, demander ensuite la spécialisation du permis de taxi pour être capables de récupérer individuellement leurs jobs, c'est un cheminement qui, après 20 ans, leur semble inaccessible et odieux.

M. Elkas: Si vous permettez, Mme...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: ...la Présidente.

M. Brouillet: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M...

M. Brouillet: Brouillet.

La Présidente (Mme Bélanger): ...Brouillet.

M. Brouillet: Oui, je m'excuse. Simplement pour ajouter à ce que vient de mentionner M. Beaulieu, je pense qu'il faut bien garder en tête aussi toute l'instabilité que l'industrie a connue au niveau de la limousine berline à Montréal au cours des 15 ou 20 dernières années. Et, dans ce sens-là, les travailleuses et les travailleurs de la coop, quand ils ont examiné la situation au moment de la cessation des activités - il y a maintenant 22 mois, il faut le rappeler - ils ont fait l'évaluation avec le Groupe de consultation pour le maintien et la création d'emploi, qui est un groupe de travail qui a été institué par la CSN pour donner de l'expertise en matière d'évaluation de situation d'entreprise. On a évalué que, si on voulait mettre en place un service qui soit continu, qui soit également uniforme, qui donne une qualité de service, une permanence, il fallait être en mesure de mettre sur pied une coopérative où, pour que ça marche, il fallait que, d'une part, les travailleurs procèdent eux-mêmes à une mise de fonds de 2000 \$, qu'ils ajoutent une contribution supplémentaire équivalente à 2 % de leur salaire et qu'en plus,

par rapport au salaire qu'ils gagnaient au moment où Limousine Montroyal fonctionnait, ils acceptent une réduction de salaire de 7 %. Alors, tous ces calculs-là sont sans doute à refaire, parce que la situation n'est certainement pas mieux aujourd'hui qu'il y a deux ans, mais il y a une chose qui est certaine, c'est que si, par-dessus, il faut acheter des permis à 45 000 \$ ou 50 000 \$ pièce, ça rend l'expérience, entre guillemets, si vous me permettez l'expression, extrêmement hasardeuse.

Alors, c'est pour ça qu'on dit: Il nous semble que le gouvernement veut rendre possible, avec la loi 62, la conversion de permis de taxi en permis de limousine berline spécialisé. On aurait préféré quelque chose de plus exclusif, mais, s'il faut vivre avec ça, vivons-le. Mais que, nous, on n'ait pas accès à la possibilité d'obtenir un permis pour une quarantaine de véhicules, c'est ça qu'on trouve inacceptable et injuste dans le projet de loi qui est actuellement sur la table.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, je ne suis pas d'accord. Pour répondre à une des questions de M. Beaulieu, ces chauffeurs-là, je respecte aussi le fait qu'ils ont oeuvré dans ce milieu-là, puis qu'ils ont offert un bon service. Ils ont travaillé pour d'autres, évidemment. Ils ont travaillé non seulement pour Montroyal mais ils ont travaillé pour Concorde. Il y a parmi eux des gens qui connaissent le milieu, qui savent la sorte de service qu'on peut s'attendre à donner. Mais il n'y a rien qui empêche ces chauffeurs-là, s'ils n'ont pas les 45 000 \$, d'offrir leurs services à l'acquéreur du permis. Si, moi, je décide d'acheter un permis pour 45 000 \$, d'aller m'acheter une Cadillac, puis, vu que je ne connais pas trop le milieu, mais que je connais des gens dans votre syndicat qui comprennent ce que c'est, d'aller chercher votre chauffeur, puis de lui donner l'emploi, ça répond, en partie, à leur demande. Rien ne change, parce qu'ils travaillent encore pour un autre. Ce que je crois que vous nous demandez - puis, ça, c'est malheureux, on est devant la cour, là - c'est de payer, mettons, si vous voulez acheter 30 permis, 30 fois les 45 000 \$ si le gouvernement subventionne. «C'est-u» un peu la demande?

M. Brouillet: Non. Je regrette, mais non.

M. Elkas: Non. J'ai peut-être mal compris.

M. Brouillet: Non, voyez-vous, pour le respect des législations sociales, pour être respectueux des règles de la Commission des transports, pour suivre les directives, les normes du ministère des Transports, de la Société de l'assurance automobile, du ministère du Revenu,

les règles aussi qui régissent les salariés, un propriétaire, un employé, c'est la précarité, c'est l'insécurité et c'est un service organisé en broche à foin.

Nous reconnaissons que vous vouliez établir là-dedans cette concurrence dont vous parlez. Oui, très bien. Ce que nous réclamons, tout en respectant le droit des autres de gagner leur vie, c'est que vous ayez un noyau un peu plus considérable pour assurer une stabilité, un groupe témoin à ce service. C'est le sens de la demande que ceux qui y travaillent vous font. Et ils souhaitent, eux, être en mesure de pouvoir acquérir un permis pour 50 voitures. La Commission pourrait, si elle en a la possibilité, l'effectuer, mais ce seraient de nouveaux permis. C'est ça que nous vous demandons.

(12 h 10)

À quoi sert-il de détenir 92 permis qu'on peut transférer à un prix qu'on sait suicidaire pour l'opération? Et, quant au prix, ces travailleuses et ces travailleurs ne demandent aucune subvention. Ils ne vous demandent pas de payer à leur place quoi que ce soit. Ce qu'ils soumettent, c'est la possibilité de pouvoir se voir émettre un permis pour 50 voitures. Et, pour être capables de faire cette demande, selon votre projet de loi, il faudrait qu'ils soient déjà chauffeurs de taxi, qu'ils changent la voiture, qu'ils se procurent une berline, puis qu'ensuite ils vous fassent ça, ou qu'ils se placent comme salariés, un par un ou deux par deux, auprès de différents acheteurs éventuels de permis de taxi à 50 000 \$. Vous savez, dans les annonces classées, c'est un peu compliqué.

Et, ensuite, pour la stabilité du service, il y a un plus, il y a un avantage, nous semble-t-il, à pouvoir reconnaître cette légitimité-là qu'ils ont, d'une part. Et, d'autre part, quand vous dites vouloir l'offrir à tous les citoyens, à n'importe qui qui a les aptitudes et le métier pour le faire, il s'agit de ceux qui sont déjà là. Et c'est au nom de ceux-là qu'on vous fait cette demande pressante, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le ministre?

M. Elkas: Juste une petite remarque, parce qu'il y a des gens qui sont assis en arrière de vous et qui sont prêts à payer les 45 000 \$ et à les convertir. Je trouve difficile à accepter que les 45 000 \$ ne soient pas un montant juste. Vous dites qu'elle va faire banqueroute du jour au lendemain à la personne qui doit déposer un montant semblable. Mais n'oublions pas une chose: prenez seulement les véhicules de grand luxe, ils paient 5000 \$ par année; sur une période de 10 ans, c'est l'équivalent de 50 000 \$. Alors, les gens sont prêts à le payer parce que le marché est là. Ils paient 45 000 \$ pour un permis de taxi qui limite les tarifs, évidemment. Mais, là, on embarque dans une berline; il est

évident qu'on peut aller en chercher un peu plus pour justifier l'achat d'une automobile qui est plus luxueuse que celles qu'on voit normalement dans l'industrie du taxi.

M. Brouillet: Suite à des contestations en cour, il y a eu une entente avec votre ministère et Montroyal pour évaluer ce que ça vaut, un transport en berline de Dorval au centre-ville. Ça a été évalué - oui, le ministre, juste avant vous, mais le ministère y était - à 29,50 \$. Alors, on est loin des 80 \$ pour la grande limousine. Celle-là, je comprends qu'elle soit de grand luxe.

M. Elkas: C'est environ 40 \$?

M. Brouillet: La valeur du service de berline a été évaluée, à ce moment-là, à ça. Vous pourriez vous référer à vos études, à votre ministère. Par ailleurs, ces gens-là...

M. Elkas: En quelle année? Excusez, M. Brouillet.

M. Brouillet: En 1989. Et, ça a commencé à 21 \$. O.K. Par ailleurs, ces gens-là, les 125 dont on vous parle, leur revenu moyen annuel, c'était 22 000 \$. Alors, expliquez-moi où est l'espace de profit pour le propriétaire, à quel niveau de salaire décent ces gens-là vont être payés pour pouvoir supporter le coût d'acquisition d'un permis à 50 000 \$. Chanceux celui qui le vend parce qu'il essaie d'assumer ses pertes avec ça.

M. Elkas: Vous parlez d'un montant qui a été évalué à 29 \$. Je viens de demander à mes gens qui sont dans le milieu, puis ils ne se souviennent pas de ça.

M. Brouillet: 29,50 \$ du voyage.

M. Elkas: 29,50 \$ du voyage, qui a été évalué par votre industrie?

M. Brouillet: Par votre ministère.

M. Elkas: Bien, là, c'est parce que j'ai demandé la question...

M. Brouillet: C'est une entente avec Limousine Montroyal.

M. Elkas: Oui. J'ai demandé une question à mes gens et ils ne sont pas au courant de cette étude, mais on évalue le voyage, aujourd'hui, à 40 \$.

M. Brouillet: C'est ça. Entre les deux, il s'est passé de quoi; plus la TPS.

M. Elkas: Alors, c'est 40 \$ que des gens sont prêts à payer. Est-ce que votre argument

est le même? Est-ce que vous me dites que 40 \$ ne sont pas suffisants, qu'ils ne pourraient pas venir combler la partie qu'on doit mettre de plus pour acheter un véhicule, évidemment de luxe, pas de grand luxe, mais de luxe?

M. Brouillet: Je vais revenir directement à votre question, mais en ce qui concerne la question de la tarification dont on parlait tantôt pour un voyage Dorval-Montréal en berline limousine, vous vous rappellerez peut-être que, lorsque le ministère envisageait d'instaurer la réglementation à 40 \$ pour un voyage entre Dorval et Montréal, il y avait eu contestation de cette tarification-là, recours devant les tribunaux et, quelque part vers la fin de l'année 1989, il y a eu une entente entre toutes les parties impliquées sur un prix autour de 29,50 \$. Depuis ce temps-là, ça a été majoré, je pense, à 31 \$, plus l'ajustement avec l'arrivée de la TPS.

Et ce qu'on peut répondre à votre question: si on parle de 40 \$, vous dites, à ce moment-là: Ça pourrait peut-être compenser pour les 45 000 \$ que vous auriez à payer. Sauf que l'évaluation qu'on fait, nous, c'est que, si on fait ça, on risque fort d'aplatir complètement le marché de la limousine berline, qui n'est pas nécessairement le même que celui de la limousine de grand luxe où il y a une tarification qui s'établit autour de 80 \$. Alors, je pense que c'est important de tenir compte de ça.

L'autre élément aussi, auquel vous semblez vous référer: vous parliez d'équité par rapport à ceux qui pourraient accéder au marché à travers un permis de taxi. Mais, s'il y a quelqu'un qui paie 45 000 \$ avec son permis de taxi pour accéder au marché des limousines, lorsqu'il revendra son permis de taxi, il va avoir encore une valeur, ce permis-là; il va peut-être valoir 48 000 \$, 58 000 \$, on ne le sait pas. En ce qui nous concerne, nous, si un permis est émis sans qu'il y ait de frais particuliers autres que des frais d'administration, c'est certain que ce permis-là, si un jour il est révoqué, dans notre esprit, il n'aura pas plus de valeur qu'au départ. Donc, dans ce sens-là, on n'ira pas arracher 45 000 \$ au marché ou au gouvernement. Alors, ça, je pense que c'est une dimension de la question qu'il est extrêmement important de ne pas perdre de vue.

Demier aspect, aussi, c'est que, dans notre esprit, c'est la Commission des transports qui émettrait ces permis-là. Donc, évidemment, on devrait et on pourrait certainement tenir compte d'un certain nombre de critères ou de ratios du type de ceux qu'on utilise dans la réglementation concernant les permis d'autobus, de façon à ce que le marché ne soit pas inondé de berlines, là. On en a 11 aujourd'hui, on ne souhaite pas qu'il y en ait 1 100 dans 2 ans, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Brouillet. M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aimerais vous poser une question, sur le plan de l'information: Vous dites que Murray Hill ou Limousine Montroyal a arrêté ses opérations en avril 1991. Est-ce exact?

M. Brouillet: Oui, le 14 avril 1991.

M. Garon: Est-ce qu'ils avaient un permis pour chacun des véhicules qui était sous l'opération de Limousine Montroyal?

M. Brouillet: Non, c'était un permis pour l'entreprise, avec une spécification sur le permis qu'ils avaient droit jusqu'à 92 véhicules.

M. Garon: Ils l'avaient payé combien, ce permis-là?

M. Brouillet: Là, vous me posez une question embêtante. Je ne pourrais pas vous répondre.

M. Garon: Ils l'avaient depuis quand?

M. Brouillet: C'était une reconduction des droits acquis, là, qui a été expliquée ce matin.

M. Nadeau (Guy): Permettez-moi de...

M. Brouillet: En 1983...

M. Garon: Pardon?

M. Nadeau: ...vous préciser peut-être quelque chose. Si on se réfère un petit peu à ces permis de limousine là, il faut regarder qu'ils ont d'abord été émis en vertu du règlement sur les autobus et puis, dans les années soixante-dix, suite aux événements de Murray Hill, ils ont été transférés sous le règlement du taxi, mais en levant un moratoire qui ne permettait pas aux taxis de devenir limousines. À ce moment-là, évidemment...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est M. Nadeau qui a pris la parole, là. C'est pour le bénéfice de...

M. Nadeau: Oui, c'est ça. C'était un permis indivisible. Ça fait que ces permis...

M. Garon: Avant, ils opéraient avec un permis d'autobus.

M. Nadeau: Un permis d'autobus, au départ.

M. Garon: Après ça, ils sont devenus...

M. Nadeau: Après ça, ils sont venus sous le règlement sur le taxi, mais ça a toujours été un permis indivisible de 92 unités.

M. Garon: O.K.

M. Nadeau: C'est-à-dire qu'à ce moment-là le permis ne valait à peu près rien, au départ. Ça a été émis comme pour une entreprise.

M. Garon: Comme une compagnie d'autobus.

M. Nadeau: C'est ça.

M. Garon: Alors, autre point: Comme ils n'opèrent plus depuis avril 1991, bon, c'est un permis renouvelable chaque année qu'ils ont?

M. Lavoie (Louis): Oui.

M. Garon: Est-ce qu'il a été renouvelé en 1992?

M. Lavoie: Oui. Par l'achat d'une plaque, automatiquement, le permis se renouvelle.

M. Garon: Mais est-ce que la Commission des transports renouvelle des permis qui n'opèrent pas?

M. Lavoie: Ça se fait automatiquement, ça, par l'achat d'une plaque.

M. Garon: Bien, ça dépend, là. Quand on est dans un secteur contingenté, normalement, vous avez une obligation d'utiliser votre permis. Autrement, il n'est pas renouvelable. Dans un secteur qui n'est pas contingenté, moi, je peux avoir un permis d'automobile et ne pas prendre mon automobile, jamais. Dans un secteur contingenté, normalement, la conséquence du contingentement, c'est l'obligation d'utiliser son permis. Autrement, je peux avoir des permis juste pour contrôler le marché et établir un monopole ou un quasi-monopole. Ça n'a ni queue ni tête si on donne des permis à des gens qui n'opèrent pas leur permis. Là, c'est non seulement ça, mais c'est un privilège, un peu.

M. Elkas: Ça a été révoqué.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça a été révoqué, hein.

M. Garon: Ils ne l'ont pas, leur permis?

M. Elkas: Ça a été révoqué, mais ils sont allés en appel et ils ont eu gain de cause.

M. Garon: De quoi?

Une voix: La révocation du permis.

M. Elkas: La révocation du permis.

M. Lavoie: La révocation du permis a été annulée.
(12 h 20)

M. Garon: En quelle année?

M. Lavoie: Ça s'est fait en 1992.

M. Garon: Pour quel motif?

M. Lavoie: La révocation du permis a été faite en janvier ou février 1992; il y a eu un bref d'évocation.

M. Garon: Qui l'a révoqué?

M. Lavoie: La Commission des transports.

M. Garon: Pour quelle raison?

M. Marcil: Parce qu'ils ne l'utilisaient pas.

M. Lavoie: Parce qu'ils ne l'utilisaient pas.

M. Garon: Ils ne l'utilisaient pas?

M. Marcil: Ils sont allés en cour et ils ont gagné.

M. Garon: Là, c'est en appel?

M. Lavoie: Non. La révocation comme telle... Il y a eu un bref d'évocation où la Cour supérieure a simplement dit que c'était déraisonnable et elle a ordonné à la Commission des transports de continuer le dossier de transfert de permis, parce qu'il y avait deux demandes devant la Commission: un avis proprio motu de la Commission pour révoquer le permis et il y avait Limousine Montroyal qui demandait aussi de transférer son permis. Alors, la Cour supérieure a tout simplement accueilli le bref d'évocation, elle a dit que c'était déraisonnable d'avoir révoqué le permis et elle a ordonné à la Commission des transports de procéder au transfert du permis. La Commission a fait des audiences, elle a entendu le dossier. Elle a rendu sa décision à la fin de novembre, disant qu'elle rejetait la demande de transfert de permis. Et tous ces dossiers-là sont en appel actuellement devant la Cour d'appel. Donc, le permis est là, mais c'est en appel.

Une voix: Pendant ce temps-là, le monde n'a pas de service.

M. Garon: Puis, là, vous, votre demande, c'est quoi? Vous voulez avoir un permis de coopérative?

M. Lavoie: C'est d'avoir la possibilité de soumettre notre projet à la Commission des transports, qu'on ouvre le marché, qu'on mette des critères, comme M. Brouillet le mentionnait tantôt, dans le domaine de l'autobus où il y a des critères, où les gens peuvent faire une demande. C'est ça qu'ils veulent, les gens. Les

gens veulent travailler, ils veulent, par le biais de la Coopérative, avoir la possibilité de soumettre leur projet. Si ça rencontre les critères et les normes, à ce moment-là, qu'on leur donne le permis qui leur permette de travailler; sinon, à ce moment-là, au moins, ils auront eu la chance de soumettre leur projet.

Là, ils n'ont même pas la possibilité, en vertu de ce projet de loi là, de soumettre une demande de permis à la Commission des transports. Je comprends que le but est très louable, parce que, depuis le début, la politique du gouvernement a été de réduire le nombre de permis à Montréal. On a fait le programme de rachat, qui a été peut-être plus ou moins satisfaisant. Là, on arrive avec le programme, en voulant lever le moratoire, de spécialiser les permis de taxi en permis de limousine. Il est évident que le nombre de permis de taxi va diminuer, mais c'est eux, les travailleurs de la limousine, qui sont là depuis une vingtaine d'années, qui sont pénalisés.

Alors, on essaie de régler un problème d'un bord, mais on en crée un autre de l'autre bord. C'est pour ça qu'ils veulent avoir la même chance. Qu'on leur donne simplement la chance d'aller devant la Commission des transports, comme n'importe quelle entreprise pourrait le faire, et de soumettre leur projet. Et, si la Commission des transports en vient à la conclusion qu'ils peuvent avoir leur permis, qu'on leur donne leur permis. C'est tout simplement ça qu'ils veulent avoir.

M. Garon: Mais, là, qu'est-ce qui les empêche d'y aller?

M. Lavoie: Ils ne peuvent pas faire de demande, la loi ne le permet pas.

M. Garon: C'est ça. Et vous demandez quoi, comme disposition à la loi?

M. Lavoie: D'amender la loi pour permettre que n'importe quelle entreprise puisse faire des demandes de permis, d'ouvrir le marché pour leur donner une chance de s'essayer et de présenter leur projet à la Commission des transports. Qu'il y ait des règles, qu'on établisse des normes, qu'on dise que ça prend de l'expérience, qu'il faut des états financiers, qu'ils soient solvables. Qu'on mette des normes, comme dans le domaine de l'autobus.

Dans le domaine de l'autobus, c'était gelé, puis, voilà quelques années, on a changé les règles et, maintenant, n'importe quelle compagnie d'autobus peut faire une demande en autant qu'elle justifie qu'elle rencontre les normes de la Commission. Alors, c'est la même chose qu'ils veulent avoir, la même possibilité. C'est, quand même, des gens qui ont travaillé toute leur vie, puis ce n'est pas des gens qui peuvent être recyclables. Si vous regardez ces gens-là, ils ont

une moyenne d'âge de 45 ans. Vous avez des gens qui sont dans la cinquantaine avancée. Il y en a qui ont jusqu'à 30 ans d'expérience dans le domaine de la limousine. Qu'est-ce que vous allez faire avec ces gens?

M. Garon: Croyez-vous que c'est un marché qui devrait être contingenté ou non?

M. Lavoie: Il est évident que la Commission des transports devra évaluer le marché pour fixer un certain nombre de véhicules. On ne peut pas arriver, comme M. Brouillet le disait, donner des permis de même et en avoir 1000. Tout le monde va crever de faim. Ça, c'est évident. Alors, qui doit l'évaluer? «C'est-à» le législateur ou la Commission des transports? Nous, on pense que la Commission des transports est peut-être mieux placée pour pouvoir faire des études, entendre des témoins, avoir une preuve qui pourrait lui dire: Est-ce que ça prend 50 permis sur le marché de Montréal ou si ça en prend 100, pour 100 véhicules, ou 150, ou 192? C'est ça qu'il y avait, là, 177 ou 180 véhicules. Peut-être qu'aujourd'hui 50 seraient suffisants. Peut-être que, l'an prochain, avec l'activité économique, on devra monter à 75 ou à 100. On ne le sait pas. On veut que ce soit ouvert, puis que la Commission des transports le détermine. S'il y a des besoins, elle les comblera.

M. Garon: Pensez-vous que ça devrait être le même régime légal qui couvre le taxi, les berlines, les limousines de grand luxe?

M. Lavoie: Je pense qu'au niveau des taxis ils en ont assez. Je veux dire qu'il y en a même trop. Ça fait que...

M. Garon: C'est ça que je vous demande. Êtes-vous avocat?

M. Lavoie: Oui.

M. Garon: Je me demandais... Ce n'est pas ça. C'est parce que, comme le taxi opère au taximètre, que la berline est, au minimum, à 40 \$, puis la grand luxe à 80 \$, ce n'est pas les mêmes marchés du tout. Moi, si je ne suis pas un amateur de berline, je ne prendrai pas de berline. Je vais prendre un taxi ou je vais prendre l'autobus. Si je suis un amateur de limousine de grand luxe, pour une raison ou pour une autre - je peux avoir des raisons de sécurité, toutes sortes de raisons - je suis dans ce marché-là ou je ne suis pas dans ce marché-là. Je suis un client de ça ou non. Dans le fond, ils sont compétitifs, puis ils ne le sont pas. C'est des marchés différents.

Est-ce que vous pensez que le régime légal devrait être le même pour couvrir le taxi, qui est un marché... Les autobus ne sont pas réglés par la loi du taxi. Peut-être qu'il y a un problème

me parce qu'on essaie de réglementer par une même loi des choses qui ne devraient pas être dans la même loi, en tout cas dans les mêmes dispositions. Alors, est-ce que vous pensez que ça devrait être... Parce que, là, on va arriver à un régime qui va se ressembler. Les dispositions à l'article 17, que M. Beaulieu a soulignées tantôt, ça va être des dispositions qui vont se ressembler. On pense un peu comme si des limousines, des berlines, puis des limousines de grand luxe, c'étaient des variétés de taxi. Moi, je ne suis pas sûr de ça du tout. C'est pour ça que je me demande, si on considère que ce sont des marchés différents...

M. Lavoie: C'est des marchés différents.

M. Garon: ...si ça devrait être régi différemment.

M. Lavoie: C'est des marchés différents, puis ça devrait être régi différemment. Parce que les équipements, ce n'est pas la même chose. Ce n'est pas les mêmes voitures, l'équipement est différent. Il y a toutes sortes de conditions qui font que ce n'est pas le même marché.

M. Nadeau: J'aimerais peut-être faire une précision sur l'opération de limousines que les gens, des fois, connaissent moins. Quand on regarde le projet, je sais bien que le gouvernement essaie de favoriser l'intérêt public, mais, à partir du moment où on va permettre à des taxis de devenir limousines, la question qu'on peut se poser: Quelle va être la spéculation qui va être apportée? Est-ce qu'on va lui donner une valeur de 100 000 \$? Le consommateur, au bout de la «track», c'est toujours lui qui va faire les frais de ça. Quand on opérerait les marchés de limousines à l'aéroport, comparativement aux taxis, on pourrait situer une différence qui jouait, très souvent, à peu près à 7 \$, 8 \$, puis il y avait un marché. À 40 \$, moi, je vais me poser beaucoup de questions. Il n'y aura plus de marché de limousine parce que, dans la récession, on n'est pas en demande, on s'en va vers le «free trade», vers la réduction de tous les coûts. Ce n'est sûrement pas une demande qui va aller en croissant.

La question qu'il faut se poser... À partir d'une structure d'une coopérative, d'un groupe organisé qui est spécialisé dans le domaine, vous avez des gens qui sont uniformisés uniformément, vous avez des véhicules qui sont standardisés. Quand vous faites des contrats avec des grosses conventions, bien, vous offrez un service, vous faites une facturation. On ne fait pas 50 facturations pour 50 chauffeurs de taxi. Vous avez des gars qui ne passent pas à 4 heures ou à 1 heure pour donner du service de limousine à l'aéroport. On ne transporte pas des colis, on transporte des humains. Et puis, on a des horaires précis, de 12 heures, pas des horaires de 20 heures.

Vous savez, quand vous laissez la liberté aux gens de décider de faire de l'argent, où est-ce qu'on va s'arrêter pour en faire, de l'argent? Mais la qualité au bout, est-ce qu'on va faire du «top» avec les gens? Je ne le sais pas, moi. C'est arrivé. Je veux dire qu'il y a bien des questions qu'il faut se poser. Et puis, est-ce qu'on va donner des services de limousine les fins de semaine? Si j'ai fait assez d'argent, moi, puis que je suis satisfait de mon affaire, je reste chez nous. Personne ne donne les services. Je veux dire les congés. Les limousines, on est affecté par ces services-là, les fins de semaine. On doit se réajuster. Les fins de semaine, les demandes sont moins importantes. Dans la semaine, les demandes sont là. Mais c'est tous des facteurs. À partir du moment où on divise toutes ces choses-là, bien, le contrôle est bien moins évident. Il y a bien des questions à se poser. Quand on est regroupé, évidemment, dans une coopérative, il y a un certain nombre de personnes qui suivent des standards, qui paient des impôts, qui paient de l'assurance-chômage. Mais, quand on divise ces gens-là, quelle est la récupération? Vous, comme citoyens, vous payez des impôts, puis pourquoi on donnerait des particularités à des gens? Eux autres, est-ce qu'ils vont en payer? Tous les problèmes qui ont été reliés à la limousine depuis les dernières années: on s'est fait déclarer comme des gens à salaire, à pourcentage, et puis on a été considérés comme des payeurs de taxes, et puis...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous étiez sur une bonne lancée, là. Comment vous distingueriez le marché de la berline, de la limousine de grand luxe par rapport au taxi? Parce que, là, à l'article 17, on dit: «autoriser un titulaire de permis de taxi à spécialiser son entreprise en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe». Ça veut dire qu'il va pouvoir opérer dans les trois, au fond.

M. Nadeau: Il faut absolument que ce soient des marchés différents.

M. Garon: Hein?

M. Nadeau: Il faut absolument que ce soient des marchés différents.
(12 h 30)

M. Beaulieu: Si vous permettez, ce n'est pas les mêmes exigences d'équipement et de véhicules. Et le fait d'avoir bloqué et de bloquer l'offre va avoir un effet artificiel à la hausse sur les prix aux usagers. Nous, ce qu'on pense, c'est qu'il y a certaines économies d'échelle du fait de fonctionner sur une base regroupée, avec un permis à plusieurs véhicules, qu'ils sont en mesure de fournir une meilleure qualité de

service soutenu, de fonctionner, dans l'intérêt public, à meilleur coût. Et c'est légitime dans la mesure où ils sont prêts à prendre le risque d'entreprise de redémarrer sur leurs propres bases, sans demander plus et pour se donner un peu plus de stabilité plutôt que l'aide sociale qui est leur perspective, là. C'est ça qui est le sens et la légitimité de ce qu'ils demandent. Ils veulent vivre, ils ne veulent empêcher personne d'autre, mais ils veulent avoir la chance, parce qu'ils se sentent captifs d'une situation qui les concerne, sur laquelle ils n'ont pas de prise, mais en ayant pourtant toute la légitimité.

Et je parle de hausse de prix et de qualité de service non seulement par rapport à l'économie d'échelle, mais, en passant par le permis de taxi - absolument! ceux qui sont déjà là et qui n'en ont pas - ce sera l'occasion de pousser à la hausse aussi la valeur de ces permis spécialisés pour lesquels il n'existe pas de valeur actuellement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, excusez-moi, une minute. Ça prend le consentement des membres pour terminer. Il reste deux minutes à votre intervention et, normalement, on devrait suspendre les travaux jusqu'à 14 heures. Mais, là, je pense qu'avec le consentement on va obtenir les deux minutes.

M. Maltais: Consentement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous pouvez continuer, M. Beaulieu.

M. Beaulieu: Je ne veux pas abuser du temps de la commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, il reste deux minutes.

M. Elkas: Non, vas-y!

M. Beaulieu: On vous est reconnaissants.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, est-ce que vous avez une autre question?

M. Garon: Non. Mais il n'a pas fini.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

M. Beaulieu: Alors, ça pousse à la hausse la valeur des permis pour la partie qui, actuellement, n'est pas évaluée, n'est pas évaluable. Ça va leur en donner une, à la hausse. Alors, économie d'échelle perdue, précarité, revenus maintenus dans l'insécurité, service au public rendu plus compliqué à des périodes, quand on parle de service soutenu.

Il nous semble que la présence d'un secteur témoin, d'un groupe témoin capable de fonction-

ner au meilleur coût, ça peut, sur la qualité, sur les prix, dans l'intérêt public et par rapport à la légitimité de ces gens-là dont c'est le métier depuis 20 ans... Il nous semble que l'article 17 du projet de loi est odieux à cet égard-là et on souhaiterait qu'ils ne soient pas obligés de passer par la détention d'un permis de taxi pour ensuite demander une spécialisation pour être capables d'exercer leur métier de chauffeur de berline et de fournir le service à la population, de qualité et à un prix maintenu raisonnable. Merci, Mme la Présidente.

M. Garon: Au fond, votre principale recommandation, c'est que l'article 17 soit... Qu'un permis de taxi soit un permis de taxi, un permis de service de limousine soit un permis de service de limousine, puis un permis de service de limousine de grand luxe soit un permis de service de limousine de grand luxe. Alors, ce seraient trois permis différents, spécialisés dans leur domaine. C'est ça, votre représentation?

M. Beaulieu: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, messieurs, pour votre présentation et la discussion qui a suivi. Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 35)

(Reprise à 14 h 17)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi. Au moment de la suspension des travaux, à 12 h 30, nous étions...

Mémoire déposé

Ah, avant, pendant la suspension des travaux, la CSN a déposé un mémoire que je dépose aux membres de la commission.

Une voix: Est-ce qu'on va en avoir?

M. Garon: Il en avait des copies, mais il ne savait pas comment... C'est la première fois qu'il venait en commission parlementaire, le monsieur qui l'avait. Je ne sais pas s'il est encore là? Il est là, oui. Et puis on disait, bien, qu'on ne voulait pas le pénaliser. Il en a donné une copie au secrétaire pour qu'on le dépose.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, comme nous étions à l'audience des groupes, là, je demanderais à A-12, M. Normand Saint-Cyr, de bien vouloir s'approcher à la table.

M. Garon: A-12 et A-5 sont ensemble.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, il est tout seul, A-12.

Le Secrétaire: On va lui demander de s'identifier.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, on va les identifier, là. Il est supposé être tout seul. Alors, si vous y étiez cet avant-midi, vous connaissez le processus réglementaire de la commission. On va vous donner un maximum de 45 minutes, dont 15 minutes pour votre exposé qui sera suivi d'un questionnement des 2 groupes parlementaires.

Alors, je vous demanderais, avant de commencer votre exposé, de bien vouloir vous identifier et d'identifier les personnes qui vous accompagnent.

Ligue de taxis de l'Ouest de Montréal (A-12)

M. Saint-Cyr (Normand): Alors...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous, est-ce que vous avez un mémoire à déposer ou si c'est...

M. Saint-Cyr: Il y a déjà un mémoire qui a été donné à l'Opposition, je crois, un mémoire conjoint. Mais on pourra peut-être en donner un par la suite. Je ne l'ai pas... J'ai ma copie ici, personnellement.

M. Garon: On peut en prendre une photocopie? C'est parce qu'il y a des...

M. Elkas: Le mémoire, c'est le sien, là, parce que A-5 s'est retiré, hein, de ce mémoire?

Une voix: Oui. C'est A-12.

M. Elkas: Non, non, c'est A-12, M. le député.

Une voix: A-5 s'est retiré. C'est la lettre qu'on vous a montrée.

M. Saint-Cyr: O.K. Je vais vous laisser un mémoire. J'ai simplement ma copie ici. Alors, je vais me présenter.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.
(14 h 20)

M. Saint-Cyr: Mon nom est Normand Saint-Cyr. Je suis vice-président de la ligue de taxis de l'ouest métropolitain, ce qui est appelé A-12, président de la coopérative de taxis de l'ouest métropolitain - c'est une association de services - et membre de la table de concertation de la CUM. Je vous présente ici, à ma gauche, M. Ali Boudiba, président de la ligue de taxis de

l'ouest métropolitain, ainsi que M. Michel Daigneault, président de l'Association québécoise des intervenants du taxi, qui est appelée l'AQIT.

Mme la Présidente, M. le ministre et MM. les députés, merci de me donner la chance de m'exprimer. Ce matin, si nous sommes partis de Montréal, accompagné de mes confrères, c'est que notre avenir dans le domaine du taxi est dans une situation délicate qui aura des répercussions dans le futur.

Je dois, en premier lieu, vous remercier d'avoir accepté le rejet du reçu, la note de passage, ainsi que la publicité. Je crois que notre réunion du 15 janvier sur la consultation où on a été invités au bureau du ministre des Transports concernant le projet a porté fruit. J'aimerais vous mentionner qu'on est d'accord. Par contre, nous voulons certaines modifications concernant l'article 18.1 et l'article 32.2.

Avant de commencer mon résumé, j'aimerais, pour le bien de la table, vous expliquer l'île de Montréal. Prenez note qu'elle est divisée en trois agglomérations. Vous avez A-5, qui est l'est de Montréal, vous avez A-11, qui est le centre-ville de Montréal, et A-12, qui est l'ouest de l'île de Montréal. Pour vous présenter mon résumé, ici, je vais vous faire lecture de l'article 4, 18.1 du projet de loi 62: «Malgré le deuxième alinéa de l'article 18, un permis de taxi délivré pour le territoire de l'agglomération de Montréal ou pour le territoire de l'agglomération de Québec et spécialisé en service de limousine de grand luxe peut être exploité sur tout le territoire du Québec si la place d'affaires ainsi que l'endroit où est garée pour fins de remisage et d'entretien la limousine de grand luxe de cette entreprise sont situés en tout temps dans l'agglomération d'origine du permis».

Nous, conjointement, ici, nous vous mentionnons que l'article 4, 18.1 du projet de loi 62 devrait se lire ainsi, pour nous - le deuxième alinéa de l'article 18 de la loi T-11.1 dit ceci: un permis de taxi spécialisé en service de limousine peut «étendre ses opérations au territoire de l'autorité régionale» - pour le territoire de chacune des trois agglomérations.

Alors, si on regarde le contexte, tantôt, on parlait de l'agglomération de Montréal dans le projet de loi 62 et, nous, on parle de chacune des trois agglomérations, ce qui est très important pour nous, situées sur l'île de Montréal. Ledit permis de taxi spécialisé en limousine devrait se retrouver dans l'article 4, 18.1 du projet de loi 62 et donner les mêmes droits et privilèges à chacune des agglomérations A-5, A-11 et A-12 pour ce qui touche le service de limousine.

Les conséquences et l'importance de ce petit mot de changement dans le projet de loi, pour nous, reflètent beaucoup de choses, quand on parle de l'agglomération de Montréal et des trois agglomérations de Montréal. Pour nous, les conséquences de l'article 18.1 du projet de loi 62

créent une discrimination intolérable pour A-5 et A-12. Il permet exclusivement aux titulaires de l'agglomération du centre de Montréal, A-11, de se spécialiser en limousine. Certains de nos membres travaillent depuis 30 et 40 ans sur le taxi. L'Assemblée nationale s'apprête à permettre à certains détenteurs de permis de taxi d'obtenir une plus-value ou une spéculation, si vous voulez, à leur permis et elle le refuse pour le reste de l'île de Montréal. Actuellement, la valeur des permis sur l'île de Montréal est comparable. Nous ne comprenons pas pourquoi nos députés peuvent accepter de nous affecter de la sorte. Cela va contre l'intérêt public et la justice la plus élémentaire. Nous avons droit à l'égalité des chances. Rien ne peut justifier une telle discrimination. C'est intolérable, d'après nous.

Alors, M. le ministre m'a demandé tantôt: Vous avez reçu une lettre d'A-5; maintenant, vous parlez de votre projet et A-5 n'est plus inclus. On vient de recevoir ce matin quelque chose, là, qui dit qu'il se retire de l'article 18. Maintenant, s'il y a des choses qui se sont passées dans les dernières 24 heures, c'est contre mon gré. Je n'étais pas au courant, à part de ce matin.

Alors, pour expliquer les conséquences de la phrase, comme on en a parlé, le 15 janvier, avec M. Trudel et en présence de Mme Denault, pour nous, de l'ouest de Montréal, donner l'agglomération de Montréal dans l'article du projet de loi avait une grosse conséquence, car les projets de loi qu'on est en train de préparer maintenant... Vous savez que des projets de loi, ça ne change pas à tous les jours et qu'on devra vivre avec ce qui va se décider. Alors, nécessairement, ce n'est pas plus difficile, d'après nous, d'inclure dans le projet de loi que les trois agglomérations auront droit à devenir un jour T12 pour TS.

Maintenant, juste pour confirmer un peu le tout, ce matin, j'ai pris connaissance d'un avis juridique concernant l'article 18.1 et je vais vous en faire part. Il n'existe, évidemment, aucune jurisprudence pertinente quant à l'application de cet article, le moratoire quant à l'octroi de permis spécialisés n'ayant pas encore été levé. Par ailleurs, l'intention du législateur nous apparaît relativement claire: seul un titulaire de permis de taxi pour l'agglomération A-11 pourra avoir accès à toutes les autres agglomérations de la CUM dans la mesure où la CTQ donne l'autorisation appropriée.

En ce qui a trait aux autres agglomérations, les détenteurs de permis de celles-ci ne pourraient que desservir par service spécialisé leur propre agglomération, sous réserve des exemptions relatives à la toute fin de l'article 18. Ces exemptions sont conformes aux prescriptions déjà prévues à la réglementation dans le domaine du taxi, à savoir qu'une course sera autorisée dans la mesure où son point d'origine ou sa destination est située dans l'agglomération concernée.

Par ailleurs, s'il advenait qu'une agglomération ne possède aucun service spécialisé, les membres des autres agglomérations pourraient toujours la desservir.

Un point dans la loi qu'il ne faut pas oublier, non plus, c'est, à l'alinéa 4°, remplacement, dans la quatrième ligne du paragraphe 2° du quatrième alinéa, des mots «de luxe» par les mots «en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe». Ce que nous croyons comprendre, c'est qu'en donnant à l'agglomération de Montréal qu'on appelle, nous, A-11, le droit de se convertir en T11 pour TS vous lui donnez par le fait même le droit de ramasser sur tous les territoires, alors que les autres agglomérations de Montréal, qui comprennent A-12, seraient limitées à la loi du taxi qui dit que, si tu vas à Montréal ramasser un client, tu dois retourner dans ton territoire.

Alors, nous croyons injuste que seulement l'agglomération de Montréal soit titrée à cette fin et ait un territoire voulu à la grandeur qu'elle désire. Nous croyons que ce n'est peut-être pas grand-chose pour certaines personnes, mais ça a beaucoup d'importance pour d'autres. Si, un jour, la A-12, la A-5 ou une autre agglomération veut se spécialiser, alors, il y aura la loi qui lui dira: Oui, monsieur, vous avez le droit. Mais, comme c'est présenté là, je crois que je dois vous avouer que c'est la grosse agglomération de Montréal qui a les plus gros bénéfices de ce genre de changement du projet de loi.

Vous savez, ce n'est pas facile de représenter l'industrie du taxi. On doit se battre continuellement, on doit se tenir au courant, malgré que le projet de loi 62 nous soit parvenu très, très tard et même qu'il n'y avait aucune consultation publique, à ce qu'on s'est fait dire. Vous savez qu'à la consultation qui s'est produite le 15 janvier on représentait quand même 8000 permis dans la province de Québec. On était assis à une table et on a dit clairement sur certains points: On n'est pas d'accord. Moi, j'étais franchement découragé du fait qu'on a un droit de parole, mais que ça ne change rien. J'étais vraiment découragé de cette rencontre-là et je vais vous dire la franche vérité, c'est comme si on nous projetait quelque chose, on vous consultait pour un projet de loi, mais on vous disait au départ: Messieurs, lisez-le si vous voulez, mais il n'y a rien qui va changer. Par contre, je vous ai mentionné tantôt que j'ai apprécié les changements des trois sujets qui étaient d'une grande importance aussi.

(14 h 30)

Alors, le projet de loi 62, pour nous, ce n'est pas la question qu'on veut mettre des bois dans les roues à tout le monde et qu'on est ici juste pour le plaisir de le faire. Mais, si on pouvait toucher l'importance de changer une loi; à nos yeux, c'est capital, dans le sens que ce qui est inscrit là, c'est quasiment discriminatoire de le faire ainsi, car on s'aperçoit qu'on n'est pas

grand-chose. Alors, on est ici pour se faire entendre.

Maintenant, l'autre article - je crois que j'ai fait le tour de l'article 18.1 - avec lequel on n'est pas d'accord, c'est l'article 32.2.

M. Thérien: Attendez que je me retrouve, là. Il est ici dans la première.

M. Saint-Cyr: Quand on parle de l'article 7 au paragraphe 32.2 du projet de loi 62, c'est: «Un permis de taxi spécialisé en vertu de l'article 18 ne peut faire l'objet d'une demande d'autorisation de transfert à moins qu'il ne se soit écoulé plus de deux ans depuis sa spécialisation.» Nous, dans la modification, nous mentionnons ici, à l'article 7, 32.2, que le permis de taxi transféré en permis de limousine puisse redevenir permis de taxi en tout temps. Le titulaire de permis spécialisé de limousine ne peut vendre son permis avant qu'il redeviennent permis de taxi.

Ceci veut dire, en résumé, que, par exemple, moi, Normand Saint-Cyr, avec mon permis T12, je décide, avec ce projet de loi là, de me lancer dans le TS et de faire le transfert. Pour une raison quelconque, j'ai rêvé en couleurs. Je pensais que c'était plus payant que ça. Je m'aperçois que vraiment, là, non, j'ai fait une erreur, je n'aurais pas dû m'en aller en TS. J'aurais bien dû rester T12. Mais, d'après le projet de loi 62, c'est fini. Je dois mourir pendant deux ans ou je dois rester avec ça. La loi me dit que je ne peux pas transférer.

Tout ce qu'on vous demande en pensant au chauffeur de taxi qui veut se lancer dans le taxi spécialisé, mais qui a fait une grave erreur, c'est qu'il aurait le droit en tout temps de redevenir T12, T11 ou T5. Quand il aura fait son transfert, il ne le pourra plus pendant deux ans. S'il a fait une erreur, il est pris pour deux ans. Alors, tout ce qu'on vous demande de prendre en considération, messieurs, c'est que, si on transfère son permis de taxi en limousine, on aimerait bien à revenir au permis de taxi, car...

M. Elkas: Vous pouvez.

Une voix: Vous avez le droit. Vous avez le droit de revenir.

M. Elkas: C'est une mauvaise interprétation d'une loi.

Une voix: Attendez un peu. Il va finir...

M. Saint-Cyr: Je vais finir, là.

M. Elkas: Allez-y, je m'excuse.

M. Saint-Cyr: D'accord. Mais, moi, le point que je suis en train de vous expliquer...

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste

deux minutes.

M. Saint-Cyr: D'accord, madame, merci. ...c'est l'importance de transférer le permis en TS, de donner la chance que le TS redeviennent taxi. Vous savez fort bien que, oui, on est d'accord à prendre des taxis et à s'en aller en limousine. Oui, on a des belles voitures: on en a des Cadillac, des «town cars», toutes des voitures de classe. Il y en a. Je ne vous dis pas toutes, mais il y en a dans toute l'île de Montréal, il y en a partout. Mais, de grâce, prenez en considération que, si la personne veut revenir, les deux ans, on aimerait que ce soit enlevé, car je crois que, dans l'industrie du taxi, vous avez des personnes professionnelles qui suivent de plus en plus de cours, qui sont formées à atteindre un niveau de clientèle. Je pense que ce serait important de prendre ces points-là en considération. Je vous remercie beaucoup de m'avoir écouté.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Saint-Cyr. M. le ministre.

M. Elkas: Je vais donner le droit de parole au député de Rousseau parce qu'on a fait mention de choses que... Ce n'est peut-être pas une mauvaise interprétation. Vu que le député de Rousseau a présidé cette table de concertation ou de consultation, il a demandé le droit de parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Mais ce que vous venez de dire, là, lorsque vous devenez TS, vous avez la possibilité, sans attendre deux ans, de redevenir T11, T12, T5. C'est possible, ça. C'est dans la loi.

Une voix: Mais si vous voulez vendre.

M. Thérien: Si vous voulez vendre, ça, c'est une autre affaire.

M. Saint-Cyr: On s'entend clairement que, dans l'article du projet tel que présenté, «un permis de taxi spécialisé en vertu de l'article 18 ne peut faire l'objet d'une demande d'autorisation de transfert à moins qu'il ne se soit écoulé plus de deux ans depuis sa spécialisation».

M. Thérien: De transfert à une autre personne, de vendre à une autre personne. Mais, vous, là, vous vous êtes transformé en TS. Vous voulez redevenir T12, sans transférer à un autre, vous avez le droit. Ici, à l'article 21 de la Loi sur le transport par taxi: «Le titulaire d'un permis de taxi spécialisé peut demander à la Commission de révoquer les restrictions et de recouvrer son permis de taxi». Article 21. Ça n'a

pas changé, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des commentaires sur ça, M. Saint-Cyr?

M. Saint-Cyr: Oui, j'aurais un commentaire là-dessus. D'accord, on l'a peut-être mal interprété. Nous parlons ici, dans le projet de loi, de demande d'autorisation de transfert à moins de deux ans.

M. Thérien: Ah! C'est transféré.

M. Saint-Cyr: D'accord. Je vais me réexpliquer. Si la personne a transféré, autant que, si elle n'a pas aimé faire le TS, elle peut revenir...

M. Thérien: Oui.

M. Saint-Cyr: ...toujours dans l'agglomération de Montréal... On parle toujours pour notre nouvelle chose du T12. Mais, s'il demande de transférer le permis, là, il est fait. Il ne peut rien changer. Il y a deux ans qu'il doit faire absolument en limousine.

M. Thérien: Il peut peut-être vendre à un autre, à un tiers.

M. Saint-Cyr: On ne parle pas... Bien, je veux dire le transférer à un autre.

La Présidente (Mme Bélanger): Transférer, c'est vendre.

M. Thérien: Mais c'est vendre, ça, transférer.

M. Saint-Cyr: Oui.

M. Thérien: Bien oui, mais...

M. Saint-Cyr: «Un permis de taxi spécialisé en vertu de l'article 18 ne peut faire l'objet d'une demande d'autorisation.»

M. Thérien: On est d'accord là-dessus, mais lui, le propriétaire, comme dans l'exemple que vous spécifiez tantôt, trouve qu'il a fait une mauvaise affaire en s'en allant TS, il a le droit de revenir au taxi. C'est le chauffeur de taxi qu'on défend, là, c'est lui-même. Mais, il ne faut pas passer son temps à vendre un permis et à l'échanger par une vente aussi. Si on parle du propriétaire, il a le droit de le faire.

M. Saint-Cyr: Alors, ce qu'on comprend, d'après l'article, c'est que la personne a le droit de le faire, mais que le permis de limousine doit toujours redevenir taxi. On vous dit...

M. Trudel (Michel): Le permis de taxi qui a été spécialisé par la Commission peut redevenir

taxi à la demande du titulaire. Alors, ça, ça n'a pas été changé dans la loi. La seule chose que l'on a inscrite dans la loi, c'est pour éviter des transferts, des ventes à un tiers à court terme. On a dit: Un permis qui aura eu le privilège de se spécialiser en limousine ne pourra pas être vendu à un autre avant qu'un délai de deux ans se soit écoulé. C'est juste ça qui est dit.

M. Saint-Cyr: Alors, dans l'exemple, le chauffeur garde son permis deux ans et il peut le vendre.

M. Elkas: Il peut demander un transfert.

M. Saint-Cyr: Nous, on vous dit qu'il doit redevenir taxi, mais, dans la loi, c'est que, s'il a fait ses deux ans, il peut le revendre, son permis de limousine.

M. Trudel (Michel): Oui.

M. Saint-Cyr: Alors, nous, on avait un peu peur là-dessus. C'est que, s'il y a beaucoup de taxis qui se spécialisent en limousine...

M. Thérien: Ça, on est d'accord là-dessus. C'est que votre appréhension, vous, vous souhaitez... Puis vous l'avez émis, le 16 juin. Parce que, quand vous parliez des consultations tantôt, on voit que la ligue A-12 était représentée par deux personnes, au mois de juin...

M. Saint-Cyr: D'accord.

M. Thérien: ...à Montréal et à Québec en plus. Donc, vous vous êtes exprimés. Dans une consultation, vous vous exprimez. Ça ne veut pas dire que tout est retenu. On est ici, en session, pour parler de la loi et on débat de la loi. Votre appréhension, c'est de dire que, lorsque quelqu'un transfère en TS, il faut qu'automatiquement il revienne en taxi. Vous ne voulez pas que les personnes puissent le vendre après deux ans. C'est ça que vous ne voulez pas.

M. Saint-Cyr: Oui. L'important, ce que je vous dis, c'est de garder ce permis-là qui s'est transféré en taxi.

M. Thérien: Bon, c'est ça. De toute façon, vous l'aviez émis, à ce moment-là. Vous l'émettez de nouveau et on l'écoute, on l'enregistre.

M. Saint-Cyr: C'étaient les deux points qu'on avait sur le projet de loi 62.

M. Thérien: Mais je veux juste revenir sur un fait. Vous avez bien mentionné, puis vous êtes d'accord comme vous l'avez toujours été, ainsi que l'ensemble des ligues de taxis, que, pour l'obtention d'un permis de limousine berline, la seule voie serait par l'achat d'un permis de

taxi.

M. Saint-Cyr: Oui, d'accord.

M. Thérien: Non, c'est parce qu'on a eu d'autres personnes avant qui disaient le contraire, là.

M. Saint-Cyr: Oui, entièrement d'accord. Ça ouvre la porte à un marché du taxi de se lancer dans la limousine. On comprend ça. On est entièrement d'accord là-dessus.

M. Thérien: Je n'ai pas d'autres...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre. M. le député de Jonquière.

M. Elkas: Alors, il y a... Le premier point, je vais...

M. Dufour: L'article 18.1.

M. Thérien: L'article 18.1.
(14 h 40)

M. Dufour: Oui, c'est l'article 4, 18.1.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Comme je l'ai mentionné ce matin, il y a un mécanisme qui est inscrit dans la loi de spécialisation. On a un privilège supplémentaire qui est accordé dans la loi, et depuis très longtemps, à l'effet que seuls les permis de taxis qui proviennent des agglomérations les plus importantes peuvent demander le privilège d'étendre leur territoire à l'ensemble d'une autorité régionale, en l'occurrence la communauté urbaine.

Une loi, ça a des mesures de portée générale. À ce compte-là, c'est la même disposition qui prévaut à Québec, et ça évite... Parce que, si on inscrivait ce que vous demandez dans la loi, de façon générale, ça permettrait à un taxi de Val-Bélair de demander la spécialisation en transport par limousine et de venir opérer ensuite où? À Québec.

M. Elkas: Puis il aura payé 1000 \$, là.

Une voix: ...un problème à Québec.

M. Trudel (Michel): Et, lui, effectivement, il aura payé peut-être 1000 \$, 2000 \$ ou 3000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là!

M. Trudel (Michel): Et où ont lieu, effectivement, ces transports-là? C'est dans les

centres urbains les plus denses. Alors, ça ne vous empêche pas de demander la spécialisation, mais vous êtes astreints à votre territoire. Dans le territoire A-12, comme dans le territoire de A-5, vous avez également l'aéroport et, en vertu des dispositions de la loi, c'est un corridor que vous pouvez desservir, l'aéroport vers le centre et le centre vers l'aéroport.

M. Saint-Cyr: M. Trudel, je comprends très bien le problème que vous connaissez avec Québec et Val-Bélair. Ceci revient à dire que, si, moi, je vais à Montréal, il faut que je revienne dans mon territoire A-12 qui est Dorval en descendant, mais monsieur de Montréal pourra prendre une personne de Kirkland et l'envoyer à Beaconsfield, s'il veut. Il est légal, parce qu'il fait partie du plus grand nombre de véhicules que l'article 18 stipule.

Et l'article 18, alinéa 4°, dit que «de luxe» tombe pour berline, si vous voulez. Alors, là aussi, ça, ça tombe. C'est ça qu'on ne comprend pas. C'est que l'agglomération de Montréal, A-11, a encore, une fois, la possibilité de s'étendre dans l'île de Montréal à sa grandeur, si vous voulez. Il peut venir un peu partout, mais, nous autres, les deux petites, à chaque bout, on est pénalisés à aller les chercher pour revenir chez nous. Voyez-vous l'importance de ce problème?

M. Trudel (Michel): Je voudrais attirer votre attention que cette disposition-là existe dans la loi depuis 1985...

M. Saint-Cyr: D'accord.

M. Trudel (Michel): ... à moins que je me trompe, et qu'elle n'est pas modifiée par la loi. Cette entente-là, cette expansion territoriale là, en vertu de cette disposition de la loi pour les limousines berlines, elle n'est pas modifiée par les amendements qui sont apportés. À ma connaissance, pendant les consultations, je ne me rappelle pas qu'on ait soulevé ça, non plus. Ce n'est venu que par la suite. Le privilège qui est accordé aux taxis qui viennent des agglomérations les plus importantes, c'est pour leur permettre d'obtenir un permis qui est à peu près équivalent, en termes de desserte, à des permis d'entreprise de limousines qui, eux, ne sont pas confrontés à un seul territoire d'agglomération, mais à l'ensemble de la Communauté urbaine de Montréal ou ailleurs. Alors, c'est pour que les taxis puissent avoir un permis qui leur permet une concurrence à armes égales avec ces entreprises-là, mais ce qu'on accorde, nous, c'est seulement aux permis qui viennent des agglomérations les plus importantes.

M. Saint-Cyr: M. Trudel, vous mentionnez que, dans la loi, depuis 1985, c'est inscrit là. On est en 1993. Ça fait huit ans que c'est là. La seule chose que je veux vous mentionner...

Aujourd'hui, en 1993, on vous le dit publiquement: Mes amis, ce n'est pas correct. On ne peut pas laisser passer une chose du genre. Si la question se pose dans huit ans, vous allez me dire: En 1993, on a parlé de ce paragraphe-là. Tout le monde était d'accord; il n'y a rien qui a été changé. Si, dans le passé, il y a eu une erreur de faite, est-ce qu'on peut aujourd'hui la réparer et rendre ça juste et équitable envers les trois ligues? Depuis le début, 1973, depuis que les ligues ont été formées, il y a toujours eu un gros contre deux petits, puis c'est un combat constant.

Alors, pourquoi ne pas essayer, si on vous met aujourd'hui en évidence nos problèmes, de dire: M. **Saint-Cyr**, je comprends que l'article 18 est là depuis 1985, il y aurait peut-être moyen de l'arranger pour Montréal, si vous avez un problème avec Québec? Mais nous vivons... Puis vous savez fort bien que les taxis de **A-12**, quand on parle de **A-12** au centre-ville, on parle de 10 minutes, même pas. À partir de ville Saint-Pierre, on est dans le territoire 11. C'est les barrages qu'on a, les délimitations qui font, encore une fois, que c'est le gros qui mange les deux petits.

Et là, on est ici, aujourd'hui, puis je devrais m'en aller à Montréal et dire à mes membres: Écoutez, les gars, depuis 1983 que c'est là, puis ça le dit bien, le plus grand nombre de véhicules... On a été perdre notre temps là parce que ce n'est pas là-dessus qu'on **parlait**. Mais l'article **18.1** revient en ricochet là-dessus.

M. **Thérien**: Votre objectif, c'était de venir nous dire ce que vous défendez au nom de vos membres. Si vous pensez que vous perdez...

M. **Saint-Cyr**: Exactement.

M. **Thérien**: Le reste, je pense qu'on va en débattre, puis ça va être inscrit, vos débats, dans le sens que vous vous opposez à cet article-là. On le prend, là. Je veux dire...

M. **Saint-Cyr**: Je crois que c'est simplement la logique et c'était mon devoir de venir vous le mentionner. Quand on a quelque chose qui ne va pas, pourquoi ne pas s'en parler? Ça fait des années, dans le taxi, qu'on essaie d'en avoir, des consultations.

M. **Thérien**: C'est parce que, au courant de l'avant-midi, il y a des gens qui ont semblé vous faire penser que les gens ne nous ont pas parlé. On s'aperçoit qu'à plusieurs reprises on vous a parlé, vous êtes venus nous parler et d'autres sont venus nous parler, sauf que, quand quelqu'un vient nous parler, ça ne veut pas dire qu'automatiquement c'est ces propos-là qui sont retenus.

M. **Saint-Cyr**: Entièrement d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Rousseau. M. le ministre, parce qu'il reste deux minutes pour votre temps d'intervention.

M. **Elkas**: Ce qui m'étonne un peu... Je comprends qu'il y a eu des changements au niveau de la direction chez vous, mais ce qui m'étonne un peu, c'est qu'il y a d'autres joueurs aussi qui sont impliqués. Il y a **A-11**, qui est le gros, comme vous le mentionnez, mais il y a l'autre aussi, **A-5** qui avait un mot à dire, qui s'est retiré, justement, sur ce point-là. Alors, moi aussi, je suis préoccupé par les attitudes des ligues de Montréal.

J'aimerais donc ça que, pour un jour, vous puissiez vous en faire une. Puis, après une consultation qui a été faite au mois de juin, vous nous arrivez, au mois de décembre, fin de décembre, et vous dites: Voici notre demande: on insiste pour que vous le changiez. On a pris en considération les trois et on vous en a donné deux d'une «shot». Et là, vous nous demandez, du jour au lendemain, sans entendre les arguments que **A-11** ou **A-5** peuvent apporter, de changer toute la question des agglomérations sur l'île de Montréal.

Moi, je dois vous dire, sincèrement, que j'apprécierais une rencontre, peut-être, avec les trois présidents, qu'on règle donc le problème de Montréal entre vous, et de ne pas voir le gouvernement s'imposer sur les «malententes» que vous avez entre les trois ligues.

La Présidente (Mme Bélanger): Commentaire.

M. **Saint-Cyr**: Alors, M. le ministre, la seule chose que je peux vous mentionner, c'est qu'on est des chauffeurs de taxi, qu'on fait notre possible à travers notre travail. On n'est pas à plein temps, mais on représente l'industrie. Quand on a dans les mains un mémoire qui est fait conjointement avec deux ligues et qu'à la dernière minute ce mémoire-là tombe dans l'espace de 24 heures, là, il y a un problème. Oui, je suis entièrement d'accord. Le président qui se retire pour cause de maladie et le vice-président... Ça, c'est interne, on va s'arranger avec ça.

Mais l'important, c'est le plaisir que j'ai eu aujourd'hui de vous parler honnêtement, comme un citoyen et un membre de l'industrie, au nom de mes 271, si vous voulez, et ce monsieur-là qui a la lettre, ici, de l'AQIT, qui parle au nom de 38 ligues de taxis, je pense que c'est important. Mais je suis bien content d'avoir pu **m'exprimer**, honnêtement et sincèrement, devant vous, messieurs. Je vous remercie beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Saint-Cyr. M. le député de Lévis.

Mme Pelchat: Merci pour les dames.

M. Saint-Cyr: Mesdames aussi. Excusez. Je les incluais en plus.

Mme Pelchat: M. Garon, il ne nous inclut pas dans les messieurs.

M. Elkas: En passant, votre service...

M. Dufour: Le ministre, il voyage rien qu'en service de luxe.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, comme M. Daigneault, de l'AQIT, est là, qui comprend 38 ligues de taxis, quel est votre point de vue par rapport à l'article 18.1?

M. Oaigneault (Michel): Eh bien, l'article 18.1, nous autres, ça ne nous concerne pas à 100 %. Ici, j'étais venu surtout pour les deux autres articles, pour les reçus et les cours obligatoires. Mais disons que mon agglomération à moi, qui est Longueuil, qui est tout près de Montréal, et on a Laval qui empiète même sur Montréal... On a une personne qui est sur notre comité qui est membre de Laval, de l'AQIT. Eux autres aussi, ils ont un problème avec ça, puis ils verraient que l'histoire des limousines... C'est certain que, dans les régions éloignées, les limousines, c'est moins en demande, mais, par exemple, à Longueuil, Saint-Lambert, Brossard et Laval, on se fait passer des limousines dans la face à volonté.
(14 h 50)

Non, dans l'ensemble, on appuie ça parce que, comme le disait M. Saint-Cyr tantôt, si un projet de loi est là, puis qu'il nous restreint plutôt que de nous élargir, à un moment donné... Je suis tout à fait d'accord, par exemple, que ce soit les taxis qui s'impliquent là-dedans, parce que nos taxis sont formés à c't'heure. Il y a des cours. À Longueuil, je m'implique beaucoup là-dedans, moi; on forme nos chauffeurs, puis il y a de la discipline, puis on est capables d'en faire de la limousine. J'en ai déjà fait, pas de la limousine assignée, mais j'ai toujours eu des gros chars et je faisais le même style de limousine qu'avec mon taxi, puis je ne chargeais pas le prix du taxi. Vous dites de la limousine, mais je faisais quasiment de la limousine avec mon taxi. Mais, dans l'ensemble, on est tout à fait d'accord là-dessus.

M. Garon: Faisiez-vous de la limousine ou bien du taxi?

M. Daigneault: Non, non. Je veux dire que j'ai toujours eu des gros chars. Quand on est allés au rapport Thérien, il y en a qui s'imaginaient qu'on n'était pas capables d'en faire. Je veux faire une conclusion avec ça. J'ai fait du

taxi 24 années, moi, puis je faisais du taxi en habit, puis ce n'est pas n'importe qui... Il y a bien du monde. Ce n'est pas limité à certaines personnes de faire de la limousine. Quelqu'un qui aime le public et qui veut s'implanter, ce n'est pas un mystère, faire le transport en limousine. Il faut avoir l'auto en conséquence, et c'est ça que je veux vous expliquer.

M. Garon: Quel tarif vous chargez, à ce moment-là?

M. Daigneault: Je marchais sur le compteur. Je veux dire que j'étais équipé quasiment pour faire de la limousine, mais j'ai toujours travaillé sur le compteur. Je n'ai jamais fait de la limousine comme telle, mais, dans l'assemblée sur le rapport de M. Thérien, le ministre, il y avait trois, quatre intervenants qui disaient que c'est seulement eux autres qui pouvaient faire de la limousine parce qu'ils étaient formés. Ce n'est pas un mystère, faire de la limousine.

M. Garon: Là, les gars de limousine, ils veulent avoir le permis de limousine pour faire de la limousine. Ils ne pourraient pas charger le même tarif que le taxi.

M. Daigneault: Ah, bien c'est ça. C'est officiel que...

M. Garon: Mais, vous, vous pensez que ça pourrait se faire avec le même permis.

M. Daigneault: Non, non, ce n'est pas ça que je vous dis, là. J'essaie de vous faire conclure, soit de la limousine... Je me reporte toujours au rapport Thérien, quand il y avait deux, trois intervenants, je les vois encore, qui se sont même envolés là-dedans. Ils disaient que les gars de taxi ne pouvaient pas faire de limousine. Comme M. Saint-Cyr l'a dit tantôt, pour quelqu'un qui a l'auto appropriée à ça, avec un peu de discipline, ce n'est pas dur de faire de la limousine. Je n'ai jamais fait de la limousine comme telle, moi, mais j'avais l'équipement pour en faire. Mais je ne me suis jamais implanté pour le faire, le vrai transport en limousine.

M. Garon: Vous faisiez du taxi.

M. Daigneault: Toujours. J'ai fait ça 24 ans.

M. Garon: Mais vous aviez une grosse automobile.

M. Daigneault: Toujours. Bien, je ne suis pas le seul qui fait ça dans l'ensemble.

M. Garon: M. Saint-Cyr, vous, vos représentations sont par rapport à deux articles, là, hein?

M. Saint-Cyr: Oui, monsieur.

M. Garon: L'article 18.1 et l'article 32.2.

M. Saint-Cyr: Oui.

M. Garon: L'article 18.1, vous voudriez que ce soit rédigé comment?

M. Saint-Cyr: Je voudrais que ce soit rédigé comme tel.

M. Garon: Hein?

M. Saint-Cyr: Bien, je peux vous le passer. Je peux vous le lire. Ça va être mieux. C'est les trois agglomérations qui remplacent l'agglomération de Montréal. Présentement, dans l'article 4, 18.1, ça se lit: Dans Montréal ou pour le territoire de l'agglomération de Québec... «Malgré le deuxième alinéa de l'article 18, un permis de taxi délivré pour le territoire de l'agglomération de Montréal...» Nous, on veut que ça se lise: pour chacune des trois agglomérations situées sur l'île de Montréal, au lieu de «l'agglomération de Montréal».

M. Garon: Vous voudriez, au fond, que ce soit marqué: un permis de taxi délivré pour le territoire de l'île de Montréal, au lieu de «l'agglomération de Montréal».

M. Saint-Cyr: Exactement. Car, M. Garon, je peux vous dire une chose. On fait partie de l'île de Montréal, de la CUM. On se fait régir de la même manière que tout le monde par le Bureau du taxi. On paie notre vignette, on fait les mêmes choses que A-5, A-11 et A-12. On fait partie de l'île de Montréal. Mais, quand arrivent des choses, par exemple, on dirait qu'on ne fait plus partie de l'île de Montréal. C'est ça que j'ai de la misère à accepter.

Le Bureau du taxi nous régit autant que Montréal se fait régir. Alors, c'est là qu'on dit qu'il y a une discrimination. On fait partie du Bureau du taxi. On paie notre vignette. On paie nos droits. On est égal sur l'île de Montréal, à l'exception de cette chose-là, puis il y en a d'autres que j'aime autant ne pas amener ici, aujourd'hui.

M. Garon: Puis quels sont les effets pour vous?

M. Saint-Cyr: Pardon?

M. Garon: Quels sont les effets concrètement d'avoir le régime établi comme il est établi dans la loi?

M. Saint-Cyr: Les effets, M. Garon, c'est de valeur à dire, c'est qu'on est obligés de se battre toujours. Je le dis et je le répète, je

vais le répéter toujours: On est poignés comme David et Goliath, on doit se battre toujours contre la grosse. Oui, ce serait faux de dire qu'on s'est jamais entendus.

M. Garon: Mais, dans votre travail, là, dans votre travail, quels sont les effets?

M. Saint-Cyr: Dans notre travail de taxi, on peut vivre avec ça. On peut vivre avec aller à Montréal et le ramener dans notre territoire si le client revient. On est réglementés qu'on n'a pas le droit de ramasser hors de notre agglomération, mais, quand on touche la limousine, de grâce, faites-moi disparaître ça de là. Le taxi, on va vivre avec. Ce n'est pas un problème, ça. Mais la limousine, ça peut devenir important. Il y a aussi bien une limousine de Montréal qui peut aller chercher notre clientèle de Beaconsfield, de Baie-d'Urfé, de Sainte-Anne-de-Bellevue pour l'amener à l'aéroport de Montréal, et elle sera dans son plein droit avec le projet de loi 62, tandis que nous, en nous donnant un certain nombre de limousines...

Mais, messieurs, rappelez-vous toujours une chose: vous avez un TS, mais vous êtes toujours réglementés comme un T12. Ça, c'est inacceptable que Montréal vienne dans notre territoire. Je ne vous dis pas qu'ils vont venir à la pelle, mais, au moins, la loi leur permettra de venir chercher... Vous savez que, dans le West Island, c'est une classe professionnelle, c'est une classe de personnes qui voyagent, qu'on est situés... et où il est, l'emplacement de l'aéroport de Dorval. Alors, en le permettant à cette agglomération de Montréal, vous lui ouvrez la porte du West Island. C'est quasiment, par en arrière, nous en passer une vite, si vous voulez. La chose que je vous ai mentionnée dans mon texte, tantôt, quand je parlais de spéculation, certainement que ça peut devenir de la spéculation. Qu'on ouvre tout! Allez-y, mes amis!

M. Elkas: Qu'on le fasse sur le taxi aussi.

M. Saint-Cyr: À l'exception, oui, des aéroports. J'ai le droit d'aller à Montréal pour revenir à Dorval ou Mirabel. Mais, M. Elkas, présentement, au moment où l'on se parle, la limousine, on la voit très rarement. On est d'accord qu'il n'en reste plus gros avec ce qui se passe présentement avec le permis de 1992. On ne veut pas. On comprend que, si ça avait été des permis séparément, il y en aurait encore des limousines. On comprend qu'une ville comme Montréal doit avoir des limousines. C'est impensable de ne pas en avoir, mais, quand on peut le réglementer et quand on a encore le temps de le faire et que vous entendez des personnes parler...

Monsieur m'a mentionné tantôt: M. Saint-Cyr, ça ne veut pas dire, ce que vous dites, qu'on va tous se mettre à genoux, puis qu'on va le faire. Non, je réalise ça, mais je suis content

de venir vous dire ce qui se passe dans l'industrie présentement, ce que les gars voient, ce que les gars nous disent, ce qu'on voit dans la loi.

M. Garon: En quoi la loi qui est devant nous va empirer votre situation?

M. Saint-Cyr: La loi va empirer notre situation... Quand on parle de discrimination, c'est que, moi, personnellement, ayant un T12, si je veux me transférer en TS, je n'ai pas les mêmes privilèges que Montréal a, car Montréal, c'est la plus grosse. Elle, elle a le droit d'aller partout. Elle peut transférer son T11 en TS, mais elle peut aller partout. Pourquoi, moi, je n'ai pas le droit et qu'un T5 n'aurait pas le droit? On comprend que c'est le centre de Montréal qui comprend toutes les attractions, les hôtels, la gare centrale, le Vieux-Montréal.

Prenons comme exemple, quand ils ont eu le Grand Prix de Montréal, A-12 et A-5 n'étaient pas là. A-11... On comprend que tout est centralisé sur Montréal. Qu'est-ce qu'ils veulent? Qu'est-ce qu'on fait de plus? On fait rien qu'exister, nous autres? On a le droit de vivre, nous autres aussi. Ils ont tout le centre-ville de Montréal. Je comprends qu'ils ont 3967 permis depuis le plan de rachat. Je comprends qu'on en a rien que 271 dans l'ouest et qu'ils sont 331 dans l'est, mais il reste que qu'est-ce que ça va m'enlever? C'est que le pauvre gars qui en a une Cadillac, puis qui veut s'en aller TS, il est limité, le monsieur. Et on parle, aujourd'hui, d'un projet de loi 62, alors ça, peut-être, dans 5 ans, il va y avoir une autre modification. Peut-être qu'il n'y en aura pas avant huit ans. Alors, c'est important.
(15 heures)

M. Elkas me mentionne que A-5 s'est retiré, mais si A-5... Je vais vous dire la franche vérité: Aujourd'hui, le 4 février 1993, la limousine n'intéresse pas ses membres, mais, si, le 4 février 1994, il y a un membre qui la veut, si la loi est passée telle quelle, il va pouvoir l'avoir. Mais reste dans la raffinerie, toi! Il y a un tas de choses qui ne marchent pas. Moi, j'ai de la misère à comprendre. Je ne le sais pas, je m'explique peut-être mal, je ne suis pas un professionnel, je suis rien qu'un chauffeur de taxi, mais j'essaie de sensibiliser la table à nos problèmes réels qu'on connaît et à l'importance des conséquences que ça va amener pour notre industrie.

Je vous comprends. Vous me posez des questions et j'essaie le plus honnêtement possible d'y répondre pour mes gars, mais je sais... L'article que M. Trudel me mentionne en disant: M. Saint-Cyr, l'article 18 a dit la plus grosse... C'est sûr, ça a toujours été la plus grosse. On va vivre avec ça jusqu'à temps qu'il y ait quelqu'un qui prenne un découpage de territoire où ça devient un. Mais, en attendant, il faut se

battre avec ça et c'est pour ça qu'on est ici aujourd'hui, pour vous dire: Messieurs, attention à ça, on n'est pas d'accord. M. Trudel était présent avec Mme Denault même dans vos bureaux quand M. Martel a pris la parole et vous a dit: Aïe! On est 8000 et on vous dit: Un instant!

M. Garon: Mais, avant cette loi-là, est-ce que vos droits étaient les mêmes?

M. Saint-Cyr: Écoutez, personnellement, les droits étaient les mêmes. Les droits étaient les mêmes. On a travaillé conjointement, les trois ligues. Quand on parle d'augmentation de tarifs...

M. Garon: Non, mais, dans la situation actuelle, depuis 1983, est-ce que vos droits A-5, A-11 et A-12 sont les mêmes?

M. Saint-Cyr: Oui, c'est supposé.

M. Garon: Puis, là, avec ça, ce ne sera plus les mêmes?

M. Saint-Cyr: Non. Non.

M. Garon: Bien, là...

Une voix: Ça existe toujours.

M. Garon: C'est ça que je voulais essayer... Ce n'est pas moi qui témoigne, là.

M. Saint-Cyr: Ça existe toujours. Pourquoi le TS de Montréal aurait le droit de faire tout partout, en des mots simples, et que le T12, à l'autre bout, puis le T5, à l'autre bout, eux, ne pourraient pas? Pourquoi? Parce qu'ils sont 4000 taxis? Ils ont de l'ouvrage pour 4000, ils viennent de faire un plan de rachat de 1200 permis: les hôtels, le centre-ville, le Vieux-Montréal, les restaurants, les hôpitaux! Nommez-les! Toutes les attractions. Qu'est-ce qu'ils veulent de plus?

M. Trudel (Michel): Justement, c'est là qu'est l'activité, c'est dans le centre. Vous venez de nous faire le portrait...

M. Saint-Cyr: Certainement que c'est le centre.

M. Trudel (Michel): C'est ça.

M. Saint-Cyr: Mais n'oubliez pas que, dans la loi, ça dit que, même si tu étais 5, tu as les mêmes pouvoirs; la ligue A-12, même si tu étais 271, tu as les mêmes pouvoirs. Mais on sait fort bien que le pouvoir de force de 4000 est plus écouté au gouvernement que 271!

M. Garon: Mais pourquoi on fait un permis spécial TS, «taxi spécialisé», puis on ne le donne

pas aux mêmes qui avaient ces droits-là avant? Au fond, on dit: Il y a une catégorie de citoyens qui sont dans le taxi, qui avaient les mêmes droits avant et qui n'auront plus les mêmes droits maintenant. C'est ce que je comprends de la loi. C'est ça qu'il vous dit au fond; il dit que les gens qui sont dans le territoire de A-12 n'auront pas le droit maintenant de venir dans le taxi spécialisé.

M. Elkas: Non, non, ce n'est pas ça.

M. Garon: Non?

M. Elkas: Non, non, non. Il peut devenir...

M. Saint-Cyr: Je vous ai dit que, si le projet de loi passe tel quel, oui, on va avoir le droit de se spécialiser, mais avec des restrictions que Montréal n'a pas.

M. Elkas: Les mêmes qui existent aujourd'hui.

M. Saint-Cyr: Mais regardez, M. Elkas... Oui, je comprends que le...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, il va falloir conclure parce que le temps est écoulé.

M. Garon: De quelles restrictions s'agit-il? Quelles sont les restrictions que vous avez actuellement?

M. Saint-Cyr: Je viens de vous dire, M. Garon, que l'agglomération de Montréal pourra, avec ce projet-là, prendre ses TS, aller chercher un client à Beaconsfield, l'amener - j'oublie l'aéroport de Dorval, car tout le monde peut y aller - par exemple, à 200, Bouchard, Dorval, parce que le monsieur a décidé de prendre une limousine. Pourquoi Montréal viendrait dans Beaconsfield chercher un client pour l'amener au 200, Bouchard, quand on est capables, nous autres, de le faire ou bien qu'on serait capables, mais on ne peut pas le faire? Aller du Queen Elizabeth au Stade olympique, ça, on n'aura pas le droit, M. Garon.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Saint-Cyr, de votre participation. Malheureusement, le temps est écoulé. On va commencer l'étude du projet de loi article par article et peut-être qu'on pourra arriver à solutionner vos problèmes.

M. Garon: Un instant! On était à l'étape des audiences.

M. Saint-Cyr: Ah! Le 32.2.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, là, vous autres, c'est terminé. Si vous voulez bien,

on...

M. Garon: On est à l'étape des motions, là. On vient d'entendre les gens.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, bien oui, vous avez raison.

M. Garon: Alors, je voudrais proposer...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais pour eux autres, c'est fini. Les audiences sont finies.

M. Saint-Cyr: Merci beaucoup.

M. Garon: Merci.

M. Saint-Cyr: Ça m'a fait plaisir.

Motion proposant d'entendre l'Association des transporteurs par limousines du Québec inc.

M. Garon: Alors, je présenterais une motion. Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende l'Association des transporteurs par limousines du Québec inc.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): La motion est recevable. Alors, vous avez, le proposeur de la motion, 30 minutes pour convaincre les membres que l'Association...

Mme Pelchat: Le temps passe vite avec vous, M. Garon, ça fait que...

M. Elkas: Vous savez que c'est les limousines allongées?

Une voix: Ce n'est pas les berlines, ça.

M. Elkas: Des gens qui opèrent sans permis.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, j'entends le ministre qui dit que les gens n'ont pas de permis. Je ne le sais pas, s'il y en a qui n'ont pas de permis et s'il y en a qui ont des permis. Tout ce que j'ai ici, c'est une liste de gens qui veulent être entendus, qui regroupe 43 organisa-

tions. Je vais vous les nommer pour être bien sûr. Si vous me dites qu'ils n'ont pas de permis, vous auriez pu leur dire en les entendant. J'entendais le député de Rousseau qui disait que vous les aviez consultés. Si vous les avez consultés, ils n'avaient pas plus de permis quand vous les avez consultés qu'aujourd'hui. Sauf que le droit d'être entendu, ce n'est pas le droit d'être entendu par des fonctionnaires ou par un adjoint parlementaire. La commission parlementaire, c'est elle qui étudie les projets de loi article par article. Alors, que les fonctionnaires entendent qui ils voudront, c'est une affaire. L'adjoint parlementaire du ministre, qu'il entende qui il voudra, c'est une autre affaire. Mais la commission parlementaire, elle, étudie le projet de loi article par article et c'est elle qui a le mandat de l'Assemblée nationale, parce que c'est l'Assemblée nationale qui vote les lois et c'est normal qu'on puisse entendre les gens.

On est dans un domaine essentiellement... Moi, je ne suis pas un spécialiste du taxi. D'autant plus que je ne suis pas dans une guerre de religion, je ne suis dans aucune... Je suis quelqu'un qui est en train de faire son cheminement pour faire en sorte qu'on puisse évaluer une loi à sa face même, sans préjugés, sans parti pris en faveur de l'un ou de l'autre, mais, essentiellement, en souhaitant que ça fonctionne.

C'aurait été tellement utile à date... Pour vous dire franchement, je me rappelle, si vous vous référez, Mme la Présidente, au discours du ministre qu'il a fait au mois de décembre - si ma mémoire est bonne, c'est le 13 ou le 14 décembre - en deuxième lecture sur le principe du projet de loi, qu'il disait que tout le monde était d'accord. Moi, tout simplement, à ce moment-là, je n'avais pas de représentations. Tout ce qu'on avait, c'est le document de la consultation sur le taxi, consultation qui était faite par le député de Rousseau comme adjoint parlementaire et où il n'avait pas produit de rapport encore.

D'ailleurs, les gens qu'on a rencontrés par la suite nous ont dit qu'ils aimeraient ça voir le rapport, ils ne savaient même pas ce qu'il y avait dedans. Suite à ces rencontres-là, qu'est-ce qui avait été écrit, ils ne le savaient même pas. Alors, j'ai mentionné un peu, dans mon discours sur le principe, qu'il semblait y avoir des gens, contrairement à ce que disait le ministre, qui n'étaient pas d'accord. Je dois vous dire que, dans les 24 ou 48 heures qui ont suivi, on a eu des télégrammes de gens représentant un grand nombre de personnes de cette industrie pour dire que ce n'était pas exact, qu'ils n'étaient pas d'accord avec le projet de loi. Qu'ils n'étaient pas d'accord.

Et, d'ailleurs, du fait que ça ait été mentionné, qu'il y a eu des résistances, le ministre a fait d'autres rencontres, d'autres gens ont eu d'autres rencontres et, apparemment, il aurait des projets d'amendement à proposer. On ne sait

pas si les amendements sont satisfaisants, on ne les a pas vus. On n'en a pas vu un seul. Les gens sont sous l'impression qu'il va y avoir des amendements. Quels vont-ils être? On ne le sait pas. Est-ce qu'ils vont être satisfaisants? On ne le sait pas.

(15 h 10)

Essentiellement, le but... D'ailleurs, j'ai pris la peine de faire savoir au bureau du leader du gouvernement et au ministre qu'on n'avait pas l'intention de faire une guerre contre le projet de loi, mais qu'on voudrait tout simplement entendre des gens avant son étude pour pouvoir mieux travailler dans le projet de loi, pour voir s'il y avait un genre de consensus sur le projet de loi. Et d'autant plus librement que, moi, je n'avais aucune idée préconçue concernant le projet de loi. J'étais dans un état d'esprit de quelqu'un qui voulait qu'il y ait un projet de loi qui soit adopté, qui fonctionne, qui marche, tout simplement, pour que les gens soient satisfaits.

Alors, je n'ai pas compris pourquoi ça a été tellement compliqué. Finalement, de peine et de misère, puis on l'a vu encore ce matin, en gossant sur le temps de façon permanente et tout ça, comme si on savait du temps... On ne sauve pas de temps. Je vais vous dire franchement, si on avait eu le temps de les entendre comme il faut, tous les groupes, on aurait su exactement ce que chacun voulait. Là, il y aurait sans doute eu peut-être deux ou trois articles où il y aurait eu divergence, puis on aurait su exactement sur quels articles tout le monde s'entendait. Ça facilite l'étude du projet de loi.

D'ailleurs, j'avais dit au ministre aussi, de la même façon... Puis, il le sait, quand on est contre tel projet de loi, on lui dit clairement qu'on est contre tout le projet de loi, puis qu'on ne veut rien savoir du projet de loi. Dans ce cas-là, on disait: Nous, si ça marche, puis que les gens qui sont dans le secteur sont contents, essentiellement, on n'a pas l'intention de faire de bataille inutile.

J'ai vu quelqu'un qui était furieux ce matin, quelqu'un de Québec, M. Martel. M. Martel s'est fait dire, apparemment, par des fonctionnaires que c'était une discussion privée, qu'il n'avait pas le droit d'être là, qu'il n'avait pas le droit de se faire entendre. Ce n'est pas vrai! Le projet de loi, c'est les députés qui le votent. Lui, il avait des choses à dire, puis, finalement, il n'a pas pu venir les dire parce qu'à toutes fins pratiques il a été induit en erreur. Moi, je vais vous dire, je le nomme, puis je vous dis ce qu'il m'a dit. Il me l'a dit aussi devant d'autres personnes, parce qu'il était furieux. Puis il l'a dit devant d'autres gars du taxi aussi qui étaient là, d'ailleurs. Il y avait d'autres témoins qui étaient là. Il était furieux. Il a dit simplement: Si j'avais su que je pouvais être entendu - on m'avait dit que c'était inutile, que ce n'était pas possible - j'aurais fait une demande d'être entendu, moi aussi, parce qu'on avait quelque

chose à dire concernant ce projet de loi.

Finalement, on ne l'a pas entendu. On l'a vu pour la première fois ce matin, parce que je suppose que d'autres gens du taxi ont dit: On va y aller. Bien, il a dit: Je ne suis pas pire qu'un autre, je vais aller faire un tour. Mais, là, il a réalisé qu'il aurait pu être entendu, puis qu'il n'a pas pu expliquer son point de vue. Moi, je ne comprends pas cette façon de légiférer. On ne légifère pas pour notre confort personnel. Moi, je ne suis pas dans le taxi, je ne conduis pas un taxi, puis je n'ai pas l'intention de conduire un taxi dans les années qui viennent, puis ce n'est pas un projet de loi pour moi-même qu'on veut adopter ou sur lequel on travaille actuellement.

Et, essentiellement, ce qu'on voudrait voir, c'est que les gens puissent s'exprimer, puis être heureux. Vous savez, aujourd'hui, le monsieur qui s'est exprimé, M. Saint-Cyr... J'en ai vus, des projets de loi aussi; j'ai été l'un de ceux qui ont fait changer la façon de faire des projets de loi, des bills privés des municipalités, en demandant le respect du règlement pour qu'on arrête de faire ça le jeudi précédant la fin de la session. Là, on nous embouvetait ça, comprenez-vous, comme dans un entonnoir, on avait l'impression d'une oie qu'on gave. On nous mettait l'entonnoir dans le gargoton, puis on vissait. On a dit: Ça va faire, ces folies-là.

Finalement, regardez bien les résultats. Moi, je me rappelle un projet de loi de la ville de Québec où les gens sont venus. Il y avait des intervenants qui étaient contre.

M. Dufour: L'avant-veille de Noël!

M. Garon: Non, non, ceux qui sont venus dans l'intercession. Ils sont venus, ils ont exprimé leur point de vue. Je ne dis pas qu'ils ont été entendus plus par le gouvernement, sauf qu'ils ont eu la possibilité de se faire entendre. Ils sont sortis, puis ils n'étaient pas mécontents de la même façon qu'ils l'auraient été s'ils n'avaient pas été entendus. Moi, je pense que le gouvernement, il dirige, il assume ses bons coups, puis ses mauvais coups, puis, quand il arrive des élections, les gens se comportent en conséquence. Sauf que le Parlement, on est là comme des représentants du peuple. Notre rôle, ici, c'est d'être des représentants du peuple. On est là, au fond, pour faire des lois au nom des gens, parce que le Parlement ne peut pas contenir tous les citoyens. Alors, il y en a 125 qui sont élus, puis ce sont ces gens-là qui font les lois.

Moi, je pense que c'est l'enfance de l'art, surtout qu'on ne demandait pas grand-chose, on demandait que trois groupes puissent être entendus, parce qu'il y avait trois groupes qui avaient manifesté... Là, je réalise aujourd'hui qu'il y en avait d'autres qui auraient aimé être entendus. Je sais que le député de Rousseau, à toutes fins pratiques, dit: Nous autres, on les a

entendus. Je m'en fous qu'il les ait entendus; ça, c'est une autre affaire. Que des fonctionnaires les aient entendus, les fonctionnaires sont fonctionnaires, ils ont la sécurité d'emploi, ils ne se font pas élire. Qu'ils entendent qui ils voudront, ça, c'est une affaire.

Le député, lui, entend les autres citoyens dans sa fonction de député, et c'est une autre affaire. Et c'est lui qui va voter des lois et c'est lui qui va répondre des lois devant la population. C'est pour ça, moi, je pense qu'il est normal d'entendre les citoyens et de leur permettre de venir exprimer leur point de vue et de mieux comprendre les projets de loi.

Souvent, moi, j'ai vu des changements qui ont été apportés. Regardez, dans le cas ici, des amendements vont être apportés, sans doute, parce que les gens ont pu exprimer - très peu, pas autant qu'ils auraient voulu - leur désaccord après le dépôt du projet de loi. Quand il y a une consultation sur un livre vert ou un document de consultation, c'est une affaire. Là, les intentions du gouvernement ne sont pas exprimées nécessairement là-dedans, c'est un état de situation qui décrit plus ou moins bien la situation. Suite aux consultations, normalement, il y a ce qu'on appelle dans notre langage un livre blanc. Le rapport qu'on nous a donné ce matin, à toutes fins pratiques, ça devrait être à peu près le livre blanc. Normalement, les gens le voient, ce livre-là, et les intentions que le gouvernement a dans sa législation. Le gouvernement dépose ça, c'est rendu public; après ça, les gens peuvent réagir et, quand le projet de loi arrive, les gens ne sont pas pris par surprise.

Dans ce cas-là, je l'avais demandé au ministre, et il m'a dit: Oui, il n'y a pas de problème; s'il y en a un, un rapport. Il n'avait pas l'air... Il a dit: Il doit y en avoir un et je n'ai pas d'objection. Sauf qu'on l'a eu ce matin, je ne l'ai pas lu. Quand même j'aurais voulu le lire, je n'avais pas le temps, je viens de l'avoir, ce matin. S'il avait eu deux ou trois pages, j'aurais pu le lire rapidement, mais il a 64 pages. Est-ce que les gens, leur pensée est reflétée comme elle est? On ne le sait pas. Eux-mêmes ne le savent pas parce qu'ils ne l'ont pas vu, le rapport. Ce n'est pas comme ça qu'on est supposé légiférer. Ce n'est pas de cette façon-là. Moi, je pense que le ministre, dans ce cas-là... Je comprends que son rôle, c'est de faire pour que ça marche. Il a dit tantôt: Il y a des désaccords entre les gens. Bien, ça arrive qu'il y ait des désaccords entre les gens. Partant de là, ce n'est pas une raison pour ne pas les entendre si ça permet de faire en sorte que les gens comprennent mieux.

Je me rappelle un projet de loi quand, à un moment donné, les fonctionnaires... Parce que, les fonctionnaires, ils ont aussi leur vision des choses, sauf qu'ils ne sont pas élus. Je me rappelle un projet de loi sur les triporteurs. Pas les triporteurs; comment ils appellent ça, les

voitures, les trois-roues... En tout cas, c'étaient des trois-roues, mais ce n'était pas un trois-roues avec une roue en avant et deux roues en arrière, je pense que c'était l'inverse, deux roues en avant et une roue en arrière.

Une voix: Ah oui, oui, oui!

M. Garon. On avait eu des représentations. À un moment donné, le ministre, avec des fonctionnaires de la SAAQ, de la Société de l'assurance automobile du Québec, nous présentait son projet de loi et ils les écartaient par la définition. Par la définition, les gens qui étaient dans cette industrie-là ne pouvaient pas manifester ces produits-là. Finalement, ils nous avaient dit que, la raison, c'était parce que, dans la législation fédérale, c'était la même chose. J'ai eu la curiosité de demander le texte fédéral, et on s'est rendu compte que ce n'était pas vrai, que le texte fédéral n'était pas au même effet et que c'étaient les fonctionnaires qui étaient en train d'écarter quelqu'un par eux-mêmes.

J'avais demandé, à ce moment-là: Pourquoi vous faites ça? Ils ont dit: Des raisons de sécurité. Ça, c'était une autre affaire. On ne légifèrait pas sur la sécurité, on légifèrait sur autre chose à ce moment-là. Je voyais le député de Lotbinière qui trépirait sur sa chaise. Le député d'Arthabaska était ici, il avait parlé. J'ai dit au ministre: Laissez donc parler vos députés. Finalement, le député de Lotbinière aussi avait pris la parole et avait dit: Je suis d'accord avec vous autres. Finalement, on s'est rendu compte, en laissant parler les députés, que les députés étaient tous du même avis, qu'on était en train de se faire remplir un peu par les fonctionnaires.

Là, le résultat: la loi a été changée. Je ne sais pas ce qui est arrivé des triporteurs après. Les gens qui étaient dans ce domaine-là et les députés étaient satisfaits. Et je pense qu'on avait plus rendu service aux gens uniquement parce qu'on avait écouté et qu'on avait essayé de se rendre compte de la situation et on n'avait pas d'idée préconçue au point de départ. Sauf qu'il y avait une passe, là. Pourquoi? Je ne le sais pas. Est-ce que c'était un conflit de personnalités? Est-ce que celui qui manufacturait avait rencontré un fonctionnaire à la Société de l'assurance automobile et qu'il ne lui avait pas aimé la face? Je ne le sais pas! Je ne le sais pas, sauf que ça ne marchait pas. On s'en est rendu compte. Là, je pense qu'on avait fait notre travail de législateurs correctement.

Dans un cas comme l'affaire du taxi, c'est compliqué. Je sais qu'il y a des intérêts, il y a des traditions et, à part ça, il y a un historique. Il y a toutes sortes de causes qui jouent, qui font que la situation est ce qu'elle est. Sauf qu'on n'est pas dans une religion là-dedans et, nous autres, comme législateurs, au fond, notre seul but, c'est de faire en sorte que le projet de loi satisfasse les gens, que les gens puissent

opérer correctement et puissent vivre correctement.

Là, il y a eu des consultations. Les consultations, on ne sait pas ce qu'elles ont donné. On a été un peu plus éclairés parce qu'il y a des gens qui sont venus parler un peu. Ils sont venus parler. Il y a des articles, là, qui ne sont pas mentionnés. C'est évident que, sur les articles qui ne sont mentionnés par personne, il ne semble pas y avoir d'objection. Mais, dans les représentations que j'ai entendues - le ministre dit qu'il va y avoir des amendements - il y avait un article qui m'apparaissait exorbitant: on demandait aux gens du taxi, dans la loi telle qu'elle est là, à chaque fois qu'il y avait renouvellement de permis, de passer un examen. J'aimerais ça, moi... S'il fallait que les avocats ici, dans cette salle, à chaque fois qu'ils renouvelaient leur adhésion au Barreau, passent un examen chaque année, j'ai l'impression qu'il n'y en a pas beaucoup qui aimeraient ça. Et je n'aimerais pas ça que les médecins, comprenez-vous, passent un examen à chaque année avant d'avoir le renouvellement de leur permis.

(15 h 20)

Alors, souvent, on exige de gens qui sont dans des positions où ils travaillent fort et pas à gros salaire, dans des conditions dangereuses... Un chauffeur de taxi, aujourd'hui, c'est difficile et c'est même dangereux - on en voit qui se font... - risqué. Moi, je pense qu'on doit au moins leur donner la chance de dire ce qu'ils veulent nous dire et les entendre pour dire comment ils voient ça.

Les limousines. Qu'est-ce que vous voulez? Je comprends, il y a le taxi, c'est une affaire; une berline, c'est une affaire, et une limousine de grand luxe, c'est une affaire. Les berlines ou les autobus... Quand on dit Murray Hill, les autobus, c'est un service. C'est spécial, c'est un service. Moi, j'ai déjà pris ces autobus-là pour aller en ville, dans d'autres villes ou dans d'autres pays surtout et, souvent, c'était moins cher, dans certains endroits, parce qu'on embarquait et, au lieu de coûter 25 \$, ça coûtait 5 \$. Des limousines de grand luxe, je ne me rappelle pas avoir eu cette coquetterie ou en avoir senti le besoin. J'ai même entendu dire qu'il y a des gens, quand ils le font, qui veulent que le gars mette la calotte; ils veulent que les gens s'aperçoivent qu'ils sont en limousine de grand luxe, que tout le monde le sache. Il y a une clientèle pour ça. Il y a une clientèle ou encore il y a des occasions spéciales. Bon, mais ça, ce sont des marchés, je pense, aussi, qui sont différents.

Comme on n'est pas des experts là-dedans... J'ai entendu le monsieur ce matin qui est venu et qui était assis à côté, qui était avec la CSN, qui disait essentiellement: J'ai peur de ça, ça ne marchera pas, ce que vous voulez faire avec votre projet de loi, parce qu'il ne faut pas que ce soit quelqu'un qui a un taxi et qui a une automobile de grand luxe ou une berline qui va

pouvoir faire un ou l'autre service. Il a dit: Si on veut assurer un service, c'est mieux qu'il y ait un ensemble, un organisme qui assure le service, qui s'assure comme organisme qu'il y ait une présence.

Ce n'est pas par hasard que le système de Murray Hill a commencé. On dit qu'il y a eu, au cours des années: Murray Hill, Limousine Montroyal, **Samson**. Il y en avait un autre aussi, je ne me rappelle pas... Pardon? Contact. Bon. Alors, des gens allaient prendre un service. On a dit que ça a commencé comme autobus, un permis d'autobus. En réalité, c'est peut-être plus un autobus qu'un taxi, aussi. Quand on regarde le genre de service, ce n'est pas la même clientèle nécessairement, quoique ça ne veut pas dire que quelqu'un qui prenait l'autobus Montroyal, qui prenait Limousine Montroyal pour aller en ville, il ne prenait jamais le taxi. Ça ne veut pas dire ça. Ça ne veut pas dire qu'il ne prenait pas d'autres genres de limousines, sauf que c'est un service qui est différent, qui doit rencontrer des critères différents.

Si on vous annonce et on vous dit: Quand vous allez arriver à Montréal, par exemple, à l'aéroport de Montréal, comme c'est dans les autres villes, ils vont dire: Vous pouvez prendre un taxi pour aller en ville - parfois l'aéroport est loin - ou vous pouvez prendre une limousine. Mais, quand ils parlent de limousine, ils veulent dire un autobus où tu peux être 10, 12, 15 là-dedans. Alors que les gens vont à un congrès, des gens qui n'ont pas tous l'argent qui leur sort par les oreilles, il y en a qui disent: Eh bien, moi, il y a ce service-là, je vais le prendre. Sauf qu'il faut que le service soit disponible quand tu arrives à l'aéroport.

Le monsieur qui est venu témoigner ce matin, devant nous, nous disait essentiellement: Si on donne des permis individuels, il n'est pas certain que le service va être assuré de la même façon. Lui, il vendait son projet de coopérative; il a une coopérative qui, elle, s'occupe de faire en sorte qu'il y ait un service de façon permanente qui soit assuré. Comme raisonnement, je trouvais que ça avait du bon sens. Et, d'ailleurs, Murray Hill a commencé comme ça, en assurant un service de cette façon-là. On m'a même dit, à l'heure du dîner, que, s'ils ont eu des difficultés, c'est parce qu'ils ont voulu faire du taxi un peu, à un moment donné, que s'ils étaient restés dans leur ligne, en gardant leur tarif, peut-être qu'ils auraient eu moins de problèmes. Je ne le sais pas, je ne suis pas à même de l'évaluer.

Ce sont des gens qui connaissent ce domaine-là. Chacun de ceux qui sont venus, ils sont venus nous dire qu'ils avaient été 15 ans, 20 ans, 25 ans, 30 ans là-dedans. Ils connaissent ça. Ils savent c'est quoi, quels sont les problèmes. Ils savent comment ça fonctionne et, nous, on n'a rien à perdre à les entendre, sauf de prendre le temps de les entendre. Au fond, on est élus pour ça. Quand on est élus comme

députés, on est élus comme représentants du peuple. On n'est pas élus comme rois, avec une cour. Dans le temps du roi Louis XIV, il y avait le roi sur son piédestal avec une cour qui le regardait. Ils venaient même assister à son lever. Ils le regardaient se baigner, ils le regardaient déjeuner. C'était la cour. Il y avait des courtisans et les gens se pourraient pour farder peut-être la réalité.

Sauf qu'on n'est pas dans un régime monarchique où les gens qui nous entourent sont une cour, constituent une cour. Ce sont des électeurs qui nous ont choisis comme représentants du peuple et ils espèrent qu'on va faire bien les choses. Moi, je pense que la moindre des choses, c'est de les entendre. Moi, que ce soient des bons ou des méchants, je ne le sais pas, je vais vous le dire bien franchement. Et, habituellement, quand j'entends des gens, je ne commence pas par leur passer un examen de confession. Je n'ai pas été élevé à la même école que le député d'Argenteuil; alors, je ne passe pas de billet de confession.

Une voix: Vous parlez contre votre prochain.

M. Doyon: Ça, c'est vache un peu.

M. Garon: Non, non, je veux dire que je ne fais pas de billet de confession.

M. Doyon: Il ne fait pas ça, le député d'Argenteuil.

M. Garon: Non. Je ne leur prête pas de mauvaises intentions, sauf que je vais vous dire les noms. J'ai ABC Limousine, M. Freddy **Zawaheri**; AVG Ultra Limousine **enr.**, M. Giovanni Pietracupa; troisième, Allante Limousine Service; Air **Limo**; Avanti Limousine Service; Service de limousine; **Cadillimo**; Limousines Caprice; Limousines Claude Ménard **enr.**; Les Limousines D.H. **enr.**; Limousines Desnoyers. D'ailleurs, quand ils ont envoyé le télégramme, ils l'ont envoyé... Aujourd'hui, il n'y a plus personne qui dit qu'il ne l'a pas eu. Moi, ils m'ont dit, quand ils l'ont envoyé, qu'ils en envoyaient une copie à Guy Chevrette, leader de l'Opposition, copie à Sam Elkas, ministre des Transports, copie à Pierre Paradis, leader du gouvernement, et une copie au Secrétariat des commissions, d'ailleurs, qui l'a reçue hier soir.

M. Elkas: À quelle heure ça a été envoyé, ça?

M. Garon: Ils l'ont envoyé hier.

M. Elkas: Hier soir?

M. Garon: Oui. Pourquoi? Je vais vous dire pourquoi, essentiellement. Je vous avais dit dès

le début qu'il y avait trois groupes qui voulaient se faire entendre; à ce moment-là, il était clair que ça avait toujours été ces trois groupes-là. Et après ça vous avez dit, à un moment donné: On n'a pas eu de demande écrite. Bien, j'ai dit: Ils veulent avoir une demande écrite. Ça fait qu'ils vous en ont envoyé une.

M. Elkas: A-12 et CSN.

M. Garon: Non. J'ai dit dès le début les trois. J'avais rencontré les trois. J'ai dit: J'ai rencontré trois groupes. Et j'ai eu la même version tout le temps. Plus que ça, je vais vous dire que Stéphane, qui a discuté avec le bureau du leader, a toujours mentionné les trois groupes également avec le bureau du leader. Il a toujours été question de trois groupes, mais vous disiez qu'il y avait des illégaux là-dedans. C'est ça que votre réponse était, de votre groupe, c'était que... Ceux qui parlaient avec nous disaient que...

Une voix: Stéphane?

M. Garon: Stéphane Dolbec. Alors, ils disaient qu'il y avait des illégaux là-dedans. Moi, je ne sais pas s'il y en a, des illégaux; je ne sais pas s'il y en a quelques-uns ou s'il y en a beaucoup, je n'ai aucune idée. Sauf que j'ai 43 noms, comme ça, de personnes qui voulaient être entendues. Je l'ai mentionné dès le départ, la première fois que j'en ai parlé et la même journée où vous m'avez dit que je recevrais incessamment le rapport Thérien que j'ai reçu ce matin, à l'ouverture de la commission. Alors, moi, qu'est-ce que vous voulez, je regrette, mais je ne comprends pas cet obstinisme, comprenez-vous. Moi, tous les noms... Dans la liste que vous avez reçue, la liste des membres, division est et ouest, vous avez là-dedans les TS, l'Association des transporteurs par limousines du Québec inc., ils ont mis leur nom. Écoutez, pour des gens qui ont peur, le nom de leur entreprise, leur nom personnel et leur numéro de téléphone, ce n'est pas beaucoup des gens qui jouent à la cachette, ça.

M. Thérien: Ils le mettent dans le journal, ils sont dans les journaux. Ils s'annoncent.

M. Garon: Association des transporteurs par limousines du Québec inc. Bon. Je pourrais lire les 43, sauf que le Secrétariat des commissions l'a reçue, cette demande-là. Donc, tous les noms sont là et ces gens-là, je demandais qu'ils soient entendus. Quand on disait trois groupes, ne nous trompons pas.

M. le secrétaire, est-ce que vous avez reçu la liste des noms? Bon, le Secrétariat des commissions, lui aussi, a reçu la liste des noms. C'est drôle, quand c'est au cabinet du ministre des Transports, c'est toujours compliqué, il n'a jamais rien eu. À un moment donné, on s'aper-

çoit que tout le monde l'a reçu et là, quand tu fouilles un peu, tu t'aperçois qu'il l'a reçu. Il y a quelque chose qui ne marche pas à son bureau. Si l'administration marche comme l'administration de son cabinet, c'est le fouillis. Ça n'a pas de bon sens. À chaque fois... On ne fera pas une grosse obstination pour entendre quelqu'un pendant une heure de temps avec lequel il n'est même pas obligé d'être d'accord. Alors, sacrifiez, c'est quoi, cette affaire-là?

Alors, essentiellement, pourquoi? Parce que, pour des gens, c'est leur industrie, c'est le secteur dans lequel ils sont, ils veulent gagner leur vie, à tort ou à raison, d'ailleurs. Je vais vous dire que, moi, voyant le gouvernement, je ne suis pas certain que je resterais dans l'industrie parce que...

Mme Pelchat: Pas à tort, j'espère.

M. Garon: Bien, je pense que c'est leur droit. Moi, je n'ai pas choisi; on ne légifère pas pour nous autres mêmes, c'est pour eux-mêmes. Le règlement prévoit qu'on peut les entendre. Ils connaissent ce secteur de l'entreprise, pourquoi ne pas les entendre, alors?

Une voix: On peut les entendre et ne pas les entendre.

(15 h 30)

M. Garon: Puis, la commission, c'est elle qui fait la loi. Ce n'est pas le fonctionnaire, ce n'est pas M. Trudel; ce n'est pas lui qui fait la loi. Lui, il fait le travail préparatoire. Je regrette, les fonctionnaires, ils fonctionnent; les députés, ils votent. Ce n'est pas la même chose, ce n'est pas les mêmes fonctions. Puis, habituellement, les fonctionnaires administrent la loi une fois qu'elle a été adoptée par les parlementaires. Moi, je regrette, le fonctionnaire, quand il donne son opinion, j'aime ça l'avoir, son opinion, mais c'est une opinion. Le gars de taxi qui gagne sa vie là-dedans, j'ai tendance à l'écouter encore plus parce que, lui, il gagne sa vie là-dedans. Le gars de limousine, il gagne sa vie là-dedans. D'autant plus que c'est un domaine difficile.

Alors, pourquoi ne pas vouloir les entendre? Je ne comprends pas l'affaire, je ne comprends pas du tout, d'autant plus que j'avais fait le message - je le dis encore au ministre - clairement. J'ai dit: On n'a pas pour but de faire retarder les débats, au contraire. Vous ne sauvez pas une minute parce qu'on va faire une motion et on va prendre au moins le même temps qu'on aurait pris pour les entendre. Vous ne sauvez pas une minute. Alors, cela ne peut pas être ça. Qu'est-ce que ça vous donne, cet obstinisme et ce «buckage» à ne pas vouloir entendre le monde? Je ne comprends pas. Je ne comprends pas.

Et le ministre n'a aucune obligation, à moins, la seule chose, qu'il ait peur que les intervenants qui viennent parler soient plus

convaincants que ses fonctionnaires qui le conseillent. Alors, là, il a peut-être peur, à ce moment-là, et il se dit: Les gens vont venir et ils vont convaincre mes députés, et là je vais avoir du trouble. Là, si c'est ça, c'est une autre affaire. Il n'y a aucune objection à entendre les gens pour leur poser des questions et essayer de mieux comprendre la loi qu'on va être appelés à étudier article par article pour, après ça, faire en sorte de mieux la comprendre...

M. Maltais: Excusez-moi de vous interrompre. Je voudrais proposer une petite suspension de cinq minutes, puis on reviendra. On va essayer de... Quand même on parlerait pendant trois semaines, on ne réglerait pas le cas. On va essayer de trouver une solution. O.K.?

M. Garon: O.K.

M. Maltais: Cinq minutes, Mme la Présidente, êtes-vous d'accord?

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de problème.

M. Maltais: Vous êtes payée pour ça!

La Présidente (Mme Bélanger): Suspension de cinq minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 33)

(Reprise à 15 h 43)

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous voulez prendre place, M. le secrétaire, M. le député de Lévis. La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Comme vous pouvez le comprendre, ce n'est pas facile pour la présidente de présider parce qu'on ne suit pas trop, trop les règles de procédure normales.

M. Maltais: Écoutez, quand on n'a pas ce qu'on veut dans la vie, on hérite ce qu'on a.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Maltais: Quand on n'a pas ce qu'on veut, on hérite ce qu'on a.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay, vous avez la parole.

M. Maltais: Mme la Présidente, après s'être entendus avec le député de Lévis, je demanderais qu'on passe la motion du député de Lévis au vote et, de ce côté-ci, on va voter pour, si le député de Lévis est d'accord.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais qu'on s'entende... Écoutez, est-ce que je pourrais, s'il vous plaît, savoir où je m'enligne, où je vais? Là, nous avons une motion; on dit qu'on vote pour. On a téléphoné au groupe qu'on demande par cette motion. Après ça, ces gens-là viennent de Montréal, il faut les attendre. Alors, qu'est-ce qu'on fait après l'adoption de cette motion? Est-ce qu'on procède à l'étude du projet de loi article par article?

M. Maltais: C'est bien ça.

M. Garon: Eux autres, c'est des gars de limousine. Donc, on laisserait en suspens les articles qui concernent les limousines.

M. Maltais: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut comprendre qu'une fois qu'on va procéder, on va changer d'étape. Il ne sera plus question, une fois qu'on aura commencé l'étude article par article, de revenir sur des motions après. L'étape des motions va être finie.

M. Maltais: C'est ça.

M. Garon: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant!

M. Garon: Au fond, comme les gens dont il est question sont des gens de l'Association des transporteurs par limousines, j'imagine que leurs papiers, ça concerne les limousines.

M. Thérien: C'est des limousines allongées, ça.

M. Garon: Hein?

M. Thérien: Pour la plupart, c'est des limousines allongées.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est les limousines de grand luxe.

M. Thérien: De grand luxe.

M. Garon: C'est ça que je me rappelle, c'est les limousines de grand luxe. Alors, on pourrait laisser...

M. Maltais: En suspens.

M. Garon: ...en suspens les articles qui concernent les limousines.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parfait, ça. Là, on va adopter la motion.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député.

M. Thérien: C'est parce que, pour le temps, au niveau de l'équité, il faut qu'ils aient le même temps, pas plus, pas moins, que ceux qui sont passés précédemment.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on dispose de la motion.

M. Thérien: Parfait.

La Présidente (Mme Bélanger): Je veux bien faire comprendre aux membres de la commission qu'après l'adoption de cette motion on commence l'étude du projet de loi article par article et il n'est pas question qu'on revienne à la période des motions.

M. Maltais: Je m'excuse, Mme la Présidente. Est-ce que, dans la motion, on marque le temps qu'on va les entendre?

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Garon: Non.

M. Maltais: Alors, on s'entend...

M. Garon: On leur parlera après.

La Présidente (Mme Bélanger): Si on veut être équitables, comme on l'a fait pour les autres groupes...

M. Maltais: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): ...ce sera 45 minutes: 15 minutes pour leur exposé, 15 minutes de questionnement du côté ministériel et 15 minutes du côté de l'Opposition.

M. Maltais: Ça convient.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que la motion proposée par le député de Lévis est adoptée?

M. Maltais: Adopté.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): La motion est adoptée. Alors, nous attendons le groupe.

M. Maltais: À 20 heures ce soir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils vont arriver.

M. Maltais: En attendant, on commence à travailler.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, en attendant, nous procédons à l'étude du projet de loi article par article. J'appelle l'article 1. M. le ministre.

Étude détaillée

M. Garon: Auparavant, comme il doit y avoir des amendements, est-ce que le ministre pourrait déposer les amendements qu'il a l'intention de proposer à ce stade-ci?

M. Maltais: En vrac ou en bloc?

M. Elkas: Il y en a un à l'article 2.

M. Garon: En bloc, si c'était possible. Après ça, s'il y en a d'autres, il y en aura d'autres, mais ceux qu'il sait qu'il va déposer à ce moment-ci.

Amendements déposés

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, les amendements à la loi sont déposés. À l'article 1, M. le ministre, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Elkas: Excusez. Est-ce que vous voulez que je fasse la lecture de l'article ou si je vais passer directement...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, si vous avez des commentaires pour expliquer l'article 1.

M. Garon: Pourquoi vous présentez ça? On peut le faire paragraphe par paragraphe. Il y a deux paragraphes là-dedans qui ne sont pas nécessairement interreliés. Il faut voir le premier paragraphe.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Vous n'avez pas de commentaires?

M. Elkas: Non, je n'ai pas de commentaires.

M. Garon: Mais vous pouvez le présenter, présenter l'article, là.

M. Elkas: Au paragraphe 1°, il s'agit d'une précision qui est apportée à une exception déjà contenue dans la loi.

M. Thérien: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: ...je m'excuse. C'est parce qu'il y a un problème, là. On me dit, M. le député de

Lévis, que le président de l'Association des transporteurs par limousines inc. est là, et ce n'est pas lui qui a fait la demande. Il semble y avoir une représentation, sur le nom du moins, qui n'est pas valide.

M. Garon: C'est M. Sanscartier.

M. Thérien: Oui, c'est ça. Mais lisez donc le nom.

M. Garon: C'est marqué «TS Association des transporteurs par limousines du Québec inc.».

M. Thérien: TS?

Une voix: Il n'y a pas le mot TS en avant. L'Association des transporteurs par limousines du Québec inc. - c'est nous autres - existe depuis quatre ans. On a eu une soirée d'information avec eux. La condition première, c'était d'avoir...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! Un instant, là! Bien oui, mais écoutez, là! Est-ce que c'est comme ça que fonctionne une commission...

M. Thérien: Non, je m'excuse. Non, non, mais c'est parce qu'il y a un problème.

La Présidente (Mme Bélanger): ...un monsieur qui crie à l'autre bout de la salle, là? C'est quoi, là, l'histoire?

M. Thérien: Non, mais c'est parce que, Mme la Présidente, il semble y avoir un problème.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il y en a un gros problème de fonctionnement ici aujourd'hui!

Une voix: On se demande c'est qui, le problème!

M. Thérien: Oui, c'est parce que l'Association qui demande la rencontre est ici et ce n'est pas elle qui a demandé la rencontre. Ça fait qu'il y a un problème à quelque part, là.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission va suspendre ses travaux pour quelques instants et parler à M. le président.

(Suspension de la séance à 15 h 50)

(Reprise à 16 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi.

M. Garon: Moi, ça ne me fait rien. Si le ministre veut entendre également M. Ratté, qui est ici, qui dit qu'il est président...

M. Elkas: On arrive à un troisième groupe, là. J'aimerais peut-être mieux qu'on s'entende pour savoir qui représente qui. M. Ratté est le président de l'Association. On reçoit une demande de gens qui prétendent être présidents d'une autre association, de la même association.

M. Garon: On ne sait pas si c'est la même. On ne sait pas. Je ne suis pas capable de présumer.

M. Elkas: Nous autres, on va faire affaire avec ceux avec qui on...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a consentement pour recevoir M. Ratté comme témoin?

M. Garon: Pour dire ce qu'il pense du projet de loi, comme un gars de limousine, ça ne me fait rien.

M. Elkas: Ah, oui, oui, oui. Ça ne me dérange pas. On va y aller. On va retarder encore. Le projet ne passera pas. Je vais vous avertir, M. le député: Malheureusement, ce projet-là - les chambres sont réservées d'avance - on va avoir de la misère à trouver le temps pour le passer.

M. Garon: Ce n'est pas un projet qui est épouvantablement long.

M. Elkas: Non, je comprends, mais si on...

M. Garon: Les chambres, qu'est-ce que vous voulez dire par «les chambres»?

M. Elkas: C'est les délais... Il y a des commissions une après l'autre. Ce ne sont pas tous les membres qui sont disponibles.

M. Garon: On a deux jours qu'on peut vous donner, là.

M. Elkas: Non, peut-être...

M. Garon: Le 16 et le 17 février.

M. Elkas: Je ne serai pas ici. Je serai à l'extérieur.

M. Garon: Comment ça?

M. Elkas: Moi, je suis à l'extérieur. Je n'ai pas besoin de vous dire où je m'en vais, mais je suis à l'extérieur.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a déjà

une commission de prévue mardi prochain.

M. Garon: Mardi prochain. Je disais le 16 et le 17. La commission est libre. La semaine prochaine est prise à tous les jours, mardi, mercredi et, jeudi, votre caucus est annulé.

M. Elkas: Il est annulé mardi.

M. Garon: Le 18, on a quelque chose, mais les 16 et 17, ce n'est pas encore fait. Le monsieur est-il là, M. Ratté?

Une voix: Oui, on est allé le chercher, il est à l'extérieur.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, on va suspendre encore pour quelques instants. Ça va être une commission de suspensions.

(Suspension de la séance à 16 h 3)

(Reprise à 16 h 5)

La Présidente (Mme Bélanger): Nous allons procéder à l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi. M. le député de Lévis, nous avons des explications sur l'Association des transporteurs par limousines du Québec. Il y a deux associations: il y a l'association de l'est et l'association de l'ouest, deux sections. Alors, dans l'association de l'est, le président, c'est M. Ratté qui est ici; l'association de l'ouest, c'est M. Sanscartier, mais le président provincial de ces deux associations-là, c'est M. Ratté. Alors, est-ce que...

Une voix: Conclusion?

La Présidente (Mme Bélanger): La conclusion à ça, je vous demande: Est-ce que M. Ratté est intéressé à venir à la table des témoins pour nous dire si, oui ou non, il est pour le projet de loi?

M. Elkas: À 20 heures?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, immédiatement.

M. Thérien: On en entend déjà un à 20 heures. On va entendre M. Ratté au début et l'autre groupe après.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député de Rousseau! Si M. Ratté passe à la table des témoins et puis que ses explications sont satisfaisantes en tant que président provincial, peut-être qu'on n'aura pas besoin de faire venir M. Sanscartier.

M. Garon: Oh, il y a un cas, là! Non. Je

pense qu'il ne faudrait pas marcher comme ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais...

M. Garon: Je vais vous dire pourquoi. À ce que j'ai compris, M. Ratté est de la région de Québec. Quand vous dites «l'est» et «l'ouest» et l'autre groupe-

La Présidente (Mme Bélanger): Il est président provincial en plus.

M. Garon: Oui, mais les gens qui sont venus au nom de Montréal, c'étaient M. Sanscartier et M. Tosti.

M. Elkas: Il y a deux chapitres et un président provincial. Est-ce qu'on parle au boss ou si on parle au chapitre?

M. Thérien: C'est parce que, lui, il représente ceux...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Ratté est présent.

M. Thérien: Est-ce que je peux, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: L'association provinciale des limousines exige à la base un permis et, semble-t-il, l'autre chapitre semble avoir des membres qui n'ont pas tous des permis. Il me semble que...

Une voix: «Semble».

M. Thérien: Oui, «semble». Sauf que le président provincial, dans l'association qu'il représente, exige que ses membres aient un permis.

M. Garon: Je crois que le problème n'est pas là. Le problème est: M. Ratté est ici et il est président de l'association qu'il nous a mentionnée.

La Présidente (Mme Bélanger): De l'ouest et président provincial.

M. Garon: Tandis que ceux qui sont entrés en contact avec nous au cours des dernières semaines, c'est M. Sanscartier et M. Tosti, avec un groupe dont le nom apparaît et qui sont tous des gens de la région de Montréal. Moi, je pense qu'à un moment donné l'autre groupe qui représente la région de Montréal a demandé à être entendu et on ne peut pas l'écarter en disant: On va entendre M. Ratté. Je suis d'accord pour qu'on entende M. Ratté, je n'ai pas d'objection à

ça. Ça va nous permettre de voir quelle est la situation dans la région de Québec et quelle est la situation dans la région de Montréal, parce que la loi couvre tout le monde.

Mme Pelchat: Mme la Présidente...

M. Garon: Alors, s'ils arrivent et nous disent, eux: Il n'y a pas de problème ou il y a des problèmes, j'imagine qu'il n'y a pas des problèmes partout. Moi, j'ai remarqué les points sur lesquels ils ont insisté. À ce moment-là, on va avoir l'heure juste. Le but de ça... Quand on entend du monde, ce n'est pas parce qu'on sait d'avance ce qu'ils vont dire. Vous dites: Il semble qu'il y en ait qui sont illégaux dans l'Association. On ne peut pas marcher là-dedans et dire: Il semble qu'il y en a. Moi, je ne le sais pas. C'est parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Vachon.

Mme Pelchat: Question d'information. M. Ratté, il est président de l'association provinciale?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

Mme Pelchat: Donc, il représente à la fois l'est et l'ouest, si je comprends bien.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça.

Mme Pelchat: Donc, si on entend M. Ratté, on entend tout le Québec par son association. C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est deux sections. Il est représentant des deux sections et président de la section de l'est.

Mme Pelchat: Merci, Mme la Présidente.

M. Garon: Ils n'ont pas l'air en contact. On ne peut pas... Vous avez pris ça où?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est M. Tosti qui a expliqué ça à M. Doris Arsenault.

M. Garon: Je pense que, si on rencontre des gens... Tantôt, en dehors de la commission, on parlait avec des gens. On n'a pas l'impression qu'il y a des contacts fréquents entre ces groupes-là, de la manière qu'on nous a parlé.

Mme Pelchat: Avant d'entendre ces groupes-là, on ne peut pas...

M. Garon: Non, non, M. Ratté nous a parlé tantôt. Alors, moi, je pense que le mieux, ce serait d'entendre M. Ratté et d'entendre l'autre groupe pour savoir...

Auditions (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): Nous allons entendre M. Ratté, si vous le permettez. Nous allons demander à M. Ratté de venir s'asseoir à la table et nous venons d'avoir la réponse de M. Sanscartier. Il sera ici à 20 heures ce soir. Alors, M. Ratté, si vous...

Mme Pelchat: À ce moment-là, ma question se pose encore: Est-ce qu'on entend M. Ratté comme président de l'association provinciale ou le président de l'est ou de l'ouest du Québec? C'est ce que je voudrais savoir, Mme la Présidente.

M. Garon: Il va nous le dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Disons que je pense que ce serait préférable de l'entendre comme président provincial qui doit être sûrement... Comment je dirais ça, donc?

Mme Pelchat: Qui représente toute l'association?

La Présidente (Mme Bélanger): ...sympathique à l'association de l'est, au moins.

M. Elkas: Qui comprend les préoccupations de ceux de l'est...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, je suis d'accord.

M. Elkas: ...de l'ouest, je veux dire.
(16 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Ratté, si vous êtes ici depuis le matin, vous connaissez la procédure. Nous vous donnons une demi-heure...

M. Ratté (Serge): Je n'aurai pas besoin...

La Présidente (Mme Bélanger): ...trois quarts d'heure, c'est-à-dire, 45 minutes, dont 15 minutes pour votre présentation... À l'ordre, s'il vous plaît! Et il y aura un questionnement de 15 minutes du côté ministériel et de 15 minutes du côté de l'Opposition. M. Ratté.

Association des transporteurs par limousines du Québec inc. (section est)

M. Ratté: D'abord, j'aimerais vous dire que je n'ai aucunement l'intention d'être entendu, parce que ce n'est pas compliqué, je viens d'appeler le secrétaire de l'Association. Suite à une veillée d'information qu'on a eue à Drummondville avec les gens de Montréal qui voulaient former une association, on leur a dit qu'on était prêts à former une association avec un chapitre à Montréal. Par contre, la condition

première de notre association, c'est être détenteur d'un permis par véhicule. Suite à ça, ils sont retournés à Montréal avec notre charte pour voir comment constituer leur charte à eux, leur regroupement. Ils ont formé le chapitre de l'ouest à notre insu, parce que, nous autres, dans nos minutes, on n'a aucun chapitre, mais ils auraient envoyé une cotisation à notre association actuellement. J'ai vérifié, ils formeraient le chapitre de l'ouest de Montréal, de l'ouest de la province, dont M. Sanscartier serait le président.

Une voix: C'est nouveau, ça?

M. Ratté: C'est nouveau parce que, à la fin de l'année 1992, on était cinq membres à Québec, cinq membres dans la province de Québec, légaux, avec des permis, et actuellement il y a une autre association, le chapitre de l'ouest. Parce que, quand on regarde le fax que M. Garon a reçu, c'est notre logo, c'est l'Association des transporteurs par limousines du Québec inc., mais, par contre, c'est le chapitre de l'ouest et non notre chapitre. Et, à ce sujet-là, nous autres, on a des controverses, justement, à cause de ceux qui ont des permis et qui n'ont pas de permis. Et on n'a rien accepté encore. Ils n'ont jamais fait de représentations devant nous autres parce qu'ils savent qu'on est assez rigides sur les règlements de la limousine.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des questions à poser à M. Ratté? M. le ministre.

M. Elkas: Non, je vais passer peut-être...

M. Thérien: On va peut-être profiter du fait que vous êtes ici pour... En fait, la grosse contestation que M. Sanscartier va venir faire tantôt, c'est les 5000 \$ du permis. Et je sais que tous ceux qui le possèdent déjà souhaitaient qu'on conserve un montant de 5000 \$ justement pour qu'il n'y ait pas une prolifération, qu'ils ne viennent pas en compétition aussi avec les taxis. Parce que ces gens-là, avec un coût moindre, pourraient venir embêter le secteur du taxi.

M. Ratté: Nous autres, l'Association des transporteurs par limousines du Québec, on a toujours préconisé que l'investissement premier dans la limousine soit toujours le plus gros investissement possible pour le différencier totalement du taxi. On a préconisé toujours envers et contre tous qu'un permis de taxi soit transformé. Ça, on a toujours demandé ça pour donner la chance à ceux qui étaient dans le transport les premiers, qui étaient les taxis, d'avoir au moins l'investissement de base avec leur permis pour pouvoir graduer, si vous voulez, plus haut, pour pouvoir ouvrir un nouveau marché qui est en demande.

Suite à ça, je pense qu'après le rapport

Bissonnet il y a eu les fameux 5000 \$ qui ont été débattus, ce qui a été reconnu un peu par tout le monde, un droit de 5000 \$ pour avoir des limousines de grand luxe. Ces limousines de grand luxe - actuellement, le problème est là - il y en a qui trouvent ça beaucoup trop dispendieux à opérer; d'autres opèrent illégalement et viennent en compétition avec le taxi et avec la limousine. C'est ce qui fait les conflits entre les détenteurs de permis et les non-détenteurs. Par contre, avec le contrôle routier qui commence de plus en plus à sensibiliser à ça, on voit une augmentation. Tantôt, j'ai vu sur le tableau 33 % de demande de permis de limousine de grand luxe. C'est parce qu'il y en a qui commencent à prendre au sérieux que la limousine est réellement différente du taxi. Tout le monde disait ici qu'il était d'accord, tout à l'heure, qu'il y a trois échelons: il y a le taxi, il y a la limousine de luxe et de grand luxe qui atteignent trois clientèles différentes.

M. Thérien: Mais vous...

M. Ratté: Aussi, dans mon mémoire personnel et non celui de l'Association, j'avais demandé qu'il n'y ait pas de poste d'attente de limousines dans les aéroports. Et c'est là qu'on vient en controverse avec Montréal, parce que Montréal, eux autres, ils veulent ça. Mais on demande au moins une exception pour Québec, parce que les limousines, comme la loi le dit, on doit marcher seulement par notre publicité personnelle, par notre qualité de service, et le contingentement de la limousine se fait par la qualité du service. C'est tout ça qu'on demandait. Par contre, il y en a qui ne sont pas d'accord avec ça. C'est pour ça qu'il s'est formé un autre chapitre, mais la quantité, bien des fois... Montréal est beaucoup plus gros que nous autres; c'est pour ça que ça prendrait presque une loi pour Montréal et une pour Québec, comme c'est là. Parce qu'il y a la CUM qui embarque en ligne de compte, il y a la loi provinciale - un ne reconnaît pas l'autre loi - et, en plus, il y a la loi des aéroports, qui est une loi fédérale, qui ne reconnaît la loi de personne. Alors, on est pris à travers les trois, on paie des permis très onéreux, qui le valent, mais, par contre, si on investit tant, c'est pour développer une qualité de service qui est au-dessus de...

M. Thérien: Donc, il y aurait un danger à réduire considérablement les permis, du moins de limousine allongée, ou à permettre d'autres chemins que d'acheter un permis de taxi.

M. Ratté: Actuellement, d'après l'expérience qu'on a eue les trois dernières années, ceux qui ont résisté, c'est ceux qui avaient payé des permis, parce qu'ils étaient obligés d'opérer, comme le gouvernement l'exigeait, à un prix élevé pour prouver leur qualité de service et,

automatiquement, ils étaient... Mais, si on opère avec une limousine au prix du taxi, c'est officiel qu'on ne peut pas arriver, c'est impossible. Depuis les 3 ou 4 dernières années, les taxis ont eu des augmentations et la limousine est toujours restée à 40 \$ minimum, et les taxis ont eu 3 ou 4 augmentations. À cause du moratoire, bien, on n'a pas pu avoir d'augmentation de base, nous autres. Mais le client de limousine est un client qui ne va pas sur un poste en commun; c'est un client qui paie le prix que ça vaut, mais qui est exigeant et qui veut une qualité supérieure. Mais, là, je parle toujours en mon nom personnel en tant qu'opérateur de compagnie de limousines et, au nom de l'Association, je dis que, au départ, quand on a formé l'Association, c'est ça qu'on revendiquait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: Est-ce que vous avez fait étudier le projet de loi par des spécialistes du droit en tenant compte de vos intérêts? Est-ce que vous avez étudié le projet de loi qui est devant nous ou bien...

M. Ratté: Du tout.

M. Garon: Vous ne l'avez pas étudié?

M. Ratté: Non. On a étudié par notre expérience des trois dernières années ceux qui ont réussi dans la limousine et ceux qui n'ont pas réussi.

M. Garon: Je pense, par exemple, à l'article 17 dont parlaient les représentants de la CSN ce matin: «autoriser un titulaire de permis de taxi à spécialiser son entreprise en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe». Êtes-vous d'accord avec cette disposition-là ou non?

M. Ratté: Je ne peux pas répondre à ça parce que j'ai beaucoup investi et je suis pour le gros investissement dans la limousine pour ne pas diluer la qualité. S'il n'y a aucun investissement, à travers les permis qu'on a payés depuis trois ou quatre ans, on a payé de très, très gros prix et, aujourd'hui, se faire parachuter quelqu'un qui ne paie aucun prix dans ça, bien, écoutez un peu, on demanderait certainement au gouvernement des redevances.

M. Garon: Et, quand on voit ici qu'on dit qu'il sera possible d'autoriser un titulaire de permis de taxi à spécialiser son entreprise en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe, la limite, au fond, ce serait uniquement le permis de 5000 \$. Mais ça veut dire que vous... Parce que tantôt, quand on a dit que, si c'étaient des gens qui avaient un permis de taxi qui embarquaient dans la limousine et

qu'ils faisaient de la limousine comme ils faisaient du taxi, bien, à ce moment-là, vous avez compris qu'ils disaient que le service de limousine ne serait pas assuré. Ils parlaient de l'aéroport de Montréal surtout, ils parlaient des aéroports. Alors, quand sa semaine va être faite, elle va être faite et il va dire: Laissons faire le reste. Les gens ont expliqué quel serait l'effet d'une clause comme celle-là. C'est pour ça que je vous demande: Vous, de l'industrie de la limousine de luxe, voyez-vous les choses de la même façon que ceux qui sont venus, qui travaillaient pour Murray Hill, pour Limousine Montroyal, les voyaient ce matin et l'ont expliqué devant nous? Parce qu'ils disaient qu'ils ne voulaient rien savoir d'une clause comme celle-là.

M. Ratté: Le marché de Montréal et le marché de Québec, c'est deux marchés complètement différents; c'est un peu comme dans beaucoup de choses, là, c'est deux marchés. On n'a pas autant de potentiel qu'à Montréal au point de vue limousines. Il faut travailler deux fois plus fort pour avoir la même clientèle. Un exemple: un client va arriver à l'aéroport de Québec... Les dirigeants de l'aéroport me demandent continuellement de laisser des limousines là régulièrement. Par contre, le client qui débarque à l'aéroport et qui demande une limousine à Québec, il ne s'attend pas à payer 40 \$ ou 50 \$ pour venir au centre-ville comparativement à 25 \$ pour un taxi. Quand on lui dit le prix, il n'en veut plus de limousine, il va prendre le taxi. Le client de la limousine qu'on a, nous autres, à Québec, actuellement, c'est le client qui sait, avant de partir, un mois d'avance, qu'il vient à Québec, qu'il arrive sur tel vol, c'est réellement spécialisé. On garde toujours un écart avec le taxi pour être très distancé et il faut garder un prix distancé aussi; sinon, ça ne vaudrait pas la peine d'investir plus.
(16 h 20)

M. Garon: Je vais vous dire ce qui est marqué ici comme explication de cet article-là. L'ajout des paragraphes 11° et 12° à l'article 68 de la loi permettra à la Commission - la Commission des transports - dans le cadre des règlements et en tenant compte de l'intérêt public, d'autoriser les titulaires de permis de taxi à spécialiser l'exploitation de leur permis afin d'offrir un service de limousine, ou de limousine de grand luxe, tout en disposant du pouvoir nécessaire pour limiter le nombre de permis de taxi demandant une telle spécialisation selon les facteurs déterminés par le gouvernement en vertu du paragraphe 1° de l'article 13 du présent projet de loi.

Il y a un autre article dans le projet de loi, l'article 13, qui, lui, doit dire comment va être réglementée l'industrie de la limousine spécialisée, ou celui qui a un permis de taxi qui va être entré dans le secteur. Le paragraphe 1° de l'article, qu'est-ce qu'il dit? Prévoir les

conditions... Il va y avoir un règlement que le gouvernement va faire pour «prévoir les conditions que doit rencontrer et les modalités que doit respecter un titulaire de permis de taxi lorsqu'il présente à la Commission une demande d'autorisation afin que soit spécialisée son entreprise en un service de limousine ou en un service de limousine de grand luxe». Le gouvernement, à ce moment-là...

M. Ratté: Actuellement, M. Garon, dans la province de Québec, de plus en plus le taxi a de moins en moins d'ouvrage. En prenant des permis de taxi existants, au lieu de faire un plan de rachat, les gars se spécialisent et, en se spécialisant, au lieu d'aller attendre la clientèle, ils iraient en chercher. Comprenez-vous? Ces gars-là qui se spécialiseraient, ils n'auraient plus le choix. Ils ne pourraient plus aller sur des postes en commun gruger la clientèle. Ils seraient obligés d'ouvrir des marchés et d'aller en chercher de la clientèle parce que la limousine, c'est ça. Il faut, par notre publicité, par nous autres mêmes, aller chercher de la clientèle.

Tandis que, là, en transformant un permis de taxi, l'investissement de base du détenteur de permis de taxi serait déjà fait. C'est un gars à qui ça appartiendrait peut-être en premier lieu parce qu'il est déjà dans le transport de personnes; il pourrait convertir son permis tel que ça s'est fait. J'ai commencé mon entreprise à Québec exactement comme ça. Je me suis informé des lois du gouvernement. Je me suis informé de tout ce qu'il était possible de faire avec un taxi pour le rentabiliser au maximum. Le maximum de rentabilisation, ils ont dit: Si tu es tanné du taxi, vends-le ou transforme-toi en limousine.

Je me suis informé de tout ce que ça comportait de se transformer en limousine. J'ai suivi les règles du jeu et j'ai payé les 5000 \$, j'ai payé les 45 000 \$ de taxi que j'ai converti en limousine. J'ai développé une clientèle par la qualité du service. Et, aujourd'hui, on en est rendu que le gouvernement arriverait et nous parachuterait des gars qui n'ont aucunement investi en arrière de ça, qui deviendraient nos concurrents, à nous autres, en limousine, mais ils deviendraient concurrents aux taxis parce que, en n'ayant pas d'investissements, ils pourraient charger la moitié du prix et ça ne dérangerait rien.

M. Garon: Voulez-vous dire que, chaque fois que vous avez transformé un taxi en limousine, vous avez acheté un permis de taxi de 45 000 \$ et vous l'avez transformé?

M. Ratté: Oui, monsieur. C'est un investissement qui embarque dans le commerce.

M. Garon: Et vous en avez transformé combien, actuellement?

M. Ratté: Moi, j'en ai un. Mes deux garçons et ma femme en ont chacun un. On en a quatre.

M. Garon: C'est comme 4 permis de taxi, 45 000 \$...

M. Ratté: Transformés en limousines.

M. Garon: ...transformés en limousines qui ne font plus de taxi, qui font de la limousine maintenant.

M. Ratté: Aucun taxi, plus de taximètre dedans, plus de «vacant» dessus. Ils n'ont plus le droit d'aller sur les postes en commun. On marche seulement avec la publicité, le bouche à oreille et la bonne qualité du service. Si on n'est pas bons, on reste chez nous.

M. Elkas: Voulez-vous dire au député, parce que je pense que j'ai vu un de vos véhicules, le type de véhicule que vous avez?

M. Ratté: Le type de véhicule que j'ai, c'est un peu du marketing de compagnie, parce que je me suis affilié à un nom qui est no 1 dans le monde, Mercedes. C'est une qualité de service que je n'ai pas eu à développer, la compagnie Mercedes l'a fait à ma place, si vous voulez, en ayant le nom Mercedes. Par contre, ça joue contre nous autres. Il y en a qui ont peur de se montrer parce qu'on a trop de qualité. On a les deux côtés de la médaille.

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais, moi aussi, vous poser une question parce qu'il y a des intervenants, tout à l'heure, qui n'étaient pas d'accord sur la demande d'autorisation de transfert de limousine en taxi. Vous avez des taxis, vous avez transféré votre permis en limousine et là on exige deux ans de fonctionnement en limousine avant de redevenir taxi. Est-ce que vous êtes d'accord avec ça?

M. Ratté: Non. Je suis d'accord... Ce qui est arrivé, c'est ça que je vous ai dit tantôt, il y a deux villes au Québec, il y a Montréal et Québec. Le fameux moratoire qui est à Montréal a créé tous les problèmes qu'on a actuellement. À Québec, en n'ayant pas le moratoire, j'ai été chercher les permis de taxi et je les ai transformés, mais, à Montréal, personne ne pouvait le faire. C'est ça qui a développé l'illégalité, ce n'est pas compliqué, parce que personne ne pouvait. Quand Murray Hill a fermé, quand Contact a fermé, quand Samson a fermé, ils sont restés, à Montréal, sans limousines. Automatiquement, il y avait de la demande, puis cette demande-là a été comblée par des illégaux. C'est dur à dire, illégaux, parce que c'est la situation qui a créé l'illégalité. Ils ne pouvaient pas faire autrement, parce qu'ils ne pouvaient convertir des permis de taxi. S'ils avaient eu le droit de

convertir des permis de taxi, vous auriez, à Montréal, peut-être 5 ou 6 compagnies de limousines de 10 véhicules qui donneraient du service et il n'y aurait pas de problème, mais personne ne peut le faire actuellement.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ce que je vous demande, c'est si vous êtes d'accord avec la mesure prise dans l'article 32.2 qui dit qu'une fois que tu as changé ton permis de taxi en limousine, avant de revenir et de laisser tomber le taxi de limousine...

M. Ratté: Non, avant de pouvoir le vendre comme limousine, il faudrait qu'il opère deux ans.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Avant de le transférer à un autre.

M. Ratté: Je ne vois pas si c'est bien ou mal, là. Ça prouverait peut-être que celui qui embarque dans ça, il s'embarque dans quelque chose de sérieux, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, vous savez que ce permis-là, c'est juste pour transférer à une autre.

M. Ratté: Oui. Par contre, en étant taxi, on ne perd jamais notre valeur parce qu'on peut toujours redevenir taxi et le revendre à la valeur d'un permis de taxi.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais vous-même, vous pouvez redevenir un taxi, mais pour vendre votre permis à une tierce personne...

M. Ratté: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...est-ce que vous êtes d'accord pour l'attente de deux ans?

M. Ratté: Je ne vois ni de pour ni de contre à ça, madame. Pour moi, ce n'est pas un problème, que ce soit pour ou...

La Présidente (Mme Bélanger): Parce que M. Saint-Cyr, cet avant-midi, il était contre ce principe-là, de l'attente de deux ans.

M. Ratté: Je peux vous dire que ça ne me dérange pas. La valeur du permis est toujours là. Celui qui s'embarque, ça l'oblige à un sérieux de deux ans, si vous voulez, mais, par contre... Personnellement, moi, ça ne m'affecte aucunement.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait.

M. Garon: Ça veut dire que, lui, il se trouve à avoir quatre voitures. Il a développé son entreprise. M. Saint-Cyr ne disait pas ça,

lui. Au fond, il parlait de quelqu'un qui embarquerait et pour qui ça ne marcherait pas. Il voudrait avoir la possibilité de revenir quand...

M. Ratté: Oui, mais, premièrement, il y a une chose...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est permis, ça.

M. Garon: C'est ça que j'ai compris, moi.

M. Ratté: ...vous ne développez jamais une compagnie de limousines avant deux à trois ans. Avant de dire que je pouvais, là, comment je dirais bien, opérer un peu plus à l'aise, un peu plus rentable, ça a pris au moins deux à trois ans pour pouvoir revenir dans mes investissements, pour pouvoir dire que j'avais une clientèle qui pouvait subvenir à mes besoins.

M. Garon: Êtes-vous uniquement dans les limousines de grand luxe ou si vous avez aussi la berline?

M. Ratté: Monsieur, je suis, dans la province de Québec, celui qui a les trois sortes de permis. J'ai des droits acquis de 1983. J'ai des permis de taxi transformés et j'ai des permis de 5000 \$.

Mme Pelchat: Vous êtes très représentatif.

M. Ratté: Représentatif en qualité, oui.

Mme Pelchat: Des trois catégories.

M. Garon: Vous avez les trois. Vous avez des taxis...

M. Ratté: J'ai des taxis transformés.

M. Garon: Transformés en quoi?

M. Ratté: À mon nom, j'ai un permis de taxi transformé. J'ai un droit acquis comme Québec Limousine, en 1983, qui était reconnu; ils ont fait de la limousine avant 1983, c'était leur entreprise principale. J'ai acheté Québec Limousine, à Québec, qui avait ces droits acquis là et j'ai deux permis de grand luxe que je paie 5000 \$ par année.

M. Garon: Vous ne faites plus de taxi.

M. Ratté: Du tout.

M. Garon: Et vous pourriez retourner chacun de vos permis pour redevenir taxi.

M. Ratté: Pas chacun. Mes droits acquis ne peuvent jamais retourner taxi et mes 5000 \$ non plus. Seulement ceux qui ont été transformés

en taxi peuvent retourner.

M. Garon: Ah! Ceux qui étaient taxi...

M. Ratté: Ceux que j'ai pris du taxi, que j'ai transformés en limousine, peuvent retourner taxi...

M. Garon: Oui, oui.

M. Ratté: ...moyennant la permission de la Commission des transports.

M. Garon: Et là, il y a combien de limousines à Québec, ceux qui ont des limousines?

M. Ratté: À Québec, mon groupe, on est huit de luxe et de grand luxe. Par contre, il y a deux compagnies qui en ont chacune une, des allongées. Et il y en a un nouveau qui vient de se transformer en limousine, c'est vrai, un taxi qui vient de se transformer. On est cinq à Québec, transformés.

M. Garon: Quand vous dites «transformés», vous dites quoi, exactement?

M. Ratté: Permis de taxi où on a demandé à la Commission des transports de pouvoir enlever nos «vacant», nos «meters» et de devenir limousine moyennant 40 \$ parce que le moratoire ne s'applique pas ici. Nos courses, minimum, c'est 40 \$. On ne peut jamais faire un contrat en bas de 40 \$.

M. Garon: Vous, vous êtes dans la limousine ordinaire, là, berline?
(16 h 30)

M. Ratté: Limousine de luxe. De grand luxe, c'est allongée, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): La berline.

M. Garon: Berline.

M. Ratté: Berline, c'est ça.

M. Garon: C'est ça, vos permis de taxi, c'est en ça qu'ils ont été changés. Pour l'autre, vous n'aviez pas besoin d'avoir un permis de taxi.

M. Ratté: Non, j'allais chercher 5000 \$. J'aurais pu le faire avec un permis de taxi aussi, l'avoir voulu.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est clair?

M. Garon: À Québec, la situation par rapport à...

M. Ratté: Je peux vous dire que, quand j'ai

commencé dans la limousine à Québec il y a quatre ou cinq ans, il y avait huit compagnies qui marchaient toutes avec des F, aucun légal. À force de faire des représentations au gouvernement et en donnant la qualité de service, elles ont toutes débarqué l'une après l'autre.

M. Garon: Pardon?

M. Ratté: À force de donner une qualité de service et en faisant des pressions sur le contrôle routier, comme quoi je voulais que mes permis soient respectés, c'est devenu que ceux qui sont à Québec actuellement sont tous avec des permis légaux. Assez que ceux de Montréal ont peur de venir à Québec. Ils se font arrêter.

Une voix: Vous êtes bien branché.

M. Garon: Ah, il y a bien des domaines...

M. Ratté: Je ne suis pas bien branché, mais je demande au gouvernement de faire respecter l'argent que je débourse pour mes permis. Comme M. Garon le disait tantôt, j'ai les permis les plus onéreux au monde et je veux être protégé, c'est tout.

M. Garon: Au fond, vous voulez dire, en mots simples, qu'il y a bien des domaines où Montréal pourrait prendre exemple sur Québec.

M. Ratté: Ils ne prennent pas l'exemple. C'est un peu comme Québec et Lévis.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais, là, vous n'êtes pas encore venu à Lévis, vous avez le droit d'améliorer votre affaire encore plus.

M. Ratté: J'ai le droit, monsieur.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Avant d'aller là.

M. Garon: Qu'est-ce que vous pensez de la loi qui demande à assujettir aux permis les baptêmes, les funérailles et les...

M. Ratté: Ce que je pense en tant que président de l'Association des transporteurs ou en tant que...

M. Garon: Oui.

M. Ratté: Je n'ai pas à penser, je n'ai pas consulté mon conseil d'administration.

M. Garon: Et vous?

M. Ratté: Personnellement, qu'est-ce que je

pense de quoi? Je vais vous laisser finir votre question, là.

M. Garon: Concernant les baptêmes, les mariages et les funérailles qui vont être assujettis à la réglementation.

M. Ratté: On a vu des limousines, l'année dernière, faire des graduations avec des rubans de mariage.

M. Garon: Avec des quoi?

M. Ratté: Des graduations avec des rubans de mariage.

M. Garon: Oui.

M. Ratté: Ils n'ont pas le droit de faire une graduation, mais la police ne les arrête pas, ils ont des rubans de mariage. Elle pense que c'est un mariage. C'est parce que ça donne une évasion...

Une voix: Dans le fond, c'est qu'on devrait déréglementer tout ça...

M. Dufour: Ils mettent des rubans comme si c'était un mariage.

M. Ratté: Un mariage n'étant pas réglementé, le gars qui le fait n'a pas besoin de permis. Alors, il fait un voyage...

Une voix: ...ou déréglementer les graduations.

M. Ratté: ...réglementé. En mettant des rubans de mariage, automatiquement, la police ne l'arrête pas, elle pense qu'il fait un mariage.

M. Garon: Vous avez raison, je suis allé à une graduation et il y avait des automobiles qui avaient des rubans de mariage. Je ne savais pas pourquoi. C'est vrai.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Mais, indépendamment de ça, considérez-vous que c'est un secteur qui devrait être réglementé ou qui serait mieux de ne pas être réglementé? Parce que là, actuellement, il ne l'est pas, il le deviendrait par la loi.

M. Ratté: Il est réglementé, mais c'est très dur de faire accepter les lois et les règlements parce que, comme vous le savez, le contrôle routier n'a pas été présent durant huit ans, et tout le monde était habitué à marcher sans permis et à rouler comme ça pouvait. Et là, aujourd'hui, le contrôle routier est instauré, ils sont après se roder et, un coup que les règlements vont être là et qu'ils vont être respectés,

tout le monde va pouvoir vivre avec ces permis. Les permis de taxi vont prendre de la valeur, les permis de limousine vont prendre de la valeur et c'est ça qui va donner une qualité de service aussi.

M. Elkas: Il n'est pas si mauvais, notre gouvernement.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il n'est pas si mauvais, notre gouvernement.

M. Garon: Mais il dit que ça ne marche pas. Il ne dit pas que ça marche.

M. Elkas: Le contrôle routier, ça marche.

M. Garon: Il dit qu'il pense que ça peut marcher.

M. Elkas: Le manque de contrôle routier pendant huit ans, l'absence d'un contrôle routier pendant huit ans, c'est pour ça.

Mme Pelchat: Mais, vu que le contrôle routier empêche...

M. Garon: Mais, là, ça fait quand même trois ans que la loi est adoptée. Deux ans? Est-ce que vous sentez que c'est contrôlé vraiment, actuellement, ou si ça ne l'est pas vraiment?

M. Ratté: Ils sont en pleine période de rodage.

Mme Pelchat: Mais vous avez dit tout à l'heure que le contrôle routier empêchait les gars de Montréal de venir faire de la limousine à Québec.

M. Ratté: Non, non, il ne les empêche pas, mais les gars de Montréal savent très bien... Je pense que l'année passée...

Mme Pelchat: Ils ont plus peur avec le contrôle routier.

M. Ratté: ...il y a eu 21 arrestations pour transport illégal, dont saisie de voitures.

Mme Pelchat: Vous avez dit que ces arrestations ont mené à une augmentation de 33 % des demandes de permis.

M. Ratté: C'est ce que j'ai vu sur le tableau tout à l'heure, au début. Il y a eu 33 % de demandes de permis de plus à Montréal.

Mme Pelchat: Mais, vous, vous concluez que

c'est à cause du contrôle routier qu'il y en a 33 %; les gars sont tannés de se faire arrêter.

M. Ratté: Bien, je conclus que c'est parce que le contrôle se resserre.

Mme Pelchat: C'est ça. Alors, même s'ils sont en rodage, il y a un effet concret et quotidien.

M. Ratté: Oui, oui, c'est ça.

Mme Pelchat: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, M. le député de Lévis, est-ce que c'est fini?

M. Garon: Considérez-vous que le secteur des limousines de grand luxe devrait être très réglementé ou peu réglementé?

M. Ratté: La limousine de grand luxe n'est pas mon commerce premier, c'est un... Comment je dirais bien? En ayant toutes les sortes de limousines, je ne retourne jamais un client à mes compétiteurs, mais eux me les retournent tous. C'est un peu pour ça que j'ai de la limousine de grand luxe, mais je n'en aurais pas, puis ça ferait pareil. C'est pour ça que je ne veux pas trop approfondir dans la limousine de grand luxe; c'est tout un autre domaine qui n'est pas de mon ressort. Je me spécialise dans la limousine de luxe. La limousine de grand luxe, c'est tout un autre développement, parce que, dans la limousine de grand luxe, vous pouvez être un mois et demi, deux mois à ne rien faire et, dans une semaine, vous pouvez faire le salaire de deux mois. Ce n'est jamais pareil. C'est pour ça que c'est dangereux. Dans la limousine de grand luxe, celui qui a rien que ça, il est un mois ou deux à ne rien faire, il va marcher à prix réduit pour ne pas rien faire. C'est ça qui est dangereux.

M. Garon: Puis, pour vous, quels devraient être les écarts entre le taxi, la limousine de luxe et la limousine de grand luxe?

M. Ratté: Très grands.

M. Garon: Mais ça veut dire quoi, là?

M. Ratté: Une différence de tarifs qui est très appréciable pour ne pas que la limousine vienne en concurrence avec le taxi. Aucunement. Au point de vue prix, le contingentement se ferait par la qualité du service. Pardon?

Mme Pelchat: C'était l'esprit du rapport Bissonnet.

M. Ratté: Je n'ai pas lu à fond le rapport

Bissonnet, mais il y a une clientèle qui est très peu... Je vais vous donner un exemple, l'exemple que je donne très régulièrement. Il arrive un congrès de 2000 personnes à Québec; moi, je veux m'occuper du conseil d'administration, les taxis et les autobus feront les 1991 autres membres. Je sais fort bien que le conseil d'administration a un budget qui équivalait aux 1991 autres membres.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Pelchat: On en prend bonne note. Surtout quand c'est des institutions publiques.

M. Garon: Quand vous dites «l'écart», considérez-vous que l'écart à 40 \$ est correct?

M. Ratté: Quand le gouvernement avait fait l'écart, suite au rapport Bissonnet, je crois, en 1983, le taxi était à 15 \$, puis eux autres avaient mis 40 \$. Depuis ce temps-là, le taxi a monté de 3 ou 4 fois, mais le minimum est toujours resté à 40 \$. Ça veut dire qu'au lieu d'avoir 25 \$ d'écart avec un taxi entre l'aéroport et le Château Frontenac, on est rendu à 15 \$. Par contre, les taux que notre compagnie a déposés à la Commission des transports me permettent de charger 50 \$; ce qui, je calcule, serait juste sur le seuil de la rentabilité pour la qualité de service que je veux offrir.

M. Garon: C'est quoi, la qualité de service que vous offrez?

M. Ratté: La qualité de service pour un président de compagnie...

M. Garon: Ça veut dire quoi?

M. Ratté: ...pour un homme d'affaires, pour la personne qui veut... Actuellement, on a un phénomène qui se produit à Québec, il y a le théâtre Capitole.

M. Garon: Oui.

M. Ratté: Quand c'est des spectacles à 30 \$, on ne va jamais mener le monde en limousine.

M. Garon: Pardon?

M. Ratté: On n'a jamais de demande de limousine.

M. Garon: Oui.

M. Ratté: Puis, quand c'est des spectacles à 150 \$, 200 \$, puis 300 \$, on est réservé des mois d'avance.

M. Garon: M. Pavarotti est supposé venir, je ne me souviens pas si c'est 500 \$ ou 800 \$.

M. Ratté: 500 \$.

M. Garon: 500 \$?

M. Ratté: Oui, monsieur.

M. Dufour: Là, vous allez en manquer.

M. Garon: Pour la soirée.

M. Ratté: Merci beaucoup.

M. Garon: Puis, là, qu'est-ce que vous pensez qu'il va arriver? Vous allez manquer de limousines.

M. Ratté: Vous pensez, vous?

M. Garon: Je ne le sais pas, là.

M. Ratté: On va s'occuper de ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais quand vous dites...

M. Ratté: On a déjà mené le géant Ferré avec une voiture.

M. Garon: Frank Sinatra doit venir aussi.

Mme Pelchat: Avez-vous acheté des billets, M. Garon? J'en prends deux tout de suite.

M. Garon: Non, non. Nous autres, on est en train de se différencier, à Québec, par rapport à Montréal.

Mme Pelchat: Quel complexe! Arrêtez de me parler de ça; j'ai l'impression que vous souffrez d'un grand complexe, M. Garon.

M. Garon: Non. Vous dites que vous différenciez votre affaire par rapport aux taxis, aux limousines de luxe et de grand luxe.

M. Ratté: Oui.

M. Garon: Quand vous dites de luxe, pour que ce soit vraiment démarqué, ça veut dire quoi pour vous, la démarcation, la différenciation?

M. Ratté: Ça veut dire quoi? En quels termes? En termes de service ou en termes de prix, d'équipement, ou quoi?

M. Garon: Les deux.
(16 h 40)

M. Ratté: Excusez-moi si je parle en mon nom, parce que je marche seulement d'après mon expérience personnelle. On a pris le nom de

Limousine A 1, on a pris le nom de Mercedes, puis on a tout fait - comment je dirais, donc - spécialiser nos chauffeurs dans le tourisme, des chauffeurs de grande route. On a fait de la spécialisation dans tout. C'est cette clientèle spécialisée qu'on va chercher dans chaque secteur. Mais ça a pris deux ou trois ans, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, avant de découvrir comment aller chercher du marché; ça ne se fait pas comme ça! Ceux qui essaient d'embarquer dans la limousine comme dans un taxi, de s'asseoir là et d'attendre après le client, ça ne fait pas. Il faut aller développer de nouveaux marchés, offrir de nouveaux marchés au monde. Mon plus grand compétiteur, moi, c'est les points-voyage des compagnies d'aviation, parce que combien, pensez-vous, d'entreprises privées et de fonctionnaires prendraient la limousine, qui est beaucoup plus avantageuse pour aller à Montréal, plutôt que l'avion s'il n'y avait pas de points-voyage? Ils prendraient la limousine.

Mme Pelchat: Combien ça coûte, Québec-Montréal, en limousine, aller retour?

M. Ratté: Nous autres, on fait des forfaits à 350 \$; on alloue 3 heures là-bas et on vous ramène. Mais, si vous êtes deux ou trois dans la limousine, c'est le même prix. En avion, c'est 400 \$; par contre, il y a peut-être 50 \$ qui vont aux points-voyage et, nous autres, on ne peut pas donner de rabais sur nos tarifs.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Ratté, pour un témoin...

M. Garon: C'est dans la même journée, vous dites, 350 \$?

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, c'est fini...

M. Dufour: Ça veut dire neuf heures, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): ...M. le député de Lévis. Alors, pour quelqu'un qui ne voulait pas être entendu, vous nous avez donné de très bonnes informations.

M. Garon: Vous voyez!

M. Ratté: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça a été très intéressant. On vous remercie de votre participation.

M. Ratté: Merci bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, comme il avait été entendu avant d'entendre M. Ratté, nous passons à l'article 1.

Étude détaillée (suite)**Définitions et application**

M. Elkas: Mme la Présidente, l'article 1 touche le transport bénévole. Il s'agit d'une précision qui est apportée à une exception déjà contenue dans la loi. Au niveau du paragraphe 2°, l'élimination *de cette exception est complétée par d'autres dispositions qui introduisent un nouveau permis restreint (voir l'article 91). Ce nouveau permis se rapproche d'une catégorie de permis antérieure, disparue lors de l'adoption de la loi en 1983. Cette exception, sans prévoir un permis restreint à cet effet, aurait pu faire en sorte que certaines personnes auraient pu invoquer des droits acquis (voir acétate 12, si vous en avez une copie).

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis.

Une voix: Des acétates?

La Présidente (Mme Bélanger): Des acétates?

Une voix: Le cahier explicatif.

(Consultation)

M. Garon: Quel est le but de changer ça? Maintenant, ça va être «de maximum des frais variables fixés par la Commission des transports». Jusqu'à date, est-ce que les frais variables étaient fixés par la Commission des transports? La Commission des transports ne fixait pas les frais, avant.

M. Elkas: Non. Au niveau du transport bénévole, il y avait des exceptions déjà prévues à la loi, c'est ce qui est existant dans le moment. Une des conditions, c'était «la rémunération requise ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile». Alors, au lieu que ce soit un tarif fixé, comme on a aujourd'hui, tant du millage, ce sera fixé par la Commission.

M. Dufour: Les organismes bénévoles qui mettent à la disposition...

M. Elkas: Oui, elle nous permet de payer un montant.

M. Dufour: ...de groupes, de jeunes afin d'aller à certaines activités... L'organisation ou la société de bienfaisance dit aux gens: Bien, le prix qu'ils chargent, c'est à peu près le coût du salaire du chauffeur bénévole, un salaire à peu près minimum. Est-ce que ça, c'est de nature à changer, ces conditions-là?

M. Elkas: Vous avez raison. C'est pour rémunérer des transports effectués par un conducteur bénévole. Il y a des montants d'argent qu'au moins on reconnaît qu'ils devraient être payés là.

M. Dufour: Oui, mais ce n'est pas un conducteur bénévole, là. La société, l'organisme de bienfaisance, charge un prix pour faire un voyage, mais son prix, c'est un minimum, ce n'est pas des prix... Ça ne concurrence pas le taxi, là. Elle fait un prix et, à l'intérieur de ce prix-là, il y a le prix du conducteur et un peu les frais d'essence.

M. Elkas: O.K. Me Gilles Savard.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard (Gilles): Merci. C'est que, actuellement, au niveau de l'article 2 de la Loi sur le transport par taxi, il est prévu, au paragraphe 3°, que, dans certains cas, la loi n'a pas à s'appliquer. Dans le cas du transport bénévole, c'est une exception qui s'interprète toujours strictement, compte tenu des autres dispositions, comme dans les articles 3 et 4 qui font en sorte que tout transport de personne par automobile contre rémunération exige un permis de taxi. Et c'est des infractions qui ont des pénalités assez dispendieuses, c'est 1000 \$. Donc, dans le passé, il y a eu des difficultés d'interprétation au niveau du paragraphe 3°. Souvent, on avait de la difficulté à savoir jusqu'où peut porter l'article.

Si on le lit, on voit, d'abord, qu'il y a un premier principe dans l'article: il faut que ce soit un conducteur qui est bénévole; deuxièmement, il faut que ce transport-là soit dans le cadre d'une initiative de bienfaisance et qu'en plus l'initiative de bienfaisance soit soutenue par un organisme humanitaire qui est reconnu, et ça, c'est à la condition qu'il n'y ait qu'une contribution aux frais de l'automobile. Il y a peu d'organismes actuellement qui peuvent satisfaire en entier tous les critères qui sont dans les définitions. L'exemple qu'on a le plus souvent présenté pour essayer de l'illustrer, ce serait un organisme comme la Croix-Rouge qui pourrait demander, par suite d'un cataclysme, à des conducteurs de transporter des gens pour évacuer et rembourser une partie des conducteurs afin de pouvoir faciliter l'évacuation. Ça, c'est vraiment un exemple catastrophique. À notre connaissance, jusqu'à présent, il y a un organisme qui se qualifierait, d'ailleurs, pour entrer dans la définition, c'est un organisme de la région de Portneuf. Et c'est suite à une analyse vraiment très serrée qu'on réussit à découvrir si, effectivement, toutes les dispositions du paragraphe 3° sont rencontrées.

Par la modification qui est apportée, la Commission des transports va avoir le pouvoir

d'entendre des gens et de fixer ce qui apparaît vraiment être une rémunération, si on reprend le texte, «une contribution qui ne peut excéder un montant calculé». Donc, c'est-à-dire que c'est la Commission des transports qui va décréter - ça peut être une fois par année, elle peut l'ajuster de temps à autre selon les besoins - ce qui va constituer, finalement, un montant qui est tellement minime que, vraiment, on est sûr que ce n'est pas du taxi déguisé. Parce que, dans certains cas, des gens se disaient bénévoles et ils pouvaient affirmer qu'ils n'étaient rémunérés qu'à 0,25 \$ le kilomètre. Mais 0,25 \$ pour aller et eux rechargeaient 0,25 \$ pour revenir, ce qui fait plus cher que le tarif même du taxi.

Donc, par cette disposition-là, déjà, à la face même d'une rémunération, on pourra avoir un bon indice à savoir si c'est un transport bénévole ou non.

M. Dufour: Est-ce qu'est inclus dans la question de l'automobile, par exemple, un minibus, un mini-autobus, 20 passagers, 25 passagers?

M. Savard: Non. Actuellement, la loi va couvrir les véhicules au sens du CSR, à l'exception de l'autobus et du minibus, c'est-à-dire tout ce qui est en bas de minibus. Même une voiture sport qui aurait deux places, elle serait couverte par la loi. Donc, quelqu'un qui ferait monter dans une voiture où il n'y a que deux places un passager et qui exigerait de l'argent serait effectivement soumis à la loi. Mais, lorsqu'on arrive à une capacité de minibus ou d'autobus, à ce moment-là, ce n'est pas cette loi-là qui s'applique, mais c'est la Loi sur les transports en vertu de laquelle un règlement sur le transport par autobus a déjà été adopté et il y a des dispositions aussi qui couvrent le minibus. C'est deux entités qui ont été séparées.

M. Dufour: Quelqu'un qui ferait du covoiturage en retour d'une certaine rémunération?
(16 h 50)

M. Savard: Le covoiturage, à ce moment-là, relève de la Loi sur les transports. De mémoire, c'est l'article 36, paragraphe 2°, qui permet le covoiturage uniquement à des fins précises. J'y vais de mémoire. Je n'ai pas le texte. Je crois que c'est pour des raisons d'affaires, des raisons d'études. Du moins, c'est deux raisons dont je me souviens assez bien. Le covoiturage est, quand même, quelque chose qui est limité au niveau de l'application de la Loi sur les transports au niveau de l'article 36, et ça, ça remonte à peu près à 1983, 1985. La définition n'a pas vraiment changé. Le paragraphe 3° de l'article 2 ne s'applique pas au covoiturage en tant que tel. Ce n'est pas une notion de covoiturage. C'est une notion de transport bénévole. Donc, il y a pratiquement une notion de système qui est à l'intérieur, mais c'est très différent de la notion de covoiturage à l'article 36 de la Loi sur les

transports.

M. Garon: Prenons un exemple. Nez rouge, ce serait considéré comme quoi dans votre affaire?

M. Savard: Nez rouge, au niveau de sa structure. Il y a deux aspects dans Nez rouge. Il y a l'aspect où le conducteur bénévole conduit la voiture d'un autre. La première des choses, ça, ce n'est pas couvert parce que c'est une personne qui n'utilise pas son propre véhicule. Il n'y a pas de rémunération pour ça. Il conduit le véhicule d'une autre personne. C'est un prêt de service. Donc, la loi ne s'applique pas là-dessus. Maintenant, il faut regarder la relation entre Nez rouge et le bénévole qui va prendre la voiture pour pouvoir amener l'autre bénévole conduire la voiture de la personne qui a un peu trop bu. Ce que je sais, c'est que, habituellement, il n'y a pas de rémunération en tant que telle. Les gens le font uniquement de façon bénévole. À ma connaissance, ce qu'ils ont comme rémunération, c'est le café qui est fourni au niveau de la salle d'attente. Il n'y a pas d'échange d'argent pour les gens qui vont participer à l'Opération Nez rouge, pour ceux qui vont transporter avec un véhicule un bénévole d'un endroit à l'autre et le ramener. Maintenant, ce serait sans doute analysé comme n'importe quel autre problème; là, je ne vous en fais pas une opinion juridique, mais, en première réaction, je ne verrais pas de difficulté.

M. Garon: Êtes-vous avocat?

M. Savard: Oui, et un de vos étudiants, à l'époque.

M. Garon: Ah oui? Un autre.

M. Savard: Un autre.

M. Dufour: On a une initiative...

M. Garon: J'en ai rencontré plusieurs aujourd'hui.

M. Dufour: ...nous autres, des conducteurs de taxi, ça s'appelle «Tax-Hic» - hic pour le gars qui a le hoquet, j'imagine. Pour les gens qui ont recours à ça, les taxis ont décidé qu'ils chargeaient une fois et demie le coût du voyage et, pour ce prix, ils s'engageaient à aller reconduire la personne avec un conducteur qui, lui, pouvait conduire l'automobile de l'individu. Il n'y a rien qui empêche ça?

M. Savard: Encore une fois, je ne fais pas, si vous me permettez, d'opinion verbale là-dessus, mais il y a une chose qui est inquiétante en partant, c'est que les tarifs du taxi sont déjà fixés par la Commission des transports et c'est

difficile de pouvoir unilatéralement changer les tarifs à moins qu'il y ait une entente consensuelle entre les parties. Parce que, là, ce n'est pas seulement le tarif du taxi qui s'appliquerait, c'est un montant qui est autre. Donc, je pense qu'au minimum ça nécessiterait la signature d'un contrat entre les deux personnes pour pouvoir déroger aux taux et tarifs de la Commission des transports.

M. Dufour: Ça a fonctionné, cette année, ça.

M. Maril: Mme la Présidente, il semblerait que c'est à Terre-Neuve qu'il y a de plus d'activités concernant Nez rouge. Ils ont battu tous les records canadiens. Leur activité, c'était de conduire l'individu de la salle d'activité à son automobile.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais, là, comment vous allez appliquer ça? Moi, je ne suis pas capable de comprendre facilement. C'est marqué ici: «ne pouvant excéder un montant calculé selon le maximum des frais variables fixés par la Commission des transports». Ça veut dire qu'elle va fixer...

M. Elkas: Ce n'était pas fixé avant. Il y avait trop d'ambiguïté. Alors, un contrôleur, lui, ne savait pas quel était vraiment le montant. C'est maintenant la Commission des transports qui va fixer le tarif, mais dépendant des régions, évidemment. Il y a des conditions qui diffèrent d'une région à l'autre. Lévis, Québec, c'est sûr que les choses sont différentes.

M. Garon: Ça veut dire quoi, ça, «un montant calculé selon le maximum des frais variables fixés par la Commission des transports»? Elle va fixer quoi au juste?

M. Elkas: Votre étudiant va vous répondre.

M. Garon: Là, vous me rajeunissez.

M. Savard: La Commission pourrait décréter, et là je prends un exemple tout à fait hypothétique, en regardant ce que coûte l'usage d'une automobile habituellement, des frais variables et non pas des frais fixes, c'est-à-dire seulement une partie essence, en tout cas des facteurs qu'il y aura à déterminer, que 0,10 \$ ou 0,11 \$ le kilomètre, ce serait le maximum avant de dépasser la notion de bénévolat, où la personne a quand même un geste avec une certaine gratuité, pour tomber dans la rémunération.

Supposons que la Commission dise: Je fixe à 0,11 \$ le kilomètre le montant prévu à ce paragraphe-là, c'est dire qu'un organisme pourrait très bien dire: Bien, écoutez, moi, j'ai besoin

de bénévoles avec leur automobile pour transporter des gens en autant qu'ils respectent les autres conditions, que c'est un organisme humanitaire, etc. Il va dire: Je donne à mes bénévoles 0,02 \$ le kilomètre, 0,05 \$ le kilomètre, 0,08 \$ le kilomètre, jusqu'à 0,11 \$ le kilomètre, mais, à partir du moment où il dépasse les 0,11 \$, là, effectivement, ça devient très clair qu'il s'expose.

M. Garon: Il s'expose à quoi?

M. Savard: À être, tout simplement, en transport illégal, parce que la Commission aurait décrété qu'au-delà d'un tel montant, effectivement, ça constitue une rémunération. Il n'y a plus de notion de bénévolat qui est de la même nature. Ce qu'il faut éviter, c'est qu'on puisse faire indirectement ce qu'il est interdit de faire directement. Si des gens veulent instituer un système de transport, à ce moment-là, c'est des permis à obtenir.

M. Elkas: Tout ça existait, M. le député de Lévis. C'est, justement, qu'il y avait tellement d'ambiguïté au niveau de la rémunération. Alors, là, la Commission vient fixer le montant.

M. Garon: Oui, mais, là, vous allez le préciser.

M. Elkas: La Commission va le préciser.

M. Garon: Donc, en le précisant, en même temps... Je vous donne un exemple. Quelqu'un s'en va, par exemple, avec son automobile pour un parti politique et le parti politique lui rembourse 0,20 \$ le kilomètre. Si on dit, par exemple, supposons... Parce que, les fonctionnaires, je pense que c'est 0,32 \$ le kilomètre actuellement. Pardon?

M. Elkas: Les premiers 8000 km.

M. Garon: Le fonctionnaire qui prend son automobile, ce n'est pas 0,32 \$ actuellement? Le fonctionnaire, actuellement, c'est 0,34 \$.

M. Elkas: Ça, c'est du transport bénévole.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: Oui, oui, mais les affaires politiques, ce n'est pas bénévole, là. Là, on tombe dans un autre champ d'activité.

M. Garon: Bien, regardez, supposons que quelqu'un s'en va, par exemple, faire une assemblée à telle place. Vous, par exemple, vous n'aimez pas ça conduire. Vous dites au parti: Moi, j'y vais, mais à la condition que quelqu'un m'amène. Et le parti paie 0,20 \$ le kilomètre. La Commission dit qu'au-delà de 0,10 \$ ce n'est plus

bénévole. Qu'est-ce qui arrive?

M. Elkas: Là, ce que vous dites, ce que vous venez de décrire, c'est du covoiturage. Donc, on a déjà donné la réponse. Ça n'a rien à faire avec l'autre, qui est le transport bénévole. C'est deux choses bien différentes.

M. Garon: Bien, en quoi c'est différent?

M. Elkas: Il faut mieux les définir.

M. Garon: Oui, mais c'est marqué ici. C'est quoi qui est marqué dans la loi? «Elle ne s'applique pas au transport effectué par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu à la condition que la rémunération requise ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile». Là, c'est dit comme ça. À ce moment-là, c'est clair, «une contribution aux frais de l'automobile». À la minute que la Commission dit, par exemple: Maintenant, le montant maximum qu'on reconnaît - ce que vous dites ici dans la loi, «selon le maximum des frais variables fixés par la Commission des transports» - c'est 0,10 \$ le kilomètre, au-delà de 0,10 \$ le kilomètre, vous n'êtes plus un transport bénévole.

M. Elkas: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: Si vous me permettez, c'est que la différence, il faut vraiment la voir au niveau du transport bénévole et ne pas oublier les autres conditions de l'article. On a concentré ça surtout sur le montant, mais ça prend un conducteur qui est «bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu». Malgré le respect que j'ai pour les partis politiques, je ne crois pas que ce soient des organismes humanitaires reconnus. Donc, ce n'est pas la disposition qui s'applique. Dans T-12, c'est la Loi sur les transports, au niveau de l'article 36, il y a une disposition expresse qui prévoit les notions de covoiturage. Lorsqu'une personne se déplace pour aller d'un lieu à l'autre avec quelqu'un à l'intérieur du véhicule et qu'elle participe à la même activité, comme pour des fins d'affaires ou de travail, il n'y a pas de montant minimal ou maximum qui est prévu. Tout ce qu'on demande, c'est qu'il n'y ait qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile. Donc, ce n'est pas du tout la même notion. Ça, c'est vraiment très exceptionnellement appliqué. À ma connaissance, j'ai eu à peu près, au niveau du contentieux des transports, peut-être quatre demandes, au fil des années, pour analyser vraiment un organisme qui pouvait se qualifier, et il y en a peut-être un ou deux qui entrent à l'intérieur de ça. L'avantage

que ça a, c'est de faire en sorte d'éviter que des gens croient faussement que ça peut s'appliquer à eux. Et, même si ça s'applique à eux, jusqu'où peuvent-ils aller? Donc, au moins, il y a la clarification d'avoir un montant qui est un point de référence fixé par la Commission.
(17 heures)

M. Garon: Oui, je comprends, mais on ne peut pas légiférer comme ça, parce qu'à ce moment-là on fait une loi, mais on sait d'avance qu'elle ne sera à peu près pas applicable. Comment vous allez appliquer ça? On fait une loi, mais quand on fait une loi... Il n'y a rien de pire qu'un législateur qui légifère, sachant que sa loi, c'est un peu pour les oiseaux. C'est là, mais il n'y a plus personne qui peut l'appliquer. Comment la Commission des transports va appliquer ça? Moi, j'ai l'impression que la Commission se cherche de l'ouvrage.

M. Elkas: Cette loi s'applique, mais à très peu de monde. Mais c'est des gens, des bien-faisants qui font du transport pour les hôpitaux. Vous allez prendre votre retraite et vous allez vous rendre bénévole pour faire des travaux pour un hôpital dans votre région. Êtes-vous là pour faire de l'argent ou pour faire du transport? Puis, on veut permettre au moins que l'organisme puisse vous rémunérer pour les coûts qui viennent de vos poches. Pas pour faire de l'argent, mais au moins pour couvrir vos petites dépenses, gazoline, huile. Et ça, c'est la Commission qui pourrait réglementer, établir la tarification. C'est difficile, parce qu'on a, aujourd'hui, si ma mémoire est fidèle, une situation - «c'est-u» à Gaspé? - en Gaspésie, où quelqu'un questionne le montant et puis ils veulent établir le tarif. Le contrôleur routier aimerait savoir combien. Le contrôleur routier, vous dites qu'il ne fait pas sa job. Eh bien, lui, s'il ne sait pas, si c'est trop ambigu pour lui...

M. Garon: Je comprends que vous allez rendre ça - évidemment, c'est ce que vous dites - plus quantifiable, mais est-ce que ça va être plus applicable? J'en doute. Au contraire, je pense que vous allez poser des problèmes encore plus grands parce que, là, quand le règlement va fixer un montant précis, on ne pourra plus exercer son jugement. À ce moment-là, à la minute que ça va être quantifié de façon précise, on n'établira plus l'évaluation d'équité, mais là ça va être d'une façon objective: il y aura un montant de fixé dans le règlement. Moi, je ne suis pas convaincu que ça ne donnera pas des résultats pires que la situation actuelle.

M. Elkas: Il y a eu des plaintes dans le passé, dernièrement, où il y a eu un peu d'abus dans ce domaine-là. Alors, les gens étaient rémunérés beaucoup plus que les vrais coûts, donc, qu'ils avaient encourus. Alors, les plaintes étaient là. On demande simplement à la Commis-

sion des transports de fixer les tarifs. Ça finit là, pas plus que ça, chose qui est raisonnable.

M. Garon: Quelles sont les sanctions dans ce cas-là?

M. Trudel (Michel): Transport illégal...

M. Elkas: Transport illégal?

M. Trudel (Michel): ...donc, une amende qui est assez sévère, qui est de l'ordre de 1000 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'article 1?

M. Dufour: Non, non. Je trouve que, si l'amende, d'abord, est à 1000 \$, en tout cas, ça me permet d'ouvrir le débat un peu sur les amendes. Moi, aujourd'hui, je regarde: les amendes sont élevées pour le monde ordinaire et on a l'air de penser que 1000 \$, 500 \$... Pas parce que je veux qu'on passe à côté de la loi; je trouve qu'on ne donne pas beaucoup de chance aux contribuables. Cette année, je ne sais pas si, le ministre, les oreilles lui ont tinté, mais toutes les amendes qui ont été mises un peu partout sont tellement élevées que c'est presque inabordable pour du monde ordinaire. Seuls les riches peuvent y faire face. Le monde ordinaire, il va se faire plumer et il se sent vidé.

Non, non, mais 1000 \$, là, je comprends qu'on va contre la loi. Quand on sait que des gens tuent presque du monde, qu'ils sont deux mois et trois mois en prison et qu'ils sont libérés. Ce n'est pas 1000 \$, dans le fond. Il faut regarder toutes les taxes qui ont été prélevées sur ces 1000 \$. Il va lui rester quoi? Ça veut dire qu'il faut que quelqu'un gagne à peu près 3000 \$, peut-être 10 000 \$ pour s'en clairer 1000 \$. Moi, je trouve qu'on manque un peu de mesure à quelque part et ça à n'être pas correct. Ça devient immoral jusqu'à un certain point. Ou c'est punissable de peine de mort ou ça ne l'est pas. On exagère.

Dans cette question-là, je partage beaucoup l'opinion du député de Lévis, à l'effet que le fait de trop légiférer fait qu'on va... Parce qu'il me semble que ça va contre la politique gouvernementale qui disait: On va légiférer mieux et moins. Et là, plus ça va, plus on va dans la vie des gens. Est-ce que du fait qu'on va tracer des montants on va protéger mieux le public? Je ne suis pas sûr de ça, moi. Peut-être que vous seriez mieux de mettre des amendes moins élevées pour ceux qui font du transport illégal, parce que le juge peut toujours se permettre... Vous pourriez peut-être trouver un libellé, où vous diriez: Il y a un moyen de faire du transport pour des organismes de bienfaisance à des coûts qui sont moindres que pour les transports réguliers. Point, à la ligne.

Si vous commencez à dire à votre organis-

me, à votre Commission des transports: Fixez tel montant plutôt qu'un autre, moi, il me semble que vous allez trop loin. On va trop loin. C'est de la réglementation à outrance. Et, quand votre conseiller me dit: Transport illégal, c'est 1000 \$, aïe, c'est presque la mort, là. Non, non, mais c'est un **hold-up**, ça, M. le ministre! Ça n'a pas de bon sens! C'est un **hold-up**! C'est grave, mais pas si grave que ça. Voyons! Pourquoi vous me dites...

M. Elkas: Écoutez.

M. Dufour: 1000 \$, c'est de l'argent! Peut-être pas pour un ministre, mais, pour du monde ordinaire, c'est de l'argent sur un moyen temps. Pensez-y!

M. Elkas: L'amende...

M. Dufour: C'est des économies de plusieurs mois, ça, pour un individu.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Oui, l'amende existe depuis l'année 1990. Mais permettez-moi de faire un petit peu de recul.

M. Dufour: Trop élevée.

M. Elkas: Une personne qui va payer 1000 \$ d'amende, ce n'est pas parce que c'est la première fois qu'elle s'est fait avertir.

Une voix: C'est le maximum.

M. Elkas: Vous savez, là, vous allez voir... L'industrie du taxi, on disait justement que l'individu... Et on voit les plaintes des gens qui se sont présentés aujourd'hui: 45 000 \$ pour acheter un permis. Oui, le gars va hypothéquer sa maison pour aller emprunter pour mettre ça sur une auto pour en faire son gagne-pain. Et là, tout d'un coup, on va permettre à d'autres de faire du transport illégal et on va se fermer les yeux? Ce n'est pas une question d'aller frapper sur des gens, quand c'est la première fois que ça leur arrive ou peut-être la deuxième, mais une personne qui veut vraiment aller faire de l'argent et faire du transport illégal, c'est pour ça qu'on a des lois. La journée où la personne va continuer à faire du transport illégal, il me semble que c'est normal qu'il y ait des amendes et que le message soit passé.

M. Dufour: M. le ministre, je veux juste vous rappeler qu'on parle d'un organisme humanitaire. Vous savez bien qu'un organisme humanitaire qui va se faire prendre une fois...

M. Elkas: Mais, c'est justement.

M. Dufour: ...c'est fini. Il vient d'arrêter son histoire et il ne le fera plus jamais.

M. Elkas: M. le député de Jonquière, c'est justement. Les organismes demandent à combien on devrait fixer les tarifs pour éviter qu'il y ait des abus dans d'autres... C'est pour très peu de population, ça. On ne parle pas de l'ensemble, là. Prenez - je ne sais pas - 40 organismes qui, eux, en font du transport. Ils ont des bénévoles qui en font et ils respectent l'esprit de la loi qui dit: Oui, on va vous payer un montant d'argent pour couvrir vos dépenses, mais pas pour faire de l'argent, pas pour payer l'automobile, peut-être pour payer le gaz. Mais, en grande partie, les gens n'en prennent même pas d'argent. Mais des gens qui vont transporter des malades qui doivent se faire traiter pour le cancer, des choses semblables, du West Island, et qui vont aller au centre-ville de Montréal, il me semble que c'est raisonnable de ne pas demander à ces gens-là de faire de la concurrence à l'industrie du taxi. Tu sais, pour couvrir les dépenses du stationnement peut-être ou couvrir... Ça, la Commission est en mesure de mieux fixer des montants et ça va varier d'une place à l'autre.

M. Dufour: À Montréal, vous êtes mieux de prendre une limousine de grand luxe si vous voulez payer le stationnement.

M. Elkas: Là, M. le député, c'est pour aider les gens aussi, parce que c'est à la demande des gens aussi. Ils ne veulent pas opérer d'une façon illégale. On va avoir des dépliants - on est en train de les imprimer - qui vont leur montrer ce qu'ils doivent faire dans ce domaine du transport bénévole.

M. Dufour: Donc, vous avez présumé que la loi serait adoptée...

M. Elkas: Non, non, non, non.

M. Dufour: ...vos dépliants sont déjà prêts.

M. Elkas: C'est une loi existante.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article...

M. Dufour: Mais, vous demandez à la Commission des transports de fixer des prix; est-ce que vous ne pourriez pas fixer des pourcentages plutôt que des prix? Parce qu'ils vont être obligés de siéger souvent. Vous le savez, les prix, combien un taxi peut charger.

M. Elkas: On ne parle pas de...

M. Dufour: Ça ne peut pas dépasser un tel pourcentage. Point.
(17 h 10)

M. Elkas: On ne parle pas de taxi, là. On ne parle pas des tarifs de taxi. On parle des montants qu'on fixe pour le bénévole pour couvrir ses dépenses, pour les frais variables.

M. Dufour: Il va falloir qu'il y ait un critère. Ce n'est plus une Commission des transports qu'on a là, c'est une commission des bénévoles. C'est la justice avec la balance. C'est quoi qui est raisonnable et quoi qui n'est pas raisonnable?

M. Garon: On s'organise pour - on est en lice pour être nommé au prix «Big Brother» - fouiller. «Big Brother». Là, on essaie de réglementer tout ce qui bouge. Entre vous et moi, pensez-y une minute. Le but, c'est qu'on n'assimile pas du transport contre rémunération «au transport effectué par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu à la condition que la rémunération requise ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile».

Là, on veut changer ça pour dire: Maintenant, on va mettre une norme, donc, un service d'enquête et le diable à quatre, au cas où ils recevraient plus que les frais d'automobile qu'on va fixer. Imaginez-vous, les marques de char. On va marcher comment là-dessus, si, moi, j'opère avec une automobile qui fait 10 milles au gallon et qu'un autre fait 50 kilomètres au gallon? Est-ce qu'on va faire un règlement pour poigner, comprenez-vous, trois ou quatre moineaux? Je vais vous dire, moi, je trouve...

M. Elkas: Pourquoi, en 1983, vous avez établi cette loi, dans ce cas-là? Vous l'avez faite.

M. Garon: Le principe était mis là, mais là ce n'est pas ça. Si vous mettez un encadrement, comprenez-vous... La bombe atomique pour poigner une mouche, c'est ça qui n'a pas de bon sens! Vous allez mettre un encadrement, la Commission des transports, le staff avec ça, pourquoi, au bout de la course? Moi, c'est ça que je ne vois pas dans l'affaire.

M. Elkas: C'est un volet qui peut être revu une fois par deux ans ou trois ans, mais ça va permettre aux bénévoles ou à l'organisme de se faire entendre, à savoir **qu'est-ce** qui est raisonnable comme montant que je pourrais payer à mon bénévole? Le commissaire va dire: Dans ce territoire-là, je fixe un tel montant. Dans un autre, il y a un tel montant. Il va prendre en considération l'industrie du taxi...

M. Garon: Je vais vous dire ce qui va arriver.

M. Elkas: ...et ce qu'elle paie. Si on vous

écoute là, il n'y a rien qui empêche l'hôpital du Saint-Sacrement, de cet endroit-ci, de payer 10 \$ du kilomètre pour faire transporter du monde.

M. Garon: Justement, j'ai fait une plainte au ministère des Transports pour l'Hôtel-Dieu de Lévis où les gars de taxi se plaignaient. Vous n'avez jamais été capables d'aboutir à rien. Il n'est jamais rien arrivé. Justement, vous donnez le bon exemple. J'ai écrit au moins trois fois au ministre des Transports, parce que les taxis de Lévis se plaignaient, justement - exactement ce que vous dites - que l'hôpital faisait transporter par des bénévoles et qu'ils prenaient la job des taxis. Ça n'a jamais abouti à rien. Ça adonne bien. Je vous ai donné un exemple. Alors, qu'est-ce qui arrive au fond? Moi, je vais vous dire ce qui va arriver. On se demande pourquoi la fonction publique croît comme ça. Là, ça va prendre un staff pour appliquer ça, hein? Bien, voyons donc! Tu fais une loi avec un régime qu'on peut appliquer. Après ça, la Commission des transports va dire: Moi, ça me prend du staff. Il faut que j'applique cette disposition-là. Il faut que je surveille de temps en temps. Il faut que j'aïlle faire des «checks». Il faut que j'organise un système de plaintes. On se demande comment ça se fait qu'on fait...

M. Elkas: M. le député de Lévis.

M. Garon: ...des gros kits qui coûtent de l'argent aux contribuables quand on fait des affaires comme ça. Moi, je trouve que le principe qui était là était suffisant. Ça ne donne absolument rien, ce qu'on fait là.

M. Elkas: Point de référence. Justement...

M. Garon: Au contraire, ça va coûter cher pour ce que ça va rapporter.

M. Elkas: Justement, point de référence, quand le contrôleur routier va regarder pour savoir combien, quel tarif est raisonnable, qui est fixé par la Commission des transports, il va pouvoir se référer à un montant. Ça ne donne absolument rien, ce qu'on fait là.

M. Garon: Je vous mets déjà au défi. Vous allez faire un règlement, là. Dans un an, le règlement ne sera pas fait. Ça, c'est le genre d'affaire où on met une disposition de principe. Après ça, quand on vient pour faire le règlement, on s'aperçoit qu'on a été vague. Imaginez-vous quand on va arriver et qu'il va falloir fixer... Parce que vous dites actuellement que «la rémunération totale pour un tel transport ne constitue qu'une contribution ne pouvant excéder

un montant calculé selon le maximum des frais variables fixés par la Commission des transports». Là, il va falloir qu'elle fixe le maximum des frais variables. C'est quoi, le maximum des frais variables? Moi, j'ai une Toyota, une Tercel, une Jetta, un Grand Marquis...

M. Dufour: BMW.

M. Garon: ...ou j'ai une Mercedes, ou quelle que soit. Alors, il va falloir commencer à se poser des questions. Avec le genre d'équipement que je peux avoir, quels vont être les frais variables, dans un cas ou dans l'autre? Dans un an, votre règlement ne sera même pas fait. Puis, non seulement ça, mais encore la disposition qui était déjà au moins applicable en principe ne le sera même plus. Parce qu'une loi il faut que ce soit applicable. Moi, je trouve que c'est le genre de loi qui... Actuellement, on ouvre une porte de grange et on va avoir de la misère, tantôt, à baliser par règlement ce qu'on veut baliser, à moins qu'on dise que c'est un pourcentage, mais un pourcentage, c'est quoi? Un pourcentage, il faut qu'il y ait...

Une voix: Il faut qu'il y ait un «nominateur» et un dénominateur.

M. Garon: Comme le dit M. Brochu, ça prend un «nominateur» et un dénominateur. Alors, c'est le pourcentage de quoi, hein? Mais, là, je comprends que, si on veut augmenter le personnel de la Commission des transports pour justifier l'utilisation des gens qui sont là, après qu'on leur a enlevé beaucoup de responsabilités, là, c'est une autre affaire, hein? Mettez quelqu'un dans un bureau à ne rien faire, au bout d'un an, il a besoin d'un assistant! Avec ce genre de phénomène là, mettez quelqu'un dans un bureau avec rien à faire, rien, au bout d'un an, il est débordé d'ouvrage, il a besoin d'un assistant!

M. Maltais: Ouais. On est rendu à quel article, déjà?

M. Elkas: Le premier.

M. Maltais: Merci beaucoup. Vous pouvez continuer.

Une voix: Laissez-le aller, il va faire son temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Garon: Non, pas l'article; le paragraphe 1°. On a parlé rien que du paragraphe. Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Paragraphe

1°, sur division. Alors, paragraphe 2°.

M. Elkas: Mme la Présidente, le paragraphe 2° touche le transport effectué lors des occasions spéciales. On a parlé des mariages, baptêmes et funérailles. Les modalités de délivrance doivent être précisées par règlement et je cite, comme exemple, les permis non contingentés: droit annuel de l'ordre de 150 \$, valide pour tout type de véhicule automobile, sauf les véhicules allongés (plus de 330 centimètres); aucune restriction territoriale, une vérification mécanique par année. Je dois préciser aussi que tout autre titulaire de permis - taxi, limousine ou grand luxe - peut effectuer des transports pour des occasions spéciales. C'est la création d'une nouvelle...

M. Garon: On va laisser cet article-là en suspens, parce que ça touche les limousines, ça.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Ça touche les limousines.

M. Elkas: Non, ça ne touche pas les limousines. Ça, c'est: baptêmes, mariages et funérailles.

M. Garon: Oui, mais là, avec vos dispositions...

M. Dufour: Ça touche rien que les funérailles, je ne sais pas, moi, là.

M. Thérien: Les limousines allongées. Si je peux me permettre, selon le permis...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Selon le permis exigé pour les limousines allongées, il faut qu'il ait un 5000 \$. Il ne peut pas avoir de permis simplement pour les mariages, baptêmes et funérailles. Vous comprenez?

M. Garon: Bon! Bien, là, ils veulent réglementer les funérailles.

M. Thérien: Non. Les funérailles pour ceux qui louent des...

M. Garon: Oui, oui, mais les porteurs.

M. Thérien: ...voitures, mais pas pour les limousines allongées. C'est parce qu'il y a d'autres...

M. Garon: C'est évident que ce n'est pas le mort, là.

M. Thérien: Non, non.

M. Garon: Mais, pour ceux qui ne sont pas de la famille proche, c'est une limousine allongée, souvent, qu'il y a, dans laquelle ils embarquent.

M. Thérien: Pas vraiment.

M. Garon: Pas nécessairement, mais ça peut.

M. Thérien: Pas nécessairement, ça peut être.

M. Garon: Ils ont les deux.

M. Thérien: Oui, mais une limousine allongée ne peut pas avoir ce genre de permis de mariages, baptêmes et funérailles. Elle ne peut pas en avoir. Si elle est allongée, elle ne peut pas en avoir, parce qu'elle a le 5000 \$.

M. Garon: Pardon?

M. Thérien: Elle ne peut pas en avoir, parce qu'elle a... Pour une meilleure vérification, c'est le 5000 \$ pour tout ce qui est allongé. Donc, les autres, ils peuvent avoir un permis restreint, qui est pour les événements tels mariages, baptêmes, ou des voitures en location pour compléter les funérailles.

M. Garon: Oui, sauf que les limousines, ça va être touché par ça. Regardez les explications. Pour ce qui est de la modification apportée au paragraphe 4° de l'article 1, la modification a pour effet de ne plus considérer comme déréglémenté le transport rémunéré de personnes lors de baptêmes ou de mariages, ainsi que lors, de funérailles, lorsque, dans ce cas, le propriétaire de l'automobile n'est pas une entreprise funéraire. Alors...

M. Thérien: Ça veut dire que celui qui a une limousine allongée, s'il veut la louer pour des funérailles...

M. Garon: Oui.

M. Thérien: ...lui, il paie 5000 \$, parce qu'elle est allongée. Il n'est pas propriétaire d'une maison de funérailles.

M. Garon: Non, non. C'est ça. Donc, ça touche le service des limousines.

M. Thérien: Mais non. C'est parce qu'il ne peut pas acquérir ce genre de permis à 150 \$.

(17 h 20)

M. Garon: Bien oui, avec la loi, ça va être réglementé.

M. Thérien: Il ne peut pas.

M. Trudel (Michel): Le titulaire, s'il veut

avoir un permis pour mariage, il pourra l'obtenir, sauf qu'il ne pourra pas immatriculer, avec ce permis-là, le véhicule de grand luxe qu'il a.

M. Thérien: C'est ça.

M. Garon: Il va pouvoir le faire, il va pouvoir l'immatriculer.

Une voix: Non. Non.

M. Garon: Il va pouvoir faire du service de funérailles.

M. Trudel (Michel): Oui.

M. Garon: Oui.

M. Trudel (Michel): C'est ça, sauf qu'il ne pourra pas immatriculer, pour un permis de mariages, baptêmes, funérailles, un permis restreint, son véhicule de grand luxe. Il va pouvoir en faire, mais il ne pourra pas l'immatriculer et payer seulement 150 \$, par exemple.

M. Garon: Non, non. Je comprends ça.

M. Trudel (Michel): Il va pouvoir en faire.

M. Garon: Il va pouvoir en faire.

M. Trudel (Michel): Mais les modalités qu'on est en train de discuter, c'est toutes des choses qui seront prescrites par règlement. Elles sont juste présentées à titre d'indication.

M. Garon: Je comprends. Là, on va entendre quelqu'un, ce soir, sur les services de limousine. On ne peut pas adopter les articles qui peuvent concerner les services de limousine avant de les avoir entendus. Autrement, ça n'a pas de bon sens. Alors, le service de limousine...

M. Elkas: C'est introduit dans quel article, plus tard? C'est introduit à l'article 91 et 91.1. Alors, le temps qu'on va se rendre à l'article 24 du projet, on va être rendus pas mal...

M. Garon: Actuellement, c'est exclu. C'est exclu, actuellement.

Une voix: il n'y en a pas de permis.

M. Garon: Non. Mais, là, c'est par cette disposition-là qu'on l'inclut. Bon. Alors, c'est ça que je dis. Donc, on va entendre quelqu'un, tantôt, sur les services de limousine, à 20 heures; on n'est pas pour inclure des affaires alors qu'on ne les a pas encore entendus. Peut-être bien qu'ils vont nous convaincre que ça devrait rester exclu.

M. Dufour: Normalement, ce n'est pas compliqué. Si le débat est fait, normalement, dans les commissions, on dit «en suspens» et on continue.

M. Elkas: Ce ne sera pas ça, la discussion de ce soir, mais on peut attendre.

M. Dufour: Ça ne retarde rien. On fait ça régulièrement, nous autres.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça se fait. Alors, le paragraphe 2° est suspendu. J'appelle l'article 2, et il y a un amendement à l'article 2. L'article 2 du projet de loi est remplacé par le suivant.

Dispositions générales

2. L'article 3 de cette loi est modifié par l'addition des alinéas suivants:

«Dans toute publicité, une personne doit mentionner le nombre de permis de taxi spécialisés dont elle est titulaire selon le type de transport qui y est autorisé ou, dans le cas d'une association ou d'un organisme qui fournit des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature, le nombre de titulaires de permis de taxis spécialisés qui y ont adhéré.

«Toute publicité ne correspondant plus aux informations prescrites...»

M. Dufour: Est-ce que vous en avez distribué à tout le monde?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Dufour: Je n'en ai pas, et je n'ai pas changé de place depuis après-midi, là.

M. Garon: Il n'est même pas bon, ce n'est pas les mêmes articles que nous autres.

Une voix: Il n'a pas le bon projet de loi.

M. Garon: Bien non, mais il n'a pas les mêmes articles que nous autres.

M. Dufour: Ça va. J'ai le bon... Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Je peux continuer?

M. Dufour: Oui, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): «Toute publicité ne correspondant plus aux informations prescrites doit être retirée ou, selon le cas, corrigée dans les six mois sauf lorsqu'une telle publicité est inscrite dans un annuaire téléphonique, auquel cas le retrait ou la correction doit être apporté lors de l'édition subséquente.»

M. le ministre, des commentaires sur l'article?

M. Elkas: Cette disposition vise à contrer la publicité trompeuse. Elle avait été recommandée par le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal et soutenue par les ligues de taxis de Montréal et de l'est de Montréal lors de la consultation. Cette disposition n'entre en vigueur qu'à la date fixée par le gouvernement, et des amendements au texte du projet ont été apportés à la suite des commentaires qui nous ont été formulés par le Bureau du taxi et les représentants de l'industrie. Mme la Présidente, on mentionne ici les taxis spécialisés. C'était vraiment eux qu'on visait et non seulement les taxis. Alors, on voulait s'assurer que la personne qui fait du taxi spécialisé montre le nombre de permis qu'elle avait et le type de permis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: La modification a pour effet d'obliger la mention du nombre de permis de taxi disponibles dans toute publicité. Ça donne quoi, ça, au juste?

M. Thérien: C'est bien simple...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau, voulez-vous, s'il vous plaît, vous adresser à la présidente, parce que, là, c'est très difficile à contrôler.

M. Thérien: Excusez-moi.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous répondez à...

M. Thérien: Mille excuses, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): ...M. le député de Lévis.

M. Thérien: Mille excuses.

M. Dufour: Ce n'est pas assez!

Une voix: Deux mille.

M. Garon: Oui, mais pensez-vous que, si, moi, je vois l'annonce d'un permis de taxi, même s'il y a le nombre de permis, ça va faire en sorte que je vais l'appeler ou que je ne l'appellerai pas? Ça ne me dit pas du tout si la demande est plus forte que ce qu'il a comme permis. Là, on laisse entendre... Regardez-moi l'explication que vous avez ici. La modification a pour effet d'obliger la mention du nombre de permis de taxi disponible dans toute publicité. Elle est complétée par l'article 21 pour ceux qui font

paraître une publicité fausse, par l'article 20 du projet pour ceux qui omettent de mentionner le nombre de permis afin d'attirer une clientèle plus vaste que celle qu'ils peuvent légalement desservir.

Pensez-vous que le gars qui appelle un taxi, lui, il regarde la publicité et il va dire: Là, il a dit qu'il avait 15 permis; je ne sais pas s'il a assez de permis pour me prendre. Voyons donc! Qu'est-ce que c'est ça, cette affaire de réglementation inutile là, qui va faire que je vais être obligé, pour faire une publicité, de dire le nombre de voitures que j'ai, le nombre de taxis?

M. Elkas: Excusez, Mme la Présidente, mais on est sur les limousines là...

M. Garon: Hein?

M. Elkas: On n'est pas sur les taxis, on est sur les limousines.

Des voix: Permis de taxi spécialisé.

M. Elkas: Spécialisé.

M. Garon: Bien oui!

M. Elkas: C'est les limousines. On démontre que la personne doit identifier le type de permis qu'elle a et elle doit aussi en démontrer le nombre.

M. Garon: Permis spécialisé, je comprends. Je le sais, c'est ça qui est marqué. Je ne l'ai pas mentionné, mais c'est ça. C'est évident que c'est ça que j'entendais: «une personne doit mentionner le nombre de permis de taxi spécialisés dont elle est titulaire selon le type de transport qui y est autorisé», dans la publicité - aïe, franchement, autant dire si les chauffeurs sont gauchers ou droitiers, tant qu'à y être! - «ou, dans le cas d'une association ou d'un organisme qui fournit des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature, le nombre de titulaires de permis de taxi spécialisés qui y ont adhéré». Le gars va être obligé de mettre une annonce pour indiquer le nombre de permis qu'il a, le nombre...

M. Dufour: Le nombre de chauffeurs.

M. Garon: ...par genre...

M. Dufour: Le nombre de casquettes.

M. Elkas: Il annonce trois permis, mais il a peut-être 30 véhicules sans permis dans son garage - c'est justement là qu'on a reçu des plaintes - ou vice versa. Le gars prétend qu'il a 30 permis, il en a seulement un, puis il va chercher des chars, il va louer des chars à des

amis après, et il offre le service. On vit dans la réalité, là. Ces discussions-là ont eu lieu lors des consultations, à la demande de l'industrie. Ça n'a pas été fait pour rien, ces échanges-là. C'est très, très facile pour le député de Lévis de venir ridiculiser tout ce qui s'est passé pendant la consultation. Qu'on s'informe au lieu de rire de ce qui se passe, de ce qui est écrit dans les modifications.

M. Garon: Disons, qu'au point de départ, d'abord, votre amendement ne marquait pas «de permis de taxi spécialisés».

M. Elkas: Bien, c'est pour ça que c'est si compliqué.

M. Garon: Là, vous le rajoutez. Essentielle-ment, vous dites: Je change toute la littérature. Je ne sais pas combien vous changez de mots, là, mais je sais que vous rajoutez «spécialisés».

M. Dufour: C'est ça.

M. Garon: Avant, votre première affaire, elle ne le marquait même pas.

M. Elkas: C'est pour ça qu'on vous a passé la jaune.

M. Garon: Je comprends ça. Ça vous montre à quel point... Les gens, en consultation, ils ont dit de ne pas faire ça, alors vous l'avez limité aux taxis spécialisés. Ça fait qu'au point de départ...

M. Thérien: Non, Mme la Présidente.

M. Garon: ...votre consultation, elle a eu lieu avant ou après le dépôt du projet de loi?

M. Thérien: Madame...

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur...

M. Garon: Parce que, moi, j'ai compris qu'elle avait eu lieu avant. Alors, ici, regardez, c'était marqué... Par votre amendement, vous le changez. Au fond, vous auriez dû dire que vous changiez rien qu'un mot. Vous changez le paragraphe au complet. En réalité, c'était dit dans ce que vous proposiez et que vous amendez: «Dans toute publicité, une personne doit mentionner le nombre de permis de taxi dont elle est titulaire». Là, maintenant, vous dites: «le nombre de permis de taxi spécialisés». Ça, ça fait un peu correction après le coup.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Garon: Mais je ne suis pas sûr que, ça, c'est vraiment nécessaire.

M. Thérien: Bien oui, c'est nécessaire, M. le député de Lévis. Celui qui paie son permis, il s'annonce avec son permis. Il y a des gens qui s'annonçaient énormément dans les publicités dans les journaux, partout. Les illégaux, ils s'annonçaient. Puis, ces gens-là, ils se faisaient téléphoner. Vous avez raison, la personne qui téléphone, elle ne vérifie pas si c'est un légal ou un illégal, elle veut une limousine. Donc, c'est pour protéger ceux qui, justement, respectent la loi.

(17 h 30)

Au départ, c'est bien évident que le mot n'était peut-être pas... Ça visait surtout les limousines, parce que des taxis, c'est des gens qui sont soit vis-à-vis des hôtels, à la pige ou par téléphone. Ça ne visait pas ça, mais, s'il y avait une association de taxis qui avait une limousine, bien, elle annonçait une limousine. Et, comme M. le ministre le disait tantôt, le type annonçait une, deux, trois ou une dizaine de limousines et il avait un seul permis. C'est justement pour que les gens observent la loi et annoncent quelque chose qui est conforme à la loi. Habituellement, vous n'êtes pas contre la vertu.

M. Garon: Non, mais je regarde ça, là. Je vais vous dire une affaire, là. Aïe! Moi, je me rappelle quand les libéraux nous reprochaient de réglementer certaines affaires. Mais, là, lisez-le comme il faut, l'amendement. «Dans toute publicité, une personne doit mentionner le nombre de permis de taxi spécialisés dont elle est titulaire selon le type de transport qui y est autorisé ou, dans le cas d'une association ou d'un organisme qui fournit des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature, le nombre de titulaires de permis de taxis spécialisés qui y ont adhéré.»

Écoutez bien le reste, vous allez rire. «Toute publicité ne correspondant plus aux informations prescrites doit être retirée ou, selon le cas, corrigée dans les six mois sauf lorsqu'une telle publicité est inscrite dans un annuaire téléphonique, auquel cas le retrait ou la correction doit être apporté lors de l'édition subséquente.» Là...

M. Elkas: À moins de faire de l'annonce... Écoutez, là, arrêtez donc de chialer et de charrier, là.

M. Thérien: Qu'est-ce qui n'a pas de bon sens? Qu'est-ce qui n'a pas de bon sens?

M. Dufour: M. le ministre, c'est parce qu'il n'y a pas juste une publicité qui se produit rien qu'une fois par année. Là, on n'est pas sérieux quand on écrit ça. Il y a des bottins d'affaires qui circulent. La publicité est dedans et elle est là juste une fois. Ils le font une fois par année.

M. Elkas: On le mentionne.

M. Dufour: Non, vous pariez juste de bottin téléphonique. Ça n'a pas de bon sens.

M. Elkas: Les autres bottins, c'est quoi, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: L'annuaire téléphonique.

M. Elkas: C'est quoi? C'est quoi?

M. Garon: Dans les municipalités, il y a des bottins.

M. Elkas: Oui. Des bottins et annuaires.

M. Dufour: Il y a des annuaires, il y a des bottins, il y a des bottins d'affaires.

M. Garon: C'est ça.

M. Elkas: C'est un annuaire téléphonique. C'est des bottins téléphoniques.

M. Garon: Non.

M. Dufour: Non, monsieur.

M. Elkas: Ça fait de la concurrence avec les pages jaunes.

M. Dufour: Non, monsieur.

M. Elkas: Réveillez-vous donc, ça n'a pas de bon sens.

M. Dufour: Non, monsieur. Il y a des cahiers qui circulent dans les municipalités, qui sont des cahiers d'affaires.

M. Thérien: Mais, est-ce que vous trouvez que le principe est acceptable?

M. Dufour: Non, non. On n'a pas parié de ça.

M. Thérien: Non? Pas plus?

M. Elkas: Il n'y a rien d'acceptable dans la loi.

M. Dufour: Je trouve que vous allez trop loin.

M. Elkas: Rien d'acceptable.

M. Garon: Je trouve que ça n'a pas de bon sens, parce qu'on dit là... Écoutez bien, là. Moi, je m'aperçois que le gouvernement est complètement incohérent. On dit: Il faut moins régler, il faut laisser un peu le monde fonctionner normalement. Là, regardez bien dans quel ordre

de réglementation on est rendu, sous prétexte qu'il peut y avoir une fraude. Écoutez bien, là. Sous prétexte qu'il peut y avoir une fraude... Oui, mais écoutez bien. Imaginez-vous, comme il y a des meurtres, comme il y a des vols, si vous décidiez de réglementer tout ça, ce qu'il faudrait écrire notre publicité au cas où il y aurait des meurtres et des vols et ci et ça. Là, parce qu'il peut y avoir - c'est ça, la réalité dans le commerce - quelqu'un qui ne respecte pas les règles, il faut obliger à une publicité qui est complètement inutile, pensant que, de cette façon-là, on va arrêter l'illégalité. Franchement!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Garon: C'est comme si, à un moment donné, vous disiez aux dépanneurs, parce qu'il y en a qui vendent peut-être bien des cigarettes en contrebande, que vous les obligez à mettre un placard dans leur vitre, disant: Ici, on ne vend pas de cigarettes en contrebande. Tous ceux qui vendent des cigarettes, remarquez qu'ils n'en font pas de contrebande. Ça va régler quoi, ça, au juste, hein? Ou, à tous ceux qui volent, de marquer dans leur publicité qu'ils ne volent pas. Ça donne quoi, ça, au juste? Ça, c'est dans l'ordre des vœux pieux. Ils vont faire une société surréglementée, qui va leur mériter le prix «Big Brother».

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Mme la Présidente, je m'adresse à vous, là. Je ne sais pas si le député de Lévis peut écouter, parce qu'on l'écoute...

M. Garon: Non, c'est le ministre qui parle au nom du gouvernement. Ici, dans les projets de loi, les explications du député de Rousseau, c'est un député comme nous autres. Il ne parle pas au nom du gouvernement. Le seul habilité à parler au nom du gouvernement, qui est en charge du projet de loi, c'est le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, par contre, vous ne...

M. Thérien: On va s'en aller.

M. Garon: Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): ...pouvez pas lui enlever le droit de parole.

M. Garon: Non, non. À tel point que même les employés de son ministère ne parlent pas en leur nom, ils parlent au nom du ministre. Le député de Rousseau, quand il parle, il parle en son nom. Il n'a aucune responsabilité par rapport au projet de loi. Le seul qui a une responsabilité

par rapport au projet de loi, c'est le ministre. Même les fonctionnaires, quand ils parlent, ce n'est même pas leurs noms qui apparaissent...

M. Thérien: Mais j'ai le droit de parler là-dessus.

M. Garon: Oui, oui.

M. Thérien: Bon.

M. Garon: Je comprends, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui. C'est évident que chaque membre de la commission a le droit de parole.

M. Thérien: C'est ça.

M. Garon: Je suis d'accord, mais on ne demande pas d'explications au député de Rousseau.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, il peut participer à la discussion.

M. Thérien: Non, non, mais j'ai le droit de réagir à vos propos.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau, vous avez la parole.

M. Thérien: Je vais vous dire une affaire. Il parlait du député d'Argenteuil, mais je suis sûr que le député de Lévis, il vise la papauté bien avant le député d'Argenteuil. Ce n'est pas un prétexte, parce que... Vous avez juste à prendre les pages jaunes dans Montréal et vous avez des annonces...

La Présidente (Mme Bélanger): Pour ça, M. le député de Rousseau, adressez-vous à moi. Je peux vous écouter.

M. Thérien: Oui, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais si vous faites une conversation avec le député de Lévis, il n'est pas obligé de vous écouter, lui.

M. Thérien: Oui, Mme la Présidente. Il est tout insulté quand le ministre ou d'autres ne l'écoutent pas. Il écoute rarement, parce que c'est vrai qu'on est moins que rien, Mme la Présidente. Il vient de nous le dire. Même si on parle, on est moins que rien, mais on va parler quand même.

Dans les pages jaunes, on a vérifié, les gens qui s'annonçaient n'étaient pas détenteurs de permis, ou dans d'autres publicités. Maintenant, lorsqu'il va s'annoncer et qu'il n'est pas détenteur de permis, il va y avoir des amendes. C'est logique, ça? Ce n'est pas compliqué. Ce

n'est pas un voeu pieux. Le type, il s'annonce. Il a un permis. S'il n'a pas de permis, il y a une sanction. Ce n'est pas pris en l'air, il y a des dizaines, des centaines d'exemples, Mme la Présidente, de personnes qui s'annonçaient et qui n'étaient pas détentrices de TS. Ce n'est pas dans les airs, ça. C'est les gens qui nous l'ont dit.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Je vais vous donner un petit exemple. C'est arrivé, et je suis sûr que c'est venu à vos oreilles aussi, dans le passé. Des gens qui ont appelé ont pris le bottin téléphonique où ils ont vu une annonce, où quelqu'un s'est annoncé comme taxi spécialisé. Ils ont appelé ce taxi. Le taxi est venu les chercher pour aller à une graduation. Le taxi s'est fait tasser par le contrôleur routier. Il était illégal. Pas de permis. Il a retourné l'auto avec les passagers à un endroit dans le village. Les jeunes ont manqué leur graduation. Il me semble qu'on doit à notre population au moins ça, d'identifier ceux qui ont un permis, pour que je me sente en sécurité lorsque je prends le bottin téléphonique et que c'est bien indiqué que la personne a un permis.

À savoir si c'est dans sa publicité... Pensez-vous que le commissaire ou la personne qui doit juger si le gars est coupable ou non, parce que son nom apparaît dans un bottin qui sort une fois par année, que ce soit un bottin téléphonique ou autre, mais c'est toujours un bottin téléphonique, il y a un numéro de téléphone... Vous allez me dire, M. le député de Jonquière, que quelqu'un va prendre le temps de s'annoncer dans un bottin et ne pas indiquer son numéro de téléphone? C'est un bottin téléphonique.

M. Dufour: Puis après? Oui, mais j'ai ma carte d'affaires, moi, ce n'est pas un bottin téléphonique, et j'ai mon numéro de téléphone dessus.

M. Elkas: On l'indique.

M. Dufour: Voyons!

M. Elkas: Quand vous allez refaire vos cartes d'affaires, M. le député de Jonquière, si vous étiez dans le commerce, on vous donne la chance d'écouler vos cartes six mois et, après ça, vous inscrivez vos cartes avec...

M. Dufour: Puis, au bout...

M. Elkas: ...vos numéros de permis.

M. Dufour: ...de six mois, dans la loi, tout ce bout-là est inutile. Il n'y a pas d'autre façon de légiférer que ça? Si, dans la loi, on met la moitié des mots inutilement, ça donne quoi? Moi,

j'ai appris jeune qu'on n'écrivait pas quelque chose pour ne rien dire. Là, vous écrivez tout ça pour le début de l'application de votre loi et, au bout de six mois, vous n'aurez plus besoin de ce bout-là - on n'en parle plus - parce qu'il sera conforme à votre loi.

Moi, c'est la première fois que je vois ça, et ce n'est pas la première loi que je vois écrire. C'est la première fois que je vois quelque chose d'écrit qui, au bout de six mois, n'aura plus sa raison d'être. On dit: Le législateur ne **parle** pas pour ne rien dire. Dans un an, quelqu'un va regarder ça. Les bottins téléphoniques vont tous être corrigés, toute la publicité va être corrigée et vous aurez encore ça d'écrit. On va se demander pourquoi. Moi, je ne comprends pas.

M. Garon: Tantôt, là...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Tantôt, il y avait M. Ratté qui était ici - je ne sais pas s'il est encore ici ou s'il est parti - et il m'a passé sa carte.

M. Dufour: C'est six lignes pour ne rien dire.

M. Garon: Je regarde sa carte. C'est marqué...

M. Elkas: Si la personne doit apporter des corrections à ses annonces, même si c'est six mois, un an plus tard qu'elle apporte des corrections à son annonce parce qu'elle doit changer de type de permis, ainsi que le nombre de permis, on va lui donner une chance de les corriger.

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur le...

M. Elkas: S'il part de 2 permis à 25 permis, à quel point il va l'annoncer?

M. Dufour: Oui, mais au bout de six mois, normalement, au bout d'un an, les annuaires téléphoniques vont tous être changés. On va être à date. Qu'est-ce que vont venir faire ces six ou ces cinq lignes et demie qu'il y a dans la loi? Ça veut dire quoi, là, dans un an?

M. Elkas: C'est un nouveau détenteur de permis, là, nouveau arrivé.

M. Dufour: O.K.

M. Elkas: O.K. Je pars de deux permis, j'annonce deux permis. Là, 6 mois plus tard, je n'ai pas 2 permis, j'ai 25 permis. Ça me donne l'occasion, au moins, de faire les corrections nécessaires.
(17 h 40)

M. Garon: Voyez-vous, tantôt, là, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: ...on avait M. Ratté qui était ici. Il a dit à quel point il marquait sa marque de commerce; il voulait que ce soit connu et tout ça. Puis, il disait à quel point il avait pris des mots pour montrer que c'était un service de première qualité. Il ne parle pas de ça. Je regarde sa carte d'affaires, là. Il était fier de montrer à quel point son affaire était bonne, qu'il avait percé le marché, développé son affaire et tout ça. Il expliquait ça et il était fier, hein? Il marque: Limousine A 1, Mercedes, «Town Car», Serge Ratté, son adresse, ses numéros de téléphone et son numéro de fax. Alors, regardez, tantôt, il va être obligé de mettre ses cartes, ses permis, qu'il est titulaire de quels permis spécialisés. Bien, voyons, c'est de la publicité, ça, c'est de la publicité.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais pas sur ses cartes.

M. Garon: Une carte d'affaires, c'est pour la publicité.

M. Elkas: Il n'est pas obligé de le faire dans le moment.

M. Garon: Alors, il est dit: «Dans toute publicité...». C'est marqué. Vous allez me dire qu'une carte d'affaires, ce n'est pas de la publicité, ça? Bien voyons! «Dans toute publicité, une personne doit mentionner le nombre de permis de taxis spécialisés dont elle est titulaire selon le type de transport qui y est autorisé...» Lui, il en avait trois sortes. Voyez-vous sa carte, ça va être une **mautadite** belle carte. Il va être content, lui, quand il va voir ça arriver. Il va être obligé de marquer sur sa carte d'affaires ses trois types de permis, les genres de transport, le grand paquet! Le monde va être obligé de chercher pour trouver le numéro de téléphone là-dedans. Voyons! Le but de son affaire, ce n'est pas ça. C'est que le monde ait son numéro de téléphone, pas de savoir... Moi, je n'ai jamais vu une affaire de même, tu sais, parce que je suis certain que les gens qui sont en affaires... Je ne sais pas qui a pu parler de ça, mais je serais bien curieux de voir si vous avez eu une grosse demande à ce sujet-là. Moi, je trouve que ça n'a pas de bon sens. Le gars qui va arriver avec ses permis spécialisés va être obligé de marquer ça sur la publicité. Finalement, le but de la publicité, c'est de se faire **connaître**, ce n'est pas de faire de la fausse publicité. La publicité, c'est réglementé par la protection du consommateur. Ce n'est pas réglementé par le ministère des Transports, là. Le ministère des

Transports est en train d'empiéter sur les lois des autres, là.

M. Elkas: M. le député de Lévis...

M. Garon: Essentiellement, il y a la protection du consommateur...

M. Elkas: M. le député de Lévis, si vous m'aviez écouté, vous auriez peut-être entendu que c'était une recommandation qui est venue du Bureau du taxi de Montréal et soutenue par les ligues de taxis.

M. Garon: Bien...

M. Elkas: Tu sais, pas tout est pondu ici, pas tout est pondu de ce côté-ci, mais on est à l'écoute, on écoute ce que les gens nous recommandent et c'est ça qu'on reflète dans notre projet.

M. Garon: Bien, écoutez, moi, j'ai...

M. Elkas: Mais, si ça ne vient pas de vous autres, ce n'est bon à rien.

M. Garon: Non, non, j'ai rencontré...

M. Elkas: Vous souffrez du NI H, «not invented here»!

M. Garon: Non, on n'a pas demandé... On a rencontré les gens, tantôt. Ils n'ont pas eu le temps, parce qu'ils ont eu rien que 15 minutes. Mais l'AQIT, l'association québécoise, puis A-5 et A-12, je vais vous dire la note qu'ils avaient marquée pour le projet de loi 62.

M. Elkas: Vous jouez à la mère, dites-le donc, batêche, au lieu de retarder.

M. Garon: L'article 2: Cet article ne devrait pas exister.

M. Elkas: Vous achetez du temps?

M. Garon: Ils représentent toutes les ligues du Québec, 38 ligues qu'il a dit? Écoutez le commentaire qu'ils avaient. Écoutez, article 2: Cet article ne devrait pas exister puisque la Loi sur la protection du consommateur peut intervenir dans tous les cas de publicité mensongère.

M. Thérien: Il a été corrigé.

M. Garon: Bien oui, l'article original.

M. Thérien: Bien oui, mais...

M. Garon: Ils n'ont pas vu l'amendement. Ils ne le savent pas.

M. Elkas: On leur a dit. On leur a dit. Ça vient d'eux. Ils se sentaient visés; alors, on a dit: Ce n'est pas pour vous autres, c'est pour «spécialisé». On en est à la modification. Câline!

M. Garon: Ils disent que ça ne devrait pas exister. Je ne dis pas que vous devriez régler juste le taxi spécialisé, ça ne devrait pas exister.

Mme Pelchat: C'était pour l'article original. C'est ça qu'il faut que vous pensiez. Les gens sont en arrière, là, ils me l'ont expliqué tout à l'heure. Il ne faut pas faire de la fausse...

M. Garon: Bien non, voyons donc.

Mme Pelchat: ...représentation.

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens. Ça n'a pas de bon sens.

Mme Pelchat: Servez-vous pas des autres.

M. Garon: Alors, vote enregistré.

M. Dufour: Légiférer mieux et moins.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Vote enregistré.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, vote enregistré.

M. Garon: Bien oui. Ceux qui veulent voter pour ces folies-là...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le secrétaire, est-ce que vous voulez appeler le vote, s'il vous plaît.

Mise aux voix

Le Secrétaire: Alors, M. le ministre?

M. Elkas: Pour.

Le Secrétaire: M. Thérien (Rousseau)?

M. Thérien: Pour. On a le droit de voter?

Le Secrétaire: Mme Pelchat (Vachon)?

Mme Pelchat: Pour la protection des consommateurs, pour.

Le Secrétaire: M. Charbonneau (Saint-Jean)?

M. Charbonneau: Pour.

Le Secrétaire: M. Tremblay (Rimouski)?

M. Tremblay (Rimouski): Pour.

Le Secrétaire: Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

Le Secrétaire: M. Garon (Lévis)?

M. Garon: Contre.

Le Secrétaire: M. Dufour (Jonquière)?

M. Dufour: Contre.

La Présidente (Mme Bélanger): Cinq pour, deux contre, une abstention. Alors, l'amendement est adopté sur division. L'article tel qu'amendé est adopté sur division. Alors, j'appelle l'article 3.

Permis de taxi

M. Elkas: Alors, Mme la Présidente, l'article 3. L'article 18 de cette loi est modifié par:

1° la suppression du premier alinéa;

2° le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, des mots «ce titulaire» par les mots «un titulaire de permis de taxi»;

3° le remplacement, dans la première ligne du troisième alinéa, des mots «de luxe» par les mots «en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe» et par le remplacement, dans la troisième ligne de cet alinéa, du mot «deuxième» par le mot «premier»;

4° le remplacement, dans la quatrième ligne du paragraphe 2° du quatrième alinéa, des mots «de luxe» par les mots «en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe».

Ces modifications sont apportées à l'article 18, initiant des modifications fondamentales de la Loi sur le transport par taxi en matière de spécialisation de permis de taxi en service de limousine ou de limousine de grand luxe. Dorénavant, cette spécialisation ne sera plus autorisée sur demande à la Commission des transports et des nouvelles règles s'appliqueront. Ces modifications sont complétées par les articles 4, 5, 7, par le premier paragraphe de l'article 13 et par le premier paragraphe de l'article 17 du présent projet.

M. Garon: Bon, bien, là, ça touche directement les limousines. On devrait laisser l'article en suspens pour revenir après, quand on les aura entendues. Ça touche directement les limousines, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article...

M. Elkas: Ça touche les limousines, mais ça touche plutôt l'argument qui a été apporté par

les gens de la ligue A-12, qui veulent se convertir en... Ça touche les agglomérations, le principe. Alors, ça ne touche pas le...

M. Garon: On va le laisser en suspens, Mme la Présidente, parce que ça touche des points qui vont être traités.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 3 est suspendu. J'appelle l'article 4.

M. Elkas: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 18, du suivant:

«18.1 Malgré le deuxième alinéa de l'article 18, un permis de taxi délivré pour le territoire de l'agglomération de Montréal ou pour le territoire de l'agglomération de Québec et spécialisé en service de limousine de grand luxe peut être exploité sur tout le territoire du Québec si la place d'affaires ainsi que l'endroit où est garée pour fins de remisage et d'entretien la limousine de grand luxe de cette entreprise sont situés en tout temps dans l'agglomération d'origine du permis.

«La Commission fait mention de cet endroit sur le permis du titulaire et sur tout certificat.»

M. Garon: Ça touche les limousines, ça aussi.

M. Elkas: On va tous les faire. On va être pris à les reprendre plus tard, quoi?

M. Garon: Oui, oui. J'aime autant. Qu'on commence le débat sans les avoir entendus, ça ne donnera pas grand-chose. On peut faire le débat tout de suite, si vous voulez, ça ne me fait rien, mais on ne pourra pas l'adopter à la fin.

M. Elkas: Bien, vous faites un débat sur la seule chose que vous ne savez pas, parce que vous voulez attendre le monde. Alors, on va attendre.

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 4 est suspendu. J'appelle l'article 5.

M. Elkas: Est-ce que ça touche le... On va le lire. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 20, du suivant:

«20.1 Lorsqu'un titulaire de permis de taxi dont l'entreprise a été spécialisée en vertu de l'article 18 ne rencontre plus les conditions pour l'obtention d'une telle spécialisation ou lorsqu'il est déclaré coupable d'une infraction à l'article 18.1, aux articles 4 ou 45 ou à une disposition réglementaire déterminée en vertu du paragraphe 27° de l'article 60, la Commission doit révoquer la spécialisation.

«Un titulaire dont la spécialisation est

révoquée ne peut présenter une nouvelle demande de spécialisation à moins qu'il ne se soit écoulé, depuis la date de la révocation, une période de 6 mois.»

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, je pense que cet article a rapport à l'article 18.1. Je regarde l'article 6, ça a rapport à l'article 4...

M. Elkas: Je vais le lire maintenant, Mme la Présidente, puis plus tard on pourra le débattre. O.K.? On aura ça de fait, parce ça ne sert à rien de...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous allez recommencer.

M. Elkas: On ne veut pas...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 4 est suspendu, puis c'est «visés à l'article 4». Alors, par cohérence, on va le suspendre. (17 h 50)

M. Elkas: Vous voulez que je fasse la lecture de l'article 6?

Une voix: C'est l'article 4 de la loi et non pas du projet de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, allez-y, M. le ministre.

M. Elkas: L'article 26 de cette loi est modifié par le remplacement, dans les quatrième et cinquième lignes du premier alinéa, des mots «d'un permis de chauffeur de taxi» par les mots «des permis visés à l'article 4». De la loi, pas de ce projet de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des commentaires, M. le ministre?

M. Elkas: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Des commentaires?

M. Elkas: Dans certains cas, la Commission ne peut suspendre les permis de taxi d'un titulaire qui a conduit alors que son permis de conduire était suspendu ou révoqué ou qui a confié la garde de son taxi à une personne dont le permis de conduire était suspendu ou révoqué. En effet, la formulation du premier alinéa de l'article 26 fait en sorte qu'il ne peut y avoir une suspension de permis de taxi que lorsque le chauffeur n'a pas son permis de taxi ou si celui-ci est suspendu ou révoqué. Bien que ce permis de travail soit un accessoire du permis autorisant la conduite d'un taxi, les délais administratifs font en sorte qu'il n'y a pas toujours adéquation entre la date de révocation ou de suspension,

l'une et l'autre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 6, M. le député de Lévis?

M. Garon: Je pense qu'il y a une erreur parce que, dans la loi, ce n'était pas marqué «d'un permis de chauffeur de taxi»; c'était marqué «du permis de chauffeur de taxi». Je pense que, dans notre loi, il y a une erreur dans ce qui est proposé là. Il est dit: Le remplacement des mots «d'un permis de chauffeur de taxi», mais ce n'était pas marqué «d'un permis de chauffeur de taxi», mais «du permis de chauffeur de taxi».

M. Dufour: D'un permis de taxi.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Savard: Si vous permettez.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Me Savard.

M. Savard: Du moins, dans la version que j'ai ici...

M. Garon: Je m'excuse, c'est moi qui me trompe. Ce n'est pas 4, c'est 26. Je regardais l'article 4. C'est quoi que vous visez au juste?

M. Elkas: La personne doit avoir les deux. Non seulement un permis de conduire, mais un permis de chauffeur de taxi.

M. Garon: Vous voulez dire que quelqu'un pourrait avoir son permis de chauffeur de taxi, mais ne pas avoir son permis de conduire? C'est ça que vous voulez dire?

M. Elkas: Il pourrait avoir l'un ou l'autre, mais il faut qu'il ait les deux. On ne peut pas avoir un permis de chauffeur de taxi sans avoir un permis de conduire.

M. Dufour: Mais il pourrait avoir un permis de conduire sans avoir un permis de taxi. C'est ça que vous...

M. Elkas: Oui. C'est pour ça qu'on veut les autres.

M. Garon: Oui, mais pourquoi on a besoin de changer ça? Avoir besoin d'un permis de conduire, c'est évident en vertu d'une autre loi. Là, on réglemente le taxi, on ne réglemente pas le permis de conduire. Mais, en vertu d'une autre loi, il faut avoir le permis de conduire. Je ne comprends pas trop, là. Essaie-t-on de mettre dans cette loi-là le permis de

conduire...

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Garon: ...alors qu'ici c'est le permis de chauffeur de taxi, dans la loi sur le taxi.

M. Elkas: Dans l'article 4, on fait référence aux deux.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Alors, c'est pour ça qu'on dit: des mots «d'un permis de chauffeur» par les mots «des permis visés»; «des permis visés» qui sont déjà dans l'article 4.

M. Savard: Si vous me permettez...

M. Elkas: Allez-y, monsieur.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: ...il faut regarder le contexte de l'article 26. Ce que nous dit l'article 26, c'est qu'il y a un devoir qui est imposé à la Commission. La Commission doit suspendre pour trois mois le permis d'un titulaire, c'est-à-dire l'entrepreneur qui a le permis de taxi, qui a confié la garde et l'exploitation de son taxi à un chauffeur qui n'avait pas les deux permis demandés, c'est-à-dire le permis de conduire le véhicule lui-même et le permis de travail. Donc, l'obligation est faite à un titulaire de permis de taxi, à l'entrepreneur qui a le permis lui-même, de ne pas confier son taxi en exploitation à quelqu'un qui ne respecte pas lui-même l'article 4. Le chauffeur en question, évidemment, aurait une amende, s'il n'a pas son permis de conduire, ce qui est une chose, en vertu du Code de la sécurité routière. Il aurait aussi une amende, le chauffeur, pour avoir conduit un taxi sans avoir un permis de travail, mais, ça, c'est au niveau du chauffeur. Mais 26 vise une autre réalité, c'est le patron de ce chauffeur-là ou, du moins, la personne, l'entrepreneur qui lui a confié la garde du véhicule.

M. Garon: Il faut que vous ayez les deux. Ça veut dire que... Supposons un couple, un homme et une femme mariés. Habituellement, l'homme conduit son taxi. Il arrive qu'il est malade, sa femme conduit. Il faut qu'elle ait les deux permis, elle aussi?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: Uniquement si elle exploite le taxi. Rien n'empêche que quelqu'un qui est propriétaire de son automobile...

M. Garon: Non, non, pas dans ce sens-là. Pour exploiter le taxi, oui. Elle chauffe le taxi

de son mari.

M. Savard: Oui. Pour conduire en exploitation un taxi, il faut avoir les deux permis, et le permis de conduire et le permis de travail, même si c'est le véhicule de son conjoint.

Mme Pelchat: Le permis de taxi, c'est un permis de travail? C'est ça, Me Savard?

M. Savard: Le permis de chauffeur de taxi.

La Présidente (Mme Bélanger): De chauffeur.

Mme Pelchat: De chauffeur de taxi.

M. Savard: C'est ça, c'est un permis de travail.

Mme Pelchat: Ce n'est pas un permis de taxi?

M. Savard: Non, non, de chauffeur de taxi. C'est ça, le permis de travail, excusez-moi.

M. Garon: Ça prend un permis de chauffeur de taxi.

M. Savard: C'est ça.

M. Garon: Qui est délivré par...

M. Savard: Dépendamment de l'endroit. Sur le territoire de l'île de Montréal, c'est la Communauté urbaine de Montréal, c'est le Bureau du taxi. Et ailleurs c'est la Société de l'assurance automobile du Québec qui le délivre.

M. Garon: À Montréal, ce n'est pas la Société de l'assurance automobile du Québec?

M. Savard: Pas pour le permis de chauffeur de taxi.

M. Garon: C'est qui?

M. Savard: C'est la Communauté urbaine de Montréal. C'est le Bureau du taxi directement.

M. Elkas: C'est le Bureau du taxi.

M. Savard: C'est le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal, BTCUM.

M. Elkas: Il n'y a rien qui empêche que le contrôleur routier puisse intervenir aussi.

M. Dufour: Qui appartient à la Communauté urbaine pareil.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Savard: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'article 6?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Oh! On en a un d'adopté.

M. Garon: On est chanceux.

La Présidente (Mme Bélanger): On est chanceux, on en a un d'adopté. Alors, étant donné qu'il reste une minute, je pense que la Commission va suspendre ses travaux jusqu'à 20 heures où nous recevrons M. Sanscartier.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 12)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi. Alors, lors de la suspension des travaux, nous avons convenu qu'à 20 heures nous recevions le groupe. Étant donné qu'ils ne sont pas arrivés, je pense que nous allons poursuivre l'étude du projet de loi article par article. Et nous en étions à l'article 7; l'article 6 avait été adopté. Alors, l'article 7, M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 32.1, du suivant:

«32.2 Un permis de taxi spécialisé en vertu de l'article 18 ne peut faire l'objet d'une demande d'autorisation de transfert à moins qu'il ne se soit écoulé plus de 2 ans depuis sa spécialisation».

Je pense qu'on a fait le débat là-dessus ce matin.

M. Garon: Ça aussi, ça touche les limousines.

M. Elkas: Les berlines, pas les grand luxe.

M. Garon: C'est marqué dans vos explications: la nouvelle procédure de spécialisation du permis de taxi en un service de limousine ou de limousine de grand luxe.

M. Elkas: O.K., oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on le suspend?

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 7 est suspendu. J'appelle l'article 8.

M. Elkas: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 33.1, du suivant:

«33.2 Une municipalité dont le territoire ne fait pas partie du territoire d'une autorité régionale qui exerce le pouvoir de réglementation et de contrôle du transport par taxi possède l'intérêt suffisant pour intervenir en tout temps auprès de la Commission lors d'une demande de délivrance d'un permis de taxi sur son territoire».

La modification vise à déclarer aux municipalités un intérêt à intervenir auprès de la Commission sans qu'elles aient à établir leur intervention en démontrant leur intérêt public à agir.

M. Garon: Ça, ça veut dire que ça vaut pour toutes les municipalités du Québec?

M. Elkas: Pour autant qu'elles ne sont pas dans une autorité régionale comme la CUM qui exerce déjà un pouvoir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Un instant! Quand vous parlez d'«une municipalité dont le territoire ne fait pas partie du territoire d'une autorité régionale», combien y a-t-il d'autorités régionales qui sont couvertes par ça?

M. Elkas: Il y en a seulement une, dans le moment.

M. Garon: Qui?

M. Elkas: La CUM, le Bureau du taxi de la CUM.

M. Garon: Et la Communauté urbaine de Québec?

M. Elkas: Elle ne l'exerce pas, ce contrôle-là.

M. Garon: Est-ce qu'elle l'a?

M. Elkas: Non. Elle pourrait le faire, elle pourrait l'avoir si elle le voulait.

M. Garon: Non, mais est-ce qu'elle l'a actuellement dans sa charte?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: Au niveau des pouvoirs, pour pouvoir exercer le contrôle de l'industrie du taxi, c'est directement au niveau de la Loi sur le transport par taxi qu'on le retrouve et pas dans les chartes des communautés urbaines ou encore

des municipalités en tant que telles. Dans la loi, il est prévu une foule de pouvoirs pour régler. De mémoire, il y a l'article 60 et, de mémoire, je crois que c'est à 62 qu'on retrouve des pouvoirs qui sont à peu près équivalents pour les autorités. Et, par «autorité», on entend, dans le cas présent, une seule autorité, la Communauté urbaine de Montréal, qui, elle, a décidé de les exercer selon ce qui était prévu à l'article 62.

Mais la Communauté urbaine de Québec pourrait aussi faire une demande pour utiliser les pouvoirs de l'article 62. Dès que la demande est acceptée, à ce moment-là, le pouvoir réglementaire équivalent du gouvernement - de l'article 60 - cède le pas au pouvoir de l'autorité régionale, et c'est elle qui va édicter un règlement qui va remplacer les sections du règlement général du gouvernement du Québec, qui ne s'appliquera plus à ce moment-là. Donc, c'est un petit peu les vases communicants.

M. Garon: Ce que je voulais dire, là. Parce que je vois ici, à 62: «Une autorité régionale peut par règlement...»; mais est-ce que la Communauté urbaine de Québec a les pouvoirs, dans sa charte, ou si elle ne les a pas?

M. Elkas: Elle peut réglementer..

M. Savard: Si vous me permettez, lorsque l'article avait été introduit dès 1983 - je crois que c'est ça, au niveau des références - il y avait une vérification qui avait été faite au niveau des chartes et on s'était assuré, à l'époque, que ça ne causait pas de problème. Ça, c'était en 1983. Il y avait eu des modifications qui avaient été introduites, un dernier alinéa à l'article 62, pour prévoir juste un élément de plus qui pouvait causer problème au niveau des pouvoirs municipaux, et c'était le pouvoir de déléguer l'exercice de 62 au comité exécutif d'une autorité régionale. Et ça se lisait: «La Communauté urbaine de Montréal et la Communauté urbaine de Québec peuvent déléguer à leur comité exécutif, en tout ou en partie, l'exercice des pouvoirs prévus aux paragraphes 2°, 9° et 12° du premier alinéa.» C'est le dernier alinéa de l'article 62. À notre connaissance, c'est la seule harmonisation qu'on avait à faire pour s'assurer que les pouvoirs puissent être exercés sans difficulté.

M. Garon: Donc, il y a seulement la communauté urbaine qui s'occupe de ça.

M. Elkas: Les MRC aussi, hein.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Les MRC aussi pourraient.

M. Garon: Sans pouvoirs additionnels? Seulement par le fait des articles 60, 62 et ceux

qui sont proposés ici.

M. Savard: Et la définition, si vous me permettez, que l'on retrouve au début de la loi, d'une autorité.

M. Garon: Ah oui!

La Présidente (Mme Bélanger): Continuez, Me Savard.

M. Savard: À l'article 1, on voit la définition d'«autorité régionale»; ce sont: «la Communauté urbaine de Montréal, la Communauté urbaine de Québec, la Communauté urbaine de l'Outaouais ou une municipalité régionale de comté». Et ces entités-là disposent, à ce moment-là, de la possibilité d'exercer des pouvoirs qui sont prévus à 62 et suivants. Par contre, au moment où on se parle, seule la Communauté urbaine de Montréal a choisi de les exercer, en 1987?

M. Garon: Oui.

M. Savard: C'est ça, en 1987.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'article 8?

M. Garon: Est-ce qu'à ce moment-là ils peuvent adopter... À ce moment-là, c'est leur règlement qui s'applique, puis le vôtre ne s'applique pas du tout?

M. Savard: Du tout.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des normes de base, minimales, que vous demandez d'exercer ou bien...

(20 h 20)

M. Savard: Oui, si vous me permettez, c'est que ce qui est décentralisé au niveau de l'article 62, ce ne sont pas forcément tous les pouvoirs que l'on retrouve à l'article 60, c'est-à-dire que le gouvernement garde, quand même, un contrôle, entre autres, sur la délivrance des permis et certains éléments du genre. Comme vous voyez, très rapidement, sans faire un inventaire exhaustif, il y a 26 pouvoirs, à l'oeil, au niveau de l'article 60, alors qu'au niveau de l'article 62 vous en avez 14. Donc, il y a certains éléments qui ne sont pas décentralisables en soi. Maintenant, il faudrait faire l'équivalence entre l'un et l'autre, mais si vous en trouvez un, à titre d'exemple...

M. Dufour: Comment la municipalité est-elle avertie qu'il y a une demande de permis?

M. Elkas: C'est un avis public.

M. Dufour: Mais il n'y a pas d'avis autre

que le public?

Mme Denault (Johanne): Non.

M. Dufour: Il n'y a pas de communications qui s'échangent. Quand vous parlez d'un avis public, c'est un avis public publié dans la **Gazette officielle** ou dans un journal local?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Elkas: C'est déjà arrivé... Veux-tu y aller?

M. Savard: Disons que les avis publics, je crois, sont publiés dans **Le Devoir**, si ma mémoire est bonne.

M. Dufour: Oui, ça, c'est entre nous autres, là.

M. Savard: Bien, disons que le journal est quand même diffusé sur tout le territoire du Québec. Ce qui se produit aussi, dans les faits, c'est que plusieurs personnes qui désirent obtenir un permis de taxi en région vont souvent solliciter l'appui d'une municipalité, d'un conseil municipal, par lettre ou autrement, pour appuyer leur demande lors de la présentation de la requête pour l'obtention d'un permis de taxi à la Commission des transports. Donc, la disposition, ce qu'elle fait, c'est qu'elle déclare un intérêt aux municipalités pour pouvoir intervenir directement auprès de la Commission des transports du Québec. La pratique actuelle, c'est que, normalement, si la municipalité veut elle-même participer à l'audience, soit pour appuyer ou contrer une demande de permis, il faut d'abord qu'elle fasse reconnaître son intérêt à agir, pour quoi elle agit, et qu'elle démontre son intérêt public, alors qu'avec cette disposition-là, en autant que c'est un permis de taxi qui est sur son territoire, elle a un intérêt à être devant la Commission, et pas seulement par une lettre de recommandation ou un texte indirect.

M. Dufour: Seulement, le moyen que vous choisissez de **publiciser**... Remarquez bien que je ne suis pas contre **Le Devoir**; au contraire, je pense que, si ça peut l'aider, bravo! Par contre, ce n'est pas toutes les municipalités qui ont **Le Devoir** au moment où ça se publie. Je ne suis pas convaincu que toutes les municipalités sont abonnées au **Devoir**.

M. Elkas: Elles devraient. Moi, je suis convaincu...

M. Dufour: Moi, je suis convaincu qu'elles devraient, mais elles ne le sont pas toutes.

M. Elkas: Ça me surprendrait, parce que les avis publics sont là, et c'est le journal qui est

représenté dans toutes les régions sans exception. C'est pour ça. Je dois vous dire que je suis resté surpris, moi aussi, quand on m'a dit que les avis allaient dans **Le Devoir** et non dans les autres quotidiens. Vous savez, c'est le seul qui est disponible dans toutes les régions du Québec.

M. Garon: Oui et non. **Le Journal** de Québec et **Le Journal de Montréal**...

Une voix: La Presse.

M. Garon: Aujourd'hui, même, dans la région de Québec, je pense que **Le Journal** de Québec a dépassé **Le Soleil**.

M. Dufour: Il y a moins de curés qu'il n'y en avait.

M. Elkas: Ça, c'est une pratique qui date de longtemps.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est une pratique qui date de longtemps. Je me suis informé.

M. Garon: Oui, oui, justement, elle date de longtemps, mais c'est peut-être temps de la réviser.

M. Elkas: Mais la pratique est là. Le véhicule est là.

M. Garon: Mais, entre vous et moi, je vais faire un petit sondage; j'aime ça faire des sondages, des petites recherches. On va demander combien il y a de chauffeurs de taxi qui lisent **Le Devoir** par rapport à ceux qui lisent **Le Journal de Montréal** ou **Le Journal de Québec**.

M. Elkas: Non, s'ils savent, M. le député, que c'est là que les avis ou les ventes se font, que les demandes sont faites, je pense que oui.

M. Dufour: Pour compléter, est-ce que vous avez encore le contingentement du nombre de permis de taxi, régionalement parlant? Il a été un temps où le nombre de taxis, par exemple, était réglementé dans les municipalités.

M. Elkas: Environ 1 par 1000.

M. Dufour: On n'a jamais ça chez nous. Je serais bien surpris qu'on ait ça chez nous. On n'a pas ça.

M. Elkas: Combien vous en avez?

M. Dufour: Moi, je pense qu'il n'y a pas plus que 35 taxis dans Jonquière. Il y a 58 000 de population. Je suis sûr qu'il n'y en a pas 1 par 1000 chez nous.

M. Elkas: Il doit l'être, dans ce cas-là.

M. Dufour: Il est réglementé, le nombre?

M. Trudel (Michel): C'est contingenté.

M. Dufour: Contingenté. Est-ce qu'il y a beaucoup de régions qui sont contingentées?

M. Garon: Contingentées par qui?

M. Dufour: Par le ministre, par le gouvernement. Ce n'est pas dans les chartes des villes, ça. C'est le gouvernement, le ministère.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Alors, le nombre de permis de taxi est contingenté et limité dans les 57 agglomérations de taxis.

M. Dufour: De?

M. Trudel (Michel): Les agglomérations de taxis. Ça, c'est prévu en vertu du règlement. Tous les territoires qui forment les agglomérations sont décrits à l'annexe du règlement et, dans chacun de ces territoires-là, le nombre est contingenté. Il est également contingenté, de fait, dans certaines régions, donc en dehors des agglomérations de taxis, là où le ratio de 1 par 1000 habitants a été atteint.

M. Dufour: Mais, chez nous, on n'en a pas 1 par 1000, puis...

M. Trudel (Michel): Non, non, mais, ça, c'est pour les agglomérations.

M. Dufour: ...ils ne peuvent pas aller jusque-là. Ils n'iraient pas jusqu'à 1 par 1000, là. Ils ne seraient pas acceptés, ils vont tous crever comme des rats.

M. Trudel (Michel): C'est ça.

M. Dufour: Chez nous, le monde a une et deux autos par maison. Ils n'ont pas de transport en commun. Là où il y a beaucoup de transport en commun, probablement que les taxis sont plus florissants.

M. Garon: L'avez-vous, votre règlement, ici?

M. Dufour: Il y a moins d'autos.

M. Trudel (Michel): Oui.

M. Garon: Combien il y en a à Jonquière? Dans son agglomération, il y a combien de taxis?

M. Trudel (Michel): Je n'ai pas le nombre ici, de...

Une voix: Est-ce que ça inclut ceux de Larouche aussi?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne sais pas s'il y en a un, à Larouche. À Bégin?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça fait partie de la commission, cette conversation-là?

M. Dufour: Bien sûr, Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

(Consultation)

M. Garon: Si ma mémoire est bonne, c'est Kipling qui disait: «Je suis homme et rien de ce qui est humain ne m'est étranger». Ça, c'est avant l'époque où ils disaient homme et femme.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Je n'ai pas le nombre exact, mais c'est de l'ordre de 32, environ; 30, 32.

M. Dufour: Et Chicoutimi?

M. Trudel (Michel): Chicoutimi, qui est l'agglomération... Attendez une seconde!

M. Garon: En quelle année?

M. Trudel (Michel): ...A-52, en a un peu plus, près de 38, 40.

M. Garon: En quelle année?

M. Trudel (Michel): Présentement.

M. Dufour: C'est ça que j'aurais donné, à l'oeil, 40. À 32, je ne me trompe pas beaucoup.

M. Trudel (Michel): Le nombre est gelé depuis 1978.

M. Garon: Lévis?

M. Trudel (Michel): Le tableau?

M. Garon: Lévis?

M. Elkas: Lévis?

M. Trudel (Michel): Ah! Excusez-moi. Lévis.

Une voix: Ça existe.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Lévis, après les fusions. Lévis-Lauzon-Saint-David.

M. Dufour: Ça fait longtemps que le travail est commencé, là/

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'existe pas?

M. Trudel (Michel): 48, Lévis.

M. Elkas: A-35.

M. Dufour: Il y en a bien trop, à Lévis. Lévis, 48?

M. Trudel (Michel): 48.

M. Dufour: Mais il n'y a pas 48 000 de population à Lévis.

M. Garon: Non, 40 000.

M. Trudel (Michel): 39 700.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: 39 700.

M. Garon: Ah! 39 000 et quelque chose. Mettons 40 000.

M. Dufour: Plus un bateau.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils sont gâtés. Bon. Ceci étant dit, est-ce que l'article 8 est adopté?

M. Garon: Nous autres, quand on sort, on sort.

M. Dufour: Vous avez le train, le bateau...

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, est-ce que l'article 8 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 8, adopté. J'appelle l'article 9 où il y a un amendement. Alors, à l'article 9, on remplace le paragraphe 2° de l'article 37, introduit par le paragraphe 1° de l'article 9 du projet de loi, par le suivant: «2° dans le cas d'un nouveau permis de taxi délivré après le 31 mars 1993, il s'est écoulé plus de 2 ans depuis sa délivrance».

Une voix: 1993.
(20 h 30)

La Présidente (Mme Bélanger): «...1993, il s'est écoulé plus de 2 ans depuis sa délivrance.»

M. Elkas: Cet amendement est apporté au projet de loi suite à une recommandation du Comité ministériel permanent de l'aménagement et du développement régional, le COMPADRE, et en conformité avec le nouvel article 32.2. Alors, au lieu de dire qu'il doit l'opérer d'une façon continue, on lui dit seulement qu'il s'écoule plus que deux ans depuis sa délivrance.

M. Dufour: Pourquoi le 31 mars 1993?

M. Elkas: C'est là que la loi, espérons, va être adoptée.

M. Dufour: Mais vous ne pouvez pas l'adopter avant le 31 mars 1993. Oui, on commence à siéger le 9, ça va. Vous êtes optimiste, M. le ministre. Vous êtes optimiste.

M. Garon: Vous seriez mieux de marquer: après la date de mise en vigueur de la loi.

M. Dufour: Vous êtes optimiste.

M. Elkas: Bien, on devait le passer avant les fêtes, alors...

M. Garon: Non, non, mais je veux dire, là, vous faites un amendement. Moi, ça ne me fait rien, mais, si j'étais vous, je mettrais plutôt: après la mise en vigueur de la loi, parce que, si la loi n'est pas mise en vigueur... Ah bien, ça n'a pas d'importance. En tout cas, ça veut dire qu'après le 31 mars c'est 2 ans. Ils n'auront pas nécessairement deux ans, à ce moment-là. Bien, oui, oui, après le permis pourra être délivré après le 31 mars 1993. Après le 31 mars, c'est 2 ans. Oui, c'est ça. C'est correct.

Mais, là, vous changez ça pas mal, comparé à ce que vous aviez mis avant. Quand vous dites «dans le cas d'un nouveau permis de taxi», avant, vous disiez: «de cédant démontre». Quand vous parlez «d'un nouveau permis de taxi», parlez-vous d'un nouveau permis ou bien du transfert d'un permis? Moi, je vends mon automobile à quelqu'un; c'est mon automobile, c'est un permis qui existait.

M. Elkas: Vous ne vendez pas votre automobile, vous vendez votre permis.

M. Garon: Je vends mon permis. Celui qui acquiert mon permis, considérez-vous que c'est un nouveau permis ou bien si c'est...

M. Elkas: C'est des permis délivrés après le 31 mars. Et ça, c'est dans les régions.

M. Garon: C'est seulement pour les permis complètement nouveaux.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Il ne s'agit pas de transfert, là. Vous avez émis un nouveau permis.

(Consultation)

M. Garon: Moi, je vais vous poser un cas. Parce que la rédaction, là... Supposons que, moi, je suis propriétaire d'un taxi; j'aurais eu un permis après le 31 mars. Six mois après, je meurs. Donc, il ne s'est pas écoulé deux ans. L'année d'après, allez-vous le renouveler à quelqu'un qui est mort? Alors, ma femme va perdre la valeur de mon permis? Comment ça va marcher?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): On vient d'élire la reine.

M. Garon: C'est un permis nominal, ça, un permis de taxi?

M. Elkas: Si vous achetez un nouveau permis dans une région, vous ne payez pas les 45 000 \$. Là, on parle des régions éloignées où il a acheté son auto; ça a une valeur. Il a acheté le permis, mettons, pour 100 \$ et là vous décédez, quoi, 6 mois plus tard. Là, votre question, c'est quoi? Qu'est-ce qui arrive après?

M. Garon: L'Ontario nous envahit.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Les plaines d'Abraham.

(Consultation)

M. Elkas: M. le député de Lévis, on retrouve dans la loi du taxi, à l'article 35, si vous l'avez devant vous, là...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: «Si le titulaire d'un permis de taxi décède ou, dans le cas d'une corporation, s'éteint ou s'il fait faillite, l'exécuteur testamentaire, le liquidateur, l'administrateur ou le syndic peuvent continuer l'exploitation du taxi à la place du titulaire du permis pendant le temps nécessaire pour obtenir de la Commission le transfert du permis à un cessionnaire qui satisfait aux conditions pour être titulaire d'un permis de taxi.»

M. Garon: Pourquoi vous avez enlevé les termes «exploité ce permis de façon continue au cours des 24 mois qui ont suivi sa délivrance»? Aujourd'hui, vous ne parlez plus qu'il est exploité. C'est comme si vous vouliez permettre des

permis inopérants. Vous ne vous occupez plus s'il est exploité ou non. Vous marquez: «dans le cas d'un nouveau permis délivré après le 31 mars 1993, il s'est écoulé plus de 2 ans depuis sa délivrance». Alors que, dans l'amendement que vous proposiez dans le projet de loi, on disait: «le cédant démontre, dans le cas d'un nouveau permis de taxi délivré après le 31 mars 1993, qu'il a exploité ce permis de façon continue au cours des 24 mois qui ont suivi sa délivrance», là, vous changez...

M. Elkas: Il doit l'exploiter, M. le député de Lévis. C'est des redondances. On répète. Il doit l'exploiter pour une période de 24 mois. Ce seraient deux ans.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: La rédaction qui était proposée, là, c'était: «démontre, dans le cas d'un nouveau permis de taxi délivré après le 31 mars 1993, qu'il a exploité ce permis de façon continue». C'est un peu river deux fois le clou, dans le sens que, comme vous le mentionniez vous-même ce matin, lorsque quelqu'un se voit attribuer un tel permis, qui est contingenté, il y a quand même un devoir d'exploitation qui y est attaché.

Si on va à l'article 28 - là, j'y vais un peu rapidement - on retrouve le pouvoir de la Commission de suspendre ou de révoquer un permis de taxi qui, entre autres, si on va au paragraphe 3°, «supprime, réduit ou étend, sans autorisation de la Commission, les services que son permis l'autorise à fournir». En d'autres termes, ce qui se produit, c'est qu'une personne qui est titulaire d'un permis de taxi va, normalement, fixer elle-même ses heures de travail, mais elle a quand même le devoir d'exploiter le permis et de donner un service au public.

Si la personne veut, pour une raison ou une autre, prendre un congé sabbatique de trois mois ou de six mois, normalement, elle doit d'abord se présenter à la Commission des transports et demander à la Commission l'autorisation de ne pas exploiter son permis durant la période qu'elle désire, avec une raison. Si elle ne le fait pas, à ce moment-là, il y aurait possibilité que la Commission suspende ou révoque le permis, parce qu'il y a quand même une obligation qui est attachée à ce privilège-là. Donc, la rédaction, en soi, n'apportait pas d'élément nouveau, mais semblait, par contre, obliger les gens à l'exploiter plus que l'exploitation habituelle du taxi, ce qui n'était pas l'intention. L'intention, c'est que le taxi soit exploité comme tout autre taxi, mais durant au moins une période de 24 mois à compter du moment de sa délivrance.

M. Garon: Mais, dans l'affaire du jugement de Limousine Montroyal ou Murray Hill, je ne sais pas, dans le procès - on en a parlé ce matin, de ça - vous avez dit, à ce moment-là,

que les tribunaux avaient jugé qu'ils ne perdaient pas leurs permis, même s'ils ne l'avaient pas exploité. Ça a été dit, ce matin.

M. Elkas: On l'a retiré.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas:- La Commission a révoqué son permis. Ils sont allés en appel, et on leur a redonné. Ils ont été forcés de leur redonner.

M. Garon: Les tribunaux ont considéré que l'obligation de l'utiliser n'était pas assez forte. Pour quelle raison? Je n'ai pas lu le jugement. Ils n'ont pas gagné?

M. Elkas: «C'est-à» la protection de C-36, hein? Vas-y.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Savard.

(20 h 40)

M. Savard: Je peux peut-être vous donner une position. Je trouve un peu délicat de commenter les décisions des tribunaux supérieurs. Au niveau des faits, uniquement, la compagnie s'était placée sous la protection de la loi C-36 en cas de difficultés avec des créanciers, au moment où le **proprio motu** lui-même avait été lancé par la Commission. Suite à ça, effectivement, la Cour supérieure a considéré que, pour une foule de raisons de droit, à ce moment-ci, la décision était déraisonnable. Mais ce n'est pas, en soi, un jugement qu'on peut interpréter comme faisant jurisprudence pour pouvoir dire que, dès que quelqu'un n'exploite pas son permis, on ne peut pas le lui enlever, car ce serait déraisonnable.

La décision, il faut quand même la considérer dans l'ensemble du contexte de la preuve qui a été présentée. C'était une compagnie qui était en difficulté financière depuis un certain temps. Plusieurs actes juridiques ont été posés au niveau de la loi de la faillite, au niveau de propositions concordataires et au niveau de C-36. Donc, on ne peut pas extensionner la portée de la décision qui a été rendue pour conclure que c'est déraisonnable d'obliger quelqu'un ou, du moins, d'attendre de quelqu'un qu'il exploite normalement son permis, parce qu'il a quand même un privilège. Et, jusqu'à présent, je n'ai pas vu de jurisprudence autre qui pourrait nous indiquer que ce serait déraisonnable de ne pas avoir un droit qui est attaché à un privilège, une obligation aussi qui est attachée à un privilège.

M. Garon: Parce que, là, à l'article 28, la Commission peut le supprimer; elle «peut, de son propre chef ou sur demande du ministre des Transports, d'une autorité régionale, d'une municipalité ou d'une personne intéressée, suspendre ou révoquer le permis de taxi lorsque le titulaire ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde et l'exploitation du taxi: sup-

prime, réduit ou étend, sans autorisation de la Commission, les services que son permis l'autorise à fournir». Ce n'est pas automatique, ça. C'est uniquement s'il y a des actions qui sont entreprises par la Commission.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: Effectivement, la Commission n'a pas un devoir, comme on peut en trouver dans d'autres articles: la Commission doit faire telle chose dans telle circonstance. C'est un pouvoir qu'elle a. Ce pouvoir-là s'exerce dans le cadre soit d'un avis **proprio motu** ou sur présentation d'une demande par les personnes qui sont nommées au niveau du premier alinéa de l'article 28. Chaque cas va être un cas d'espèce. Ainsi, si on avait, par hypothèse, une personne qui n'a pas exploité son permis de taxi par suite d'un problème de santé qui serait sérieux et que cette personne-là, à cause de son problème de santé, n'a pas pu prendre les procédures nécessaires auprès de la Commission, c'est des choses, sans doute, qui pourraient se plaider auprès de la Commission s'il y avait un cas de force majeure, quelque chose de spécial qui se produisait.

C'est pour ça que l'article offre toute la souplesse pour faire en sorte, d'une part, que la Commission ait les pouvoirs de s'assurer que les permis soient exploités et, d'autre part, que des personnes qui sont dans des circonstances très particulières puissent présenter et faire valoir leurs arguments à l'effet de ne pas être suspendues ou révoquées. Là, à ce moment-là, ça se passe carrément dans le processus quasi judiciaire de la Commission. C'est les preuves à déposer, les témoins et, finalement, une décision.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement à l'article 9 est adopté?

M. Garon: S'il arrivait, à 37, qu'il se soit écoulé 2 ans, mais qu'il n'ait pas été utilisé pendant des années...

M. Savard: Il n'a pas été quoi?

M. Garon: Utilisé.

M. Dufour: Il n'a pas été utilisé, il n'a pas été employé.

M. Savard: Utilisé.

M. Garon: Oui. Alors, qu'est-ce que la Commission ferait, à ce moment-là?

Une voix: Le révoquer?

M. Garon: Est-ce qu'elle pourrait autoriser le transfert seulement par l'écoulement du temps? Parce que, moi, ce qui me frappe, c'est l'amendement que vous aviez. Vous dites que

c'est redondant, mais, moi, je ne trouve pas que ça l'est. Parce que l'article disait: «La Commission peut autoriser le transfert d'un permis de taxi si: 2° le cédant démontre, dans le cas d'un nouveau permis de taxi délivré après le 31 mars 1993, qu'il a exploité - il fallait qu'il le démontre - ce permis de façon continue au cours des 24 mois qui ont suivi sa délivrance». Ça, c'était très précis, très clair.

Ce que vous rajoutez, votre amendement qui change cet amendement-là, est moins clair. L'autre était clair; vous disiez que c'était évident, redondant. Je n'ai vu ça nulle part; c'était marqué là: Pour que la Commission puisse autoriser le transfert, il fallait que le cédant montre, démontre qu'il l'avait utilisé, qu'il avait «exploité son permis de façon continue au cours des 24 mois qui ont suivi sa délivrance». Il me semble que ce que vous changez, actuellement, ce n'est pas uniquement du style, là, c'est...

M. Dufour: Ça va plus loin.

M. Garon: Ça va plus loin. Ça m'apparaît très clair.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard?

M. Garon: Est-ce qu'il y a eu des demandes dans ce sens-là ou...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: Excusez. Pouvez-vous me répéter ça? J'étais à l'écoute.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Me Savard a une réponse.

M. Savard: C'est une question de M. Garon. M. Garon demande s'il y a eu des demandes particulières.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour changer, pour apporter l'amendement.

M. Elkas: Oui. Justement, c'est le COMPADRE qui nous a fait la demande et puis, comme il a été mentionné que c'était un peu redondant, on l'a changé.

M. Garon: Mais ce n'était pas redondant. Le COMPADRE, c'est quoi? Le comité ministériel de développement économique?

M. Elkas: Oui, oui. Le comité ministériel permanent de l'aménagement, du développement régional et de l'environnement.

M. Garon: C'est lui qui a demandé ça?

M. Elkas: Le secrétariat, oui, a fait une

révision et on...

M. Garon: C'est lui qui a demandé ça?

M. Elkas: Oui.

(Consultation)

M. Elkas: Oui. Je me souviens des raisons qu'on a soulevées: 10 ans plus tard ou 15 ans plus tard, lorsqu'on faisait le transfert ou la vente de permis, il fallait faire la démonstration que, dans les 2 premières années, il avait opéré d'une façon continue.

M. Garon: C'est ça que je pensais.

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va, là?

M. Garon: Alors, ce n'est pas parce que c'était redondant, c'est parce qu'il y avait une obligation qui est supprimée.

M. Elkas: Mais elle l'est aussi. O.K. Excusez.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça...

M. Garon: Je ne dis pas que c'est mauvais de le supprimer, sauf qu'il y avait une raison à ça.

M. Dufour: On avait vu le chat dans le sac.

M. Garon: On avait vu clair...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté?

M. Garon: ...hein, Francis?

M. Dufour: Oui, oui.

M. Garon: Je vais enlever mes lunettes pour voir clair.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 9, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Non, non. L'amendement d'abord.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, c'est ça que j'ai demandé. Ils ont dit que c'était adopté.

M. Garon: Non, non. L'amendement. C'est parce que vous avez dit: «l'article 9, tel qu'amendé». On n'a pas voté l'amendement encore. On vote l'amendement. Alors, l'amendement est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai demandé: «Est-ce que l'amendement à l'article est adopté?» On m'a dit «adopté».

M. Garon: Qui a dit ça?

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai entendu «adopté».

M. Garon: Non, non, on ne l'a pas dit. On n'en avait pas parlé encore.

La Présidente (Mme Bélanger): En tout cas, est-ce qu'il est adopté?

M. Garon: L'amendement est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 9, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Bien non. Parce que, là, il y a quatre paragraphes là-dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais on les a discutés tout le long de l'amendement.

M. Garon: Non, non, non. On en a discuté seulement un.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, allons-y!

M. Garon: Regardez 9, là, il y a...

Une voix: La présidente et le vice-président vont se chicaner.

M. Garon: ...l'article 37 est modifié par le remplacement du premier alinéa par le suivant. Et là vous avez l'article 37. Vous avez trois paragraphes plus un autre alinéa. On n'a pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le premier paragraphe de l'article 37. C'est l'amendement à l'article 9. Il y a une chose: si c'est pour être long, l'adoption de l'article, étant donné que nos invités sont arrivés, est-ce que vous préférez entendre les invités?

M. Garon: Ça serait aussi bien, parce qu'ils sont touchés par ça aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va suspendre l'article 9 et on va demander à M. Sanscartier de bien vouloir s'approcher à la table des témoins avec les personnes qui l'accompagnent, s'il n'est pas seul.

Auditions (suite)

Alors, M. Sanscartier, il a été convenu entre les membres de cette commission de vous recevoir. Je vais vous faire part des règles de la

commission. On a décidé de vous entendre pendant 45 minutes, dont 15 minutes pour faire votre présentation et 15 minutes à chacun des groupes parlementaires pour faire le questionnaire. Alors, vous avez 15 minutes pour faire votre exposé. Est-ce que vous avez un mémoire, ou si vous y allez ad lib?

Association des transporteurs par limousines du Québec inc. (section ouest)

M. Sanscartier (Paul Réjean): On a été avisés à la dernière minute, à 16 h 18, qu'on avait un rassemblement à 20 heures. On arrive de Montréal. On n'a pas eu le temps de ramasser la majorité de nos papiers, là.
(20 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): Non, c'est juste une question que je vous pose.

M. Sanscartier: Un mémoire a été envoyé à M. Thérien dans les dates requises à ce moment-là. Il y a eu un mémoire qui a été envoyé au nom de l'Association et aussi un mémoire qui a été envoyé au nom de chacune de nos entreprises. Autrement dit, ils ont reçu environ une quarantaine de mémoires, plus trois endossés par trois groupes différents.

On est ici ce soir pour dire que le gouvernement veut nous imposer des permis...

La Présidente (Mme Bélanger): Voulez-vous nous présenter la personne qui vous accompagne?

M. Sanscartier: Oui. C'est M. Joe Capitina, le secrétaire de l'Association, de la région de l'ouest. J'ai été mis au courant aujourd'hui, ça a été mentionné que M. Serge Ratté était le président de l'Association. Il y a eu un chapitre qui s'est fait à Montréal. M. Ratté était au courant. Ça a l'air qu'il n'était pas au courant que ça s'était formé aussi vite que ça a pu le faire. En tout cas, il y a un exécutif qui a été formé à Montréal et un exécutif à Québec, parce que les deux villes ont deux problèmes très différents et très distincts.

Si on est ici pour parler ce soir et si on voulait se faire entendre, c'est qu'on s'est fait dire que la majorité des intervenants de l'industrie de la limousine voulaient avoir des permis de type TS sur tout ce qui était limousine de grand luxe, au coût de 5000 \$ par année par véhicule. Nous, les principaux intervenants, on n'est pas d'accord avec cette loi-là, parce que, déjà, notre industrie ne roule pas au point de payer des permis ce prix-là. Ça amènerait de nombreuses fermetures d'entreprises et probablement aussi des faillites. Il va sans dire que nos véhicules ne sont pas des véhicules qui roulent à tous les jours ou qui «fly» des voyages aux aéroports ou sur la route. C'est des véhicules qui sont stationnés dans des garages. Ces véhicules-là doivent être nettoyés à tous les jours, entre-

posés. On doit garder des chauffeurs à la disposition du public et on doit être notifié environ 30 minutes avant l'heure du «pickup» pour un véhicule. Donc, on ne peut pas être sur la route à ramasser tous les appels qu'on veut. On doit avoir un système de facturation, de «dispatch». Tout ça, c'est individuel à chacune des entreprises de limousines.

Comme on peut le savoir, par le passé, les grosses entreprises de limousines n'ont jamais survécu. Autrement dit, celles qui ont survécu, ça a été les petites. Moi, je me rappelle qu'en 1986 le gouvernement nous a retiré nos permis de type limousine pour nous dire qu'on n'en avait pas besoin pour le type d'exploitation. On arrive à 1988, ils en remettent sur certains types de véhicules et, en 1993, ils le remettent sur les autres types de véhicules. Ce que je ne comprends pas, c'est qu'ils retirent un permis qu'on a déjà et ils nous le réimposent. Et tout le monde est assez fâché là-dessus.

Les seules personnes qui ont été consultées, ça a été les personnes qui étaient titulaires de permis TS. Les autres ont été considérées comme étant des personnes illégales. Pourtant, dans la loi, il y a une exception: on a le droit d'exécuter des mariages, des baptêmes et des funérailles. Où est-ce qu'il est, le mot «illégal» là-dedans? Je ne peux pas le trouver. La personne qui fait des funérailles avec sa limousine est légale. Elle se voit imposer un permis de 5000 \$ pour faire des funérailles qui donnent à peu près 150 \$ pour 3 heures. La personne qui fait des mariages, ce qui donne 400 \$ pour 4 heures... La personne qui fait des mariages pour une durée de quatre heures, qui ne fait pas d'aéroport, elle est dans la nécessité d'avoir un permis. À ce moment-là, il y a beaucoup de limousines qui sont sur la route, qui font seulement des funérailles ou qui font seulement des mariages.

Nous, on est d'accord pour qu'il y ait un permis, le même type de permis pour tout le monde, avec le prix fixe que le gouvernement décidera - ça n'a pas d'importance - mais le coût de 5000 \$ est un coût qui est exorbitant. C'est un coût qui est non réfléchi et on ne peut pas voir d'où ce coût-là vient. Ce n'est pas compliqué, là. Je voulais amener, ce soir... On a fait une étude à travers toute l'Amérique du Nord, et on est la province ou l'État qui coûte le plus cher, et on parle de trois fois plus cher que n'importe où en Amérique du Nord. On parle de New York où ça coûte 500 \$ pour une limousine pour être immatriculée à chaque année. En Floride, ça coûte 1500 \$ pour le premier permis qui est à vous. Par après, ça vous coûte 500 \$ par limousine additionnelle. Ces permis-là vous appartiennent. Nous autres, on paie 5000 \$, ça nous coûte 5478 \$ par année par auto. Les permis ne sont jamais à nous autres. Là, c'est de l'argent qu'on «pêche» dans le fleuve Saint-Laurent, qui monte jusqu'à Québec, et on n'a jamais rien en retour.

On exploite des limousines. J'ai des limousines avec des permis et j'ai des limousines sans permis. Pourtant, tous les soirs, je vois des limousines sur la route, qui ont des F. Moi, j'ai des TS. Je n'ai aucune protection. La police n'est même pas au courant de ce que c'est, le permis. Et, si j'ai des permis au mois de mars ou au mois de juillet, que je paie 5000 \$, si je suis obligé de me mettre en loi avec la loi, je vais le faire, mais je suis sûr que je vais être encore porté à litige, parce que, moi, je vais payer mes permis, et il y en a d'autres qui vont opérer et qui ne se feront jamais prendre.

De plus, je ne vois pas comment on peut dire... Un permis de taxi à Montréal vaut 40 000 \$, 45 000 \$, 50 000 \$. Tu vas dans une petite ville qui est peut-être à 100 kilomètres plus loin, comme Saint-Hippolyte, et le même permis, un TR, ça va te coûter 500 \$. Pourtant, le gars qui va exploiter une limousine à Saint-Jérôme, ça va lui en coûter 5000 \$. Et le gars qui est à Montréal, ça lui en coûte 5000 \$, la même chose. On a besoin des permis de type sedan sur nos limousines. Chacune des entreprises qui veut avoir des permis a la clientèle pour prouver que nos véhicules, ils roulent. On demande à avoir des permis pour être légaux, on n'est pas capables d'avoir des permis. Ça nous prend des permis de type sedan; il faut acheter des permis de taxi. Je regrette, je n'ai pas parti une compagnie de taxis; j'ai parti une compagnie de limousines. Même si je ne l'ai par partie, la compagnie que j'ai, elle a 30 ans d'expérience dans le domaine; je l'ai acquise de mon père qui avait des permis, qu'il a payés pendant 15 ans. Et, aujourd'hui, on décide que ça en reprend des nouveaux, qu'on les a perdus.

Je ne comprends pas le système d'abolir quelque chose et de remettre autre chose et d'essayer d'étouffer le monde. C'est une loi qui est votée pour nous autres, les intervenants de la limousine. Pourtant, on a envoyé des mémoires, on a demandé à être écoutés, et ça n'a jamais reflété ce qu'on a demandé. C'est une loi qui est votée pour nous autres, pour la majorité. Ce que, nous autres, on voudrait avoir, ça devrait être ça qui devrait être émis par le gouvernement et non pas quelque chose qui va nous tuer. On sait que ça va nous tuer. On a des rassemblements à toutes les semaines. On essaie de voir ce qui serait le plus logique. On a apporté des idées comme avoir un permis pour la compagnie, de 5000 \$, si on veut avoir un sérieux de l'entreprise, mettre un permis pour la compagnie de 5000 \$ et charger 2000 \$ par véhicule, par année. Ça pourrait être logique; ça tuerait ceux qui font de la limousine de fin de semaine. On ne veut pas avoir des personnes qui font du hobby. Moi, je fais ça à l'année, je vis de ça, mes parents vivent de ça, tous ceux qui sont dans notre association, ils endossent ça parce qu'ils sont intéressés à vivre de ça. On veut monter un service, on veut que la ville de

Montréal soit fière d'avoir des limousines, on veut qu'il y ait des limousines à l'aéroport de Dorval et on veut, à travers l'Amérique du Nord, que le monde qui vient ici, que nos clients nous disent: Il y a des limousines ici, pas qu'on se fasse dire: Voyons donc, votre système, ça ne marche pas. On est obligés de se stationner, on est obligés de se cacher. On joue à cache-cache avec la police. On se fait donner des tickets, et les policiers ne sont pas au courant c'est quoi, les tickets. Je me fais coller sur des funérailles, et on me dit que ça me prend un F quand ça ne prend pas de F. La loi est sens dessus dessous et il n'y a pas de logique.

De plus, moi, quand j'ai fait ma demande de TS, on m'a dit que la raison pourquoi on nous avait demandé 5000 \$, c'est parce qu'on est une compétition aux taxis. Qu'est-ce qu'on fait des petits autobus comme Aéro-Plus qui paient leur permis 1100 \$ par année, qui transportent 18 passagers pour aller à l'aéroport de Mirabel, à raison de 12 \$ par personne? Ils partent de l'hôtel Château Champlain, ils montent à Mirabel, ça leur coûte 12 \$. Qu'il y ait 1 personne ou 20 personnes, ou 10 personnes dans l'autobus, ça ne change rien, ça coûte 12 \$ par personne. Moi, je suis obligé de charger un montant minimum pour aller à Mirabel, de 80 \$, pour aller à Dorval, de 80 \$. Le monde qui m'appelle, il me raccroche la ligne au nez. C'est évident, tout de suite en partant, qu'on ne peut pas être compétitifs. On se voit imposer des prix, on se voit imposer un permis qui coûte trop cher. À 5000 \$, je vais l'acheter, mais le payer à toutes les années, je n'ai rien au bout de la ligne. Dans 20 ans d'ici, je vais vouloir vendre ma compagnie ou mon commerce à qui que ce soit, tout ce qu'il va pouvoir acheter, c'est mes autos qui vont être usées, mon achalandage, et il n'aura pas de permis. Il va être obligé de recommencer à payer les permis. Il y a plein de compagnies qui vont fermer leurs portes, et c'est plein de gens qui ont des employés qui, en ce moment, paient des impôts.

Je me suis fait dire - sans nommer de nom - que nos entreprises ne payaient pas d'impôts. J'ai offert à cette même personne-là de venir dans mon bureau voir combien de voyages étaient déclarés et étaient marqués dans les livres. Et il serait resté surpris. Il m'a dit que des funérailles, ça ne se déclarait pas. Au contraire, tu ne pourrais pas en passer, des funérailles, même si tu voulais. Le monde paye par carte de crédit; tu ne peux pas, encore là, en passer. Les compagnies payent par chèque; où est-ce qu'on va aller en chercher? Le monde qui a du cash, il n'y en a pas. Les voitures, avec du cash, ça ne sort pas. On est quand même dans une récession.

On se voit imposer des permis en 1993, à la fin d'une récession. Comment penser que, nous autres, on a vécu comme des rois pendant la

récession? Et là, aujourd'hui, il va falloir repartir à zéro? C'est impossible. Pas au coût que le gouvernement nous demande. Nous autres, ce qu'on demande, c'est d'avoir une loi qui est logique, qui est homogène et qui va être respectée par tout le monde. La même loi pour tout le monde, pas deux permis comme il avait été suggéré. De toute façon, on a su que ce n'était pas ça qui allait être recommandé. Donc, pas d'avoir deux permis, d'avoir un permis et d'être capable de distinguer tout le monde qui est sur la route, tout ce qui est limousine, de pouvoir facilement être «enquêtable».

Que les véhicules soient inspectés deux fois par année, ça, on est d'accord, même trois fois s'il le faut, et que ce soient des véhicules récents. Ce qu'on demande aussi, c'est que les taxis n'aient pas le droit de venir dans notre classe de véhicules puisque, nous autres, on n'a pas le droit d'aller dans leur classe de véhicules. Autrement dit, un taxi, c'est une Toyota Corolla ou c'est une Ford Taurus quatre portes, et une limousine, c'est une Cadillac. Si le taxi a le droit d'avoir une Cadillac, bien, nous autres, on a le droit d'avoir des Caprice ou bien des Buick Roadmaster. Et si, M. le premier ministre Bourassa, c'est assez bon pour lui de se faire véhiculer dans une Caprice Classic, bien, je crois bien que les présidents des compagnies que je véhicule, c'est assez bon pour eux autres aussi de se promener dans des Caprice Classic. Généralement, le monde, il va se promener dans les mêmes véhicules où il va voir les grosses têtes se promener. Si le premier ministre peut le faire, on peut le faire.

(21 heures)

Il faudrait, au moins, qu'on ait une loi qui soit logique et qu'on réussisse à sortir quelque chose qui va avoir de l'allure. Au bout de la ligne, je suis sûr qu'il va y avoir des faillites et où le piton va être pesé, ça va être la faute du gouvernement. On essaie d'éviter ça. On a essayé de rencontrer... On a essayé de parler. On a essayé de tout faire. On a demandé d'être entendus. Il y a eu des mémoires qui ont été envoyés. On a eu des lettres qui nous ont demandé... Ça avait l'air intéressant. Ça nous disait qu'on allait être consultés face à une loi qui va être votée. Qu'on nous demande notre opinion. Ça a l'air d'être toute une affaire machinée. Au bout de la ligne, il y avait déjà un papier de prêt et c'est ça qui allait être présenté.

Ce n'est pas ça qu'on demande. On demande que ce qui va être une loi, ce soit ce que, nous autres, on demande et ce qui va être reflété de ça. On ne demande pas la charité. On demande d'avoir une loi qui soit logique. On demande que ce soit écrit noir sur blanc et que ce soit quelque chose que tout le monde respecte, mais qu'elle soit la même pour tous, pas une loi comme on a en ce moment, où c'est brouillé. En ce moment, on a besoin des «pocket numbers»

pour les chauffeurs de limousine. Moi, je suis à Montréal. Ça me prend un «pocket number» pour la ville de Montréal. Marco Tosti, qui est le trésorier, lui, il est à Laval. Ça lui prend un «pocket number» pour la ville de Laval. Pourtant, il vient aussi souvent à Montréal que mes chauffeurs. Mais c'est beaucoup plus facile d'avoir un «pocket number» de la ville de Laval que de la ville de Montréal. Puis, mon chauffeur, quand il vient à Québec, il n'est pas au courant parce qu'il n'a pas de «pocket number» de la ville de Québec.

Pourquoi on n'aurait pas un cours spécial et un permis de conduire spécial pour les chauffeurs de limousine? Un chauffeur de limousine, c'est un chauffeur de limousine. Il va à travers la province. Le chauffeur de taxi, lui, il a sa petite région. Il vient à la connaître par cœur. Nous autres, on voyage. On peut aller jusqu'en Ontario. On peut aller à New York. On va à Atlantic City. On vient à Québec, à Trois-Rivières, à Bécancour. On va partout. Autrement dit, ça prend des chauffeurs qui connaissent la province, qui connaissent le pays, qui sont capables de s'en aller sur les routes au même titre que les camionneurs et non pas qu'un chauffeur de taxi. Le chauffeur de taxi, il lui est toujours demandé d'aller d'une rue à l'autre. C'est normal qu'il sache où il va. Le pilote d'avion, si on prend son exemple, quand il va en Floride, il prépare son plan de vol avant de partir. Le chauffeur de limousine prépare son itinéraire avant de partir. S'il n'est pas au courant, il appelle au bureau et il demande où est-ce qu'il s'en va. Tout est toujours préparé d'avance parce qu'on sait tout d'avance. On ne «fly» pas de clients. On ne peut même pas aller stationner à l'aéroport de Dorval, ce qu'on essaie de faire depuis environ six mois et ils ne veulent même pas nous donner le droit d'aller stationner là. Pourtant, notre ville n'a pas de limousines à Dorval. As-tu quelque chose à ajouter?

Une voix: Non.

M. Sanscartier: J'en aurais plus à dire, là, mais je me suis fait «brainwasher». Ça fait deux jours qu'on travaille là-dessus, là. Je m'excuse d'être arrivé en retard. J'ai été averti à la dernière minute. J'aurais aimé mieux être plus préparé et avoir tous mes membres ici, mais c'est une loi...

La Présidente (Mme Bélanger): Une chance que vous ne vous êtes pas préparé.

M. Sanscartier: On aimerait quelque chose de logique. On se bat pour nos commerces et on voit qu'on est pris dans une impasse. Si on prend un rat et qu'on le met dans un mur, je suis sûr que le rat va vous mordre. C'est le même principe pour nous autres. On se voit acculés au mur. On est en train de voter une loi. On paie

nos impôts, on demande de continuer à grossir. Je conduis des députés. Les députés sont satisfaits de mon travail. Pourtant, ils savent que je n'ai pas les plaques sur mes véhicules. J'en ai quelques-uns qui en ont. J'opère avec des véhicules qui en ont.

Une voix: Nommez-les, nommez-les.

M. Sanscartier: Je n'ai pas à nommer personne. Je peux juste dire que je ne cacherai pas que j'ai des Sedan qui travaillent. J'ai 13 véhicules. J'ai quatre véhicules qui ne font pas de limousine parce que c'est des corbillards. Je touche le marché funéraire. Je touche le marché du mariage. Je touche le marché toutes occasions pour toute clientèle qui veut appeler. N'importe qui qui va m'appeler, 24 heures sur 24 il va avoir une réponse à mon bureau. S'il a besoin d'une limousine, je vais la lui envoyer le plus rapidement possible. Moi, je demande qu'on ait des permis pour qu'on puisse mettre des permis sur nos véhicules. Je suis au courant que Limousine Montroyal, il y a des problèmes avec ça, que c'est encore en cour, que ça s'en va en appel. J'avais des permis au même moment où Montroyal avait des permis. Ils m'ont été retirés. Qu'ils les leur retirent ou bien qu'ils me redonnent les miens, ce n'est pas compliqué. Et tout le monde qui est dans la ligue, il y en a beaucoup qui ont eu des plaques AT. Ils ont demandé des transformations. Ça a été rejeté pour cause qu'ils ne vivaient pas de ça. Pourtant, mon père, il vit de ça, ça fait 30 ans, puis j'en vis aujourd'hui de ça et j'ai l'intention que mes enfants en vivent. Je n'ai pas l'intention de fermer mes portes. Je vais me battre jusqu'à bout, et ça, c'est sûr. Même si le gouvernement... Je vais continuer mes démarches. Je veux qu'il y ait une loi qui soit logique.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Sanscartier. M. le ministre, est-ce qu'il y a des questions?

M. Elkas: Ça m'étonne énormément, monsieur, que vous veniez ici aujourd'hui dire qu'il n'y a rien de logique dans la loi, premièrement. Votre ton, je ne l'apprécie pas parce que je crois qu'on doit aussi reconnaître qu'on représente la majorité. Vous avez des droits aussi: de faire comme les autres, de faire comme la majorité. Pas avoir un «free ride», là, mais avoir le droit d'aller chercher un permis de taxi de Montréal. Vous ne voulez pas payer 5000 \$ par année? Achetez celui de 45 000 \$ et spécialisez-vous comme les autres vont le faire. Qu'est-ce qui va vous en empêcher? Vous, la formule que vous avancez, ce serait d'ouvrir le marché et qu'on paie 500 \$ par année pour un «stretch», si vous voulez, grand luxe, puis là...

M. Sanscartier: Je m'excuse...

M. Elkas: ...excusez, qu'on l'ouvre à tout le monde.

La Présidente (Mme Bélanger): La parole est au ministre.

M. Elkas: Mais, là, on s'en va à l'envers, on s'en va dans la mauvaise direction. Vous savez, dans le marché de Montréal, il y a eu le plan de rachat. C'est tout un effort, il a eu du succès. Il y en a toujours plus, les gens se plaignent. On voit des avis dans **Le Devoir** toutes les fins de semaine. Il y en a une trentaine qui sont à vendre. Là, vous êtes en train de me dire qu'on pourrait augmenter le champ encore plus, puis donner à de nouveaux arrivés cette opportunité d'oeuvrer dans un champ d'activité qui appartient à d'autres sans payer pour, pendant que l'autre investit, lui, 45 000 \$? Vous, du jour au lendemain, pour 500 \$, je vais aller chercher mon permis. C'est logique? Je m'excuse, mais je ne vous suis pas pour dire que c'est une loi complètement illogique.

Je regrette, mais il y a eu de la consultation. Peut-être que votre point de vue a été apporté, puis **pas** nécessairement rejeté dans son entier. On a accepté certaines recommandations que vous avez faites. On a même fait des amendements à la loi qu'on dépose aujourd'hui. Mais venir ici, devant cette commission, puis dire: La loi ne vaut absolument rien... Il me semble que vous pourriez reconnaître qu'il y a des efforts qui ont été faits pour protéger l'ensemble de l'industrie. Si vous pensez qu'on devrait l'ouvrir comme ça a été ouvert autrefois, là, vous allez avoir des problèmes non seulement avec moi, mais avec l'Opposition qui a demandé le rachat de taxis, en 1984, «**implémenté**» par notre ministre, M. Côté, dans le temps. Dans le temps, c'était M. Tardif, si je me souviens bien. Ça a été fait.

C'est le point que je voulais faire. J'aimerais passer la parole à mon collègue, le député de Rousseau, M. Thérien.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Juste pour l'information de la commission, combien y a-t-il au Québec de limousines allongées?

M. Sanscartier: On peut aller à environ 600 à 700.

M. Thérien: Il y a 100 permis?

M. Sanscartier: Oui.

M. Thérien: Les 500 autres opèrent illégalement, à part le mariage où il n'y a pas besoin de permis.
(21 h 10)

M. Sanscartier: S'ils sont passés en cour et qu'ils ont été reconnus coupables, évidemment.

M. Thérien: Mais, vos autos - tantôt, vous nous l'avez dit, puis je pense que c'est bien honnête de votre part - elles travaillent. Et même vous dites: Ils transportent des députés. Ce n'est pas plus légal si un député en prend un qui n'a pas de permis; ça ne justifie pas... Il y a, quand même, 500 véhicules qui, présentement, défient la loi à quelques occasions. Mais, je suis d'accord avec toi, s'ils n'ont pas été trouvés coupables, on ne peut pas dire... Mais ces véhicules fonctionnent. Il y a des gens qui ont 40 véhicules. Tu le sais, tu as assisté aux mêmes consultations que moi. Ils ont quatre permis. J'ai demandé à madame, ou à d'autres: Qu'est-ce que vous faites avec vos 36 autres véhicules? Elle a dit: Je les laisse dans le garage. On sait très bien qu'elle ne les laisse pas dans le garage, sauf qu'il y a un problème, puis vous le savez, puis vous êtes d'accord là-dessus. Toi-même, tu as dit tantôt: On est d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Voulez-vous, si vous plaît, vouvoyer le témoin?

M. Thérien: Excusez-moi. Vous êtes d'accord. Excusez-moi, M. Sanscartier. Vous disiez vous-même tantôt: Peut-être 2000 \$. C'est sur le prix, ce n'est pas sur le principe. Sur le principe, vous êtes d'accord - on va prendre le mot «TS» là - que tout le monde fasse ça dans la légalité, puis qu'il y ait un certain encadrement majeur pour qu'il y ait de la qualité, parce que c'est ça que vous développez, parce que c'est vrai que vous avez une compagnie de famille. Sauf que les 400 ou 500 autres ou les 350 autres, ils viennent d'arriver sur le marché. Puis, vous dites: Si les permis sont trop chers, nos tarifs vont être trop chers. Donc, si les tarifs ne sont pas chers, vous venez en compétition directe avec les taxis. C'est là qu'est le problème dont M. le ministre parle. C'est ça qu'on essaie de distinguer, deux choses: le taxi, la limousine et le transport de qualité qui vaut plus cher. Je vous pose la question; vous y avez déjà répondu: Est-ce qu'il y en a trop, présentement, de 600?

M. Sanscartier: Oui, je peux dire qu'il y a trop de véhicules sur la route en ce moment. Je suis d'accord avec ça.

M. Thérien: Le fait d'ouvrir le marché avec une moins-value, il va y en avoir moins?

M. Sanscartier: En ce moment, on a demandé un permis pour l'entreprise de 5000 \$. Si on fait le tour de ceux qui ont des limousines, la majorité ont un véhicule; c'est un véhicule qui est très usagé, qui à l'inspection ne passerait même pas. Ça fait que ceux qui font des choses la fin de semaine débarqueraient de la route. Je

pense que ça fait assez longtemps que je suis dans le domaine pour vous dire qui en a et combien il y en a qui ont juste un véhicule. Et ces personnes-là ne les plaqueraient même pas à 5000 \$ par année, à 2000 \$ par véhicule ou à 1000 \$ par véhicule parce qu'elles ne veulent même pas payer 5000 \$ pour l'auto qu'elles ont en ce moment. Ça, tout de suite en partant, ils ne justifient même pas le revenu des 5000 \$. Ça fait qu'ils ne la plaqueraient pas.

Pour répondre à ce que vous dites, à savoir que je fais du transport illégal, c'est peut-être vrai, mais je vais répondre à cette question-là, ça ne me dérange pas d'y répondre: C'est le gouvernement qui m'a mis dans l'illégalité en me retirant mes permis. Si vous reconnaissez ce livre-là, c'est un rôle de janvier 1986, quand nos permis nous ont été retirés. Ils ont été payés pendant 15 ans au coût de 500 \$ par année et ils ont été retirés. Si, demain, je paie 50 000 \$ pour un permis de taxi et que je me fais dire, dans 4 ans, que je n'en ai plus besoin, ça va m'avoir valu quoi d'investir 50 000 \$? Absolument rien et mon marché ne sera pas plus protégé.

M. Thérien: Est-ce que je peux vous demander si vos permis venaient de la Commission des transports? Deuxièmement, est-ce que c'étaient juste des permis pour baptêmes, funérailles?

M. Sanscartier: C'étaient des permis pour le transport par limousine, au même principe que...

M. Thérien: De baptêmes?

M. Sanscartier: Non. C'étaient des permis de transport par limousine, au même principe que ceux de Limousine Montroyal.

M. Thérien: Est-ce que c'est la Commission des transports qui les a révoqués?

M. Sanscartier: Ça a été rejeté par la cour. Mon père les avait contestés, cette année-là.

M. Thérien: Par la Commission des transports?

M. Sanscartier: Oui. On a dit qu'on n'en avait pas besoin.

M. Thérien: La Commission des transports, c'est sûr que c'est une institution du gouvernement, mais c'est une institution au niveau du transport qui existe...

M. Sanscartier: Elle a prétendu qu'on n'en avait pas besoin et, aujourd'hui, on me dit que j'en ai besoin. Je pense que j'ai un très bon point dans mon dossier.

M. Thérien: Non, mais, elle, elle a décidé à

cette époque-là. Ça veut dire que, toi, tu dis que cette décision-là n'est pas bonne...

Une voix: Vous.

M. Thérien: Vous décidez - je m'excuse - que vous passez outre au jugement et que vous pratiquez. Je ne veux pas vous viser particulièrement, vous n'êtes pas le seul; à peu près tout le monde a été honnête dans la consultation en disant que ses autos circulent en dépit de toutes les difficultés. Je veux juste ajouter, quand vous parlez de l'application, quand un policier vous arrête et dit que le F... Ça, ce n'est pas la loi, c'est l'application de la loi. C'est bien dommage que ça puisse se passer, mais ce n'est pas parce que la loi n'est pas bonne. Le F devrait être arrêté parce que c'est un TS que ça prend. Si le policier ou d'autres personnes vous arrêtent, ça, c'est au niveau de l'application et il faudrait peut-être penser à une meilleure formation à ce niveau-là, mais ce n'est pas la loi qui est fautive.

M. Sanscartier: Sauf que la loi va passer au mois de... Admettons que la loi soit en vigueur à partir du mois de mars; à partir du mois de juin, tout le monde doit être en règle. Je vais mettre mes permis sur mes véhicules. Je vais arriver dans des noces le samedi après-midi ou dans des graduations le vendredi soir et je vais apprendre qu'à la RAAQ, la police qui s'occupe de nous autres - on va appeler - les bureaux sont fermés et qu'ils ne font pas de surtemps. Je viens de payer des permis et je ne suis pas protégé. Je ne suis pas d'accord là-dessus.

M. Thérien: Ça, on le verra dans l'application, mais, en tout cas, c'est votre opinion.

M. Sanscartier: Oui, mais il faut nous garantir de la protection. Considérez le montant de l'investissement, là! Quand vous dites que ça va me coûter 300 000 \$ pour mettre des permis sur mes véhicules et que ça va coûter la même chose à tout le monde, après ça on va se faire dire que ça va opérer comme les cinq dernières années, il n'y a personne qui est d'accord.

M. Thérien: Non, mais est-ce que vous êtes d'accord que ça va être plus facile à regarder si tout le monde, si les limousines allongées ont des TS? Celui qui n'a pas un TS est en faute, normalement.

M. Sanscartier: En ce moment, selon la loi, pour faire des sorties spéciales, ça prend un TS. C'est la loi. Les sanctions sont sévères et le monde le fait pareil.

M. Thérien: Mais la loi vise à ce que toutes les limousines allongées aient un TS. Donc, au niveau de l'application, c'est plus facile. Il n'y a

pas de F, il n'y a pas... ainsi de suite.

M. Sanscartier: Oui, c'est sûr, mais vous ne pourrez pas limiter le nombre au nombre que vous dites parce qu'il y a des limousines...

M. Thérien: Je ne veux pas limiter le nombre.

M. Sanscartier: À Montréal, il y a environ 150 limousines qui font juste des funérailles et qui font, à l'occasion, des mariages. Il y a quand même 100, 150 et même 200 limousines qui font juste des mariages. Qui a la vérité? Même on peut aller à plus que ça, sauf que ces personnes-là, si elles sont prises à prendre des permis à 5000 \$, à ce moment-là, vous allez envahir le marché de la limousine. C'est là qu'on va créer un sens dessus dessous et qu'on ne pourra plus opérer avec un système adéquat. C'est ce qui va arriver. On demande d'avoir un permis sur tous les véhicules, qu'il y ait un bon contrôle, que tout le monde ait la même tarification.

M. Thérien: Et une bonne tarification, parce que vous parliez de 2000 \$ tantôt.

M. Sanscartier: Oui. Je veux dire que le coût du permis, on le laisse quand même à la discrétion du gouvernement, mais pas au coût où il est là. Si on le compare à celui des villes qui ont quatre fois la population du Québec et qu'il est quand même dans la ville et non pas dans la province, et que tu paies ton permis trois fois moins cher, tu fais bien plus d'argent là-bas. Moi, je n'ai pas demandé à naître ici et je suis pris ici. Si j'allais là-bas, je ferais plus d'argent qu'ici. Moi, je demande de faire de l'argent et, si je fais de l'argent, j'en paie au gouvernement. C'est ça, l'idée. Peut-être faire une loi plus stricte pour qu'il y ait moins de gars qui puissent travailler en dessous de la table et qu'on soit obligé de le déclarer, parce que, si vous perdez sur 5000 \$, mais que vous regagnez sur ce qui est déclaré, je pense que vous êtes plus regagnant que sur les permis.

M. Thérien: Mais vous êtes d'accord...

M. Sanscartier: Mais, comme M. Elkas l'a dit tout à l'heure, je n'ai pas demandé des permis à 500 \$ par année et je n'ai pas demandé d'en donner à 600 limousines. Qu'il fasse le tour et qu'il juge quelles compagnies devraient les mériter. Des compagnies qui sont quand même... Écoutez, vous n'ouvrez pas un restaurant pour travailler les fins de semaine. On ouvre un restaurant pour travailler toute la semaine. On ne demande pas au monsieur: Vous avez 30 tables, ça vous coûte tant par table. On demande quand même d'avoir une compagnie qui opère. On demande d'avoir des compagnies de limousines qui soient sérieuses et qui opèrent 7 jours sur 7, 24

heures sur 24, qui vont être capables d'offrir des services adéquats.

M. Thérien: Mais quelqu'un qui veut ouvrir un restaurant, il peut ouvrir la fin de semaine. Ce n'est pas dans l'intérêt du gouvernement de gérer s'il ouvre...

M. Sanscartier: Je n'en connais pas gros qui feraient ça comme hobby.

M. Thérien: Juste en terminant parce que l'Opposition va poser ses questions aussi, vous êtes d'accord sur le principe; c'est sur le montant que vous n'êtes pas d'accord.

M. Sanscartier: Exactement.

M. Thérien: Parfait! Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis.

M. Garon: Est-ce qu'il y a rien que sur le montant que vous n'êtes pas d'accord? Parce que vous avez parlé plus que du montant. Vous avez dit que les permis ont été enlevés à des gens qui les avaient en leur disant qu'ils n'en avaient pas besoin.

M. Sanscartier: Oui. Ça, je ne suis pas d'accord là-dessus. J'en parle, mais, de toute façon, j' imagine que ça ne relèvera pas d'ici; ça va relever des tribunaux et c'est une autre action qu'on va faire à part. Je veux dire, on nous demande des permis et on doit remettre des permis qu'on avait, qu'on nous a enlevés et qu'on a quand même payés. On ne les a pas volés, ces permis-là, et je n'ai pas l'intention de repayer pour quelque chose que j'ai déjà eu. Quand on me dit que j'opère illégalement, quand j'étais dans la légalité et qu'on m'a mis dans l'illégalité et qu'il a été bien dit: Si vous n'apportez pas vos plaques, on va aller les chercher... Ce n'est pas compliqué, le message est bien clair, on voulait les garder parce qu'on savait qu'on en avait besoin pour ce qu'on faisait. On a toujours fait de l'aéroport, on a toujours transporté des personnes importantes des aéroports à d'autres endroits, ça a toujours nécessité ces plaques-là, mais on nous a dit qu'on n'en avait pas besoin. Quand j'ai acheté mon véhicule, on m'a dit la même chose, que je n'en avais pas besoin, et on a poursuivi comme ça. Et là, en 1988, on nous a demandé des TS, ce qu'on a fait. On a mis un TS sur un véhicule pour se mettre en loi. Le TS n'est pas rentable depuis ce temps-là, le coût est trop élevé.

M. Garon: Vous dites que vous aviez les mêmes permis que Limousine Montroyal?

M. Sanscartier: Oui.

M. Garon: Et eux autres les ont gardés.

M. Sanscartier: Limousine Montroyal a longtemps essayé de contester les permis que mon père avait pour les reprendre sous sa charge pour en avoir plus pour elle-même. À toutes les fois, mon père a réussi à gagner, jusqu'à temps que la Commission ait décidé de les retirer.

M. Garon: Mais sur quelle base la Commission les lui a retirés?

M. Sanscartier: Qu'on n'en avait pas besoin, qu'on ne vivait pas de ça et que ce n'était pas nécessaire à notre entreprise. Ça a passé le 21 janvier 1986.

M. Garon: À la demande de qui? Est-ce que c'est la Commission d'elle-même ou à la demande de quelqu'un?

M. Sanscartier: À ce moment-là, dans ces mois-là, si on prenait les rôles de tous les mois, toutes les compagnies de limousines qui existaient, y compris un des derniers qui a des permis TS en ce moment sur des Sedan, Limousine Montréal, qui est Serge Monette, à Montréal... À ce moment-là, il opérait sous le nom de limousine Princesse; il a perdu, lui aussi, ses permis de limousine, sur le même principe que mon père, à ces dates-là. C'était le Service de limousine Princesse. Les compagnies qui s'y objectaient, c'étaient Murray Hill, le service de limousine Samson, toutes des compagnies qui ont soit fermé ou bien qui ont fait faillite. Autrement dit, ils auraient été aussi bien de nous laisser nos permis. Nous autres, on serait toujours en vie et, eux autres, bien, ils ne sont plus là. Aujourd'hui, on se retrouve sans aucune limousine sur la route et du monde qui vient à Montréal... Comme M. Thérien, à un moment donné, l'a dit: À Mirabel, il n'y avait pas de limousine pour me ramasser. Pourtant, si j'avais mes permis, vous pouvez être sûr qu'il y aurait une de mes limousines qui serait à Mirabel ou bien à Dorval pour vous ramasser. J'attends juste d'avoir des permis, moi, sur mes véhicules pour pouvoir doubler le nombre de mes véhicules. J'attends juste après ça. Je veux savoir ce qui va se passer avec la loi. Je vais fermer mes portes parce que ça me coûte trop cher d'opérer ou bien je vais doubler mes véhicules parce que je peux opérer? J'ai ma clientèle, je suis capable d'en avoir plus. Nous autres, on veut fonctionner sur un principe sain, c'est la compétition. Quand il y a de la compétition, ça fonctionne bien. À Québec, j'ai su qu'il n'y avait même pas de compétition. M. Ratté était un des seuls. J'ai quasiment le goût de m'en venir ici, au coût où mes TS fonctionnent.

Des voix: Ha, ha, ha!

(21 h 20)

M. Sanscartier: Je vais m'en venir à Québec et je suis sûr que je vais faire de l'argent. Je suis très sérieux. J'en ai parlé avec M. Tosti. On est, quand même, deux compagnies considérées comme grosses dans la région de Montréal. On a parlé très sérieusement d'ouvrir un bureau à Québec parce qu'à Montréal on ne peut pas faire d'argent, il y a trop de véhicules avec des F sur la route. Je n'ai pas dit que je voulais avoir 600 véhicules sur la route. À 200 véhicules sur la route, je trouve qu'on commence à en avoir pas mal, même. Au moins, si c'étaient toujours des TS qui roulaient, on ferait de l'argent, mais ce n'est pas juste du TS qui roule.

Si le projet de loi est de dire: O.K., on va mettre les permis à 5000 \$ pour faire fermer les petites compagnies et, dans un an d'ici, on va rediscuter avec vous autres pour mettre un tarif qui a de l'allure et on va geler ça, d'accord, on peut s'asseoir et on peut négocier et on peut parler là-dessus. Ça, je suis parfaitement d'accord. S'ils faisaient comme ils ont fait avec les taxis, ils en ont émis tant de mille, ils en ont racheté et, après ça, ça a créé une valeur. Les propriétaires de taxi ont une valeur. Là, on nous demande d'acheter la valeur d'un chauffeur de taxi et, après ça, on ne sait même pas où on va s'en aller. Il y a du monde qui a beaucoup d'argent et qui peut en acheter, des permis, et leurs autos ne seront pas rentables. Il y en a d'autres qui en ont moins et leurs autos peuvent être très rentables.

Moi, la clientèle que j'ai, je l'ai ça fait des années et je ne la perdrai pas du jour au lendemain. Ils ont hâte de savoir ce qui va se produire avec les permis parce qu'ils espèrent pouvoir continuer à être servis par moi. La clientèle, quand elle est satisfaite de ton service, par la qualité de tes autos... J'ai des véhicules, quand même, flambant neufs. Les véhicules, je les change aux quatre ans. Avant, c'était aux deux ans. Aujourd'hui, on ne peut plus les changer aux deux ans, les coûts et tout, c'est trop dispendieux, surtout avec un coût de 5000 \$. Si on regarde ça, c'est 500 \$ par mois, un permis TS, par véhicule. Avant de commencer ça, il faut faire de la publicité; les pages jaunes, ça nous coûte 400 \$ pour une petite annonce minable par mois. Si tu additionnes tous les chiffres les uns après les autres, la compagnie de limousines est assez dispendieuse à opérer et on ne fait pas tant d'argent que ça. J'ai l'impression qu'il y a quelqu'un qui s'imagine qu'on fait des millions avec ça. On n'en fait pas, des millions.

Nous autres, on demande que notre marché soit saturé, qu'il reste à un niveau et qu'après ça on ait une valeur. Mais, là, si on est pour payer 5000 \$ à toutes les années jusque dans 10 ans... C'est sûr que c'est rentable d'acheter un permis à 50 000 \$, mais il n'y a rien qui me garantit que ce permis-là va me rester dans 5 ans d'ici. Après de notre compagnie, on a payé

des permis qui ne sont même plus à nous autres. Ils nous ont dit: C'est vos permis, ils sont là, on vous les laisse. La première année, c'était expérimental et c'est resté 14 ans plus tard. Rendu 14 ans plus tard, je ne pense plus que ça commence à être expérimental. À ce moment-là, qu'est-ce qui arrive? Ils nous les retirent et ils nous disent, deux ans plus tard: Ça vous prend encore des permis.

Et là, ils veulent passer une loi encore plus sévère pour que le monde ne puisse plus opérer. Pourtant, ils ont aidé à créer cette clientèle-là, dans le temps. Ce n'est pas moi qui les ai mis, les permis de taxi, sur la route en 1967, en 1966, en prévision de l'Expo. Ce n'est pas moi qui ai créé ces erreurs-là, malgré qu'il n'y ait personne qui veut prétendre qu'il y a eu une erreur qui a été faite. Ce n'est personne qui a forcé à les faire racheter, les permis de taxi, s'il y en avait trop sur la route.

Mais il n'y a pas assez de permis de limousine, en ce moment, sur la route et ça en prend. Et même si Limousine Montroyal revenait, ça va créer encore un monopole, ça va créer encore une compagnie qui ne réussira pas à fonctionner. Toutes les compagnies qui ont essayé de fonctionner sous le même nom n'ont jamais réussi. Passé 10 véhicules, ce n'est pas rentable. Ça, n'importe qui va vous le dire. Passé 10 véhicules, à l'intérieur d'une compagnie, 10 limousines, ça ne devient plus rentable parce que tu ne peux pas avoir le contrôle sur tes chauffeurs; il y a du vol qui s'effectue, les chauffeurs ne rapportent pas tout et, à ce moment-là, les compagnies ne peuvent pas survivre. C'est une des grosses raisons pourquoi Montroyal et de grosses compagnies comme ça n'ont pas survécu. C'était du laisser-aller. Les véhicules étaient laissés aux chauffeurs et les chauffeurs faisaient ce qu'ils voulaient avec; les factures augmentaient et, à ce moment-là, la compagnie ne subvenait plus à ses besoins.

M. Garon: Vous, dans le groupe que vous représentez, vous avez 43 noms.

M. Sanscartier: Oui.

M. Garon: Ils représentent combien de véhicules, de limousines?

M. Sanscartier: Ça a été énuméré à peu près à 250 véhicules.

M. Garon: Sur un total de...

M. Sanscartier: Sur à peu près 600 véhicules. Quand on a recruté le monde pour former l'Association, on a appelé jusqu'à 122 propriétaires différents d'entreprises de limousines. À ce moment-là, ils n'étaient pas tous d'accord et il y en a beaucoup qui ont décidé de fermer leurs portes avec l'approche de la loi. Ils ont eu peur

et ils ont mis leurs véhicules à vendre. Mais, encore là, le gouvernement, s'il voulait faire un bon coup, pourquoi il laisse entrer des limousines de la Floride qui sont vendues sur le marché, des 1981, 1982 et 1983, Cadillac, qui ont l'air quand même de 1989? C'est des véhicules dont tu changes les «parkings», tu changes la grille, et l'auto a l'air flambant neuve. Quelqu'un qui ne connaît pas ça ne pourra jamais dire, si le véhicule est propre. Il a deux fois le tour du cadran et il est mis sur la route comme une limousine.

Si vous voulez saturer le marché, ce n'est pas compliqué, dites que, le véhicule, il ne faut pas qu'il ait plus de tant d'années. J'imagine qu'il doit y avoir possibilité d'un contrôle là-dessus, que le véhicule ait tant d'années et, à ce moment-là, les véhicules qui vont être achetés au coût de 6000 \$, 7000 \$ ou 10 000 \$, ceux qui font des hobbies avec ça ne voudront pas en acheter. C'est quand même des véhicules qui se vendent 70 000 \$, 75 000 \$, 80 000 \$, si tu achètes le modèle le plus de base. À ce moment-là, on va tuer la compétition. Mais il y a des moyens de réussir à saturer le marché sans avoir à nous vendre des permis qui nous coûtent les yeux de la tête. Je suis sûr que, si M. Elkas avait parti une compagnie de limousines, il serait assis ici, à ma place, et il ne voudrait pas payer ces permis-là. Je suis sûr de ça.

M. Elkas: J'aurai une chance de te répondre lorsque le député de Lévis aura complété.

M. Garon: Je peux vous laisser faire tout de suite, si vous voulez.

M. Elkas: Non. Je vais conclure.

M. Garon: Cette loi-là, vous l'avez regardée, la loi...

M. Sanscartier: Oui. Je l'ai feuilletée, quand même, assez vite. C'est difficile, à 140 km/h sur l'autoroute en montant à Québec.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous l'aviez regardée avant.

M. Sanscartier: Oui, on l'a feuilletée, mais on est encore en train de la feuilleter, comme vous pouvez voir. On l'a comme faite sur photocopie. On a sorti ce qui était modifié par la loi et on est en train de la feuilleter. On n'était pas rendus au point encore de savoir ce qu'on acceptait et ce qu'on n'acceptait pas. Nous autres, ce qu'on demande, c'est que la limousine soit distinguée dans la loi du taxi. La loi du taxi est peut-être bien bonne. On ne l'a pas consultée. On n'a rien contre les taxis. Nous autres, on veut être reconnus comme étant des limousines. On veut avoir une loi pour nous autres.

Le «pocket number» d'un chauffeur de taxi n'est pas adéquat pour chauffer une limousine. Pourtant, ça prend un «pocket number» pour conduire une limousine. Dans l'examen, à la Communauté urbaine de Montréal, ils nous demandent c'est quoi, un lanternon et un «taximeter». Pourtant, je n'ai pas de lanternon sur mon véhicule et je n'ai pas de «taximeter». C'est toutes des choses qui ne sont pas adéquates pour nous autres. Que mes chauffeurs sachent où est l'hôpital Saint-Luc, ça n'apporte pas grand-chose parce qu'ils n'iront jamais à l'hôpital Saint-Luc, à moins qu'il y ait une personne qui aurait bien de l'argent et qui voudrait sortir de l'hôpital avec son enfant en limousine, ce qui est très rare.

C'est toutes des choses qui ne sont pas adéquates pour nous autres. On devrait avoir un permis provincial ou un «pocket number» provincial et un cours qui devrait être suivi par nos chauffeurs; ça, on est d'accord là-dessus, mais le «pocket number» n'est pas adéquat pour nous autres. C'est une chose qu'on voulait discuter. On voudrait que le préfixe T soit enlevé de notre plaque pour ne pas qu'on ait l'air des taxis. On n'est pas des taxis. On est des limousines. C'est toutes des choses comme ça, c'est sûr qu'on voudrait qu'elles soient apportées. Ça ne veut pas dire que ça va se faire, mais c'est des points comme ça qu'on voulait apporter en consultant la loi.

Je n'ai pas eu le temps vraiment de la consulter de a à z. Ce qui était notre point principal, c'est qu'au mois de mars, si ça nous coûte le prix que ça va nous coûter pour payer nos permis, il va y avoir très peu de limousines sur la route, même pas beaucoup. Ça va prendre une couple d'années ou une couple de semaines ou une couple de mois après pour que la balance des compagnies déjà ébranlées finisse par péter au «fret».

M. Dufour: Vous dites qu'il y a des permis qui vont disparaître vu le coût du permis, de 5000 \$. Dans votre cas, vous en représentez 250, que vous nous dites, à peu près?

M. Sanscartier: Dans l'Association...

M. Dufour: Oui.

M. Sanscartier: ...ou en notre nom personnel?

M. Dufour: Dans l'Association.

M. Sanscartier: Dans l'Association, on peut figurer à peu près 250 véhicules de type berline et de type allongé.

M. Dufour: Dans votre évaluation, combien vont disparaître si la loi est appliquée?
(21 h 30)

M. Sanscartier: C'est sûr que si on parle... Juste pour citer un exemple, dans l'Association, il y a M. Lucien Lebeau, de Lebeau Limousines, qui est à Longueuil, qui dénombre à peu près 20 véhicules; il fait seulement les funérailles et, s'il a à les plaquer, il va en plaquer peut-être 5 ou 6. Il n'en plaquera pas 20, ça, c'est garanti. Tout de suite en partant, ça va lui coûter quelque chose comme...

M. Dufour: 30 000 \$?

M. Sanscartier: On ne figurera même pas. Je ne sais même pas où on va trouver les permis de limousine, au prix où on nous l'offre. En ce moment, un permis de taxi, à Montréal... J'ai ici le journal qui est publié par le taxi...

M. Thérien: Quelle sorte de véhicules, Lebeau?

M. Sanscartier: Lebeau, c'est des Cadillac.

M. Thérien: Donc, c'est des berlines.

M. Sanscartier: Il y a des Cadillac allongées, des Cadillac berlines, les deux.

M. Thérien: Mais il a droit à 150 \$ pour faire les funérailles.

M. Sanscartier: Si on parle de?

M. Thérien: Des berlines.

M. Sanscartier: Des berlines, oui. Ça, c'est une autre chose aussi que j'ai oublié de vous citer. Dans la loi, il y a eu une négligence. Quand il a été cité qu'il voulait avoir un permis de type allongé, de limousine de grand luxe sur les limousines, le modèle TS à 5000 \$, c'était requis sur les limousines allongées. On en avait parlé quand on s'était rencontrés à Dorval, moi et M. Thérien. Ils veulent en mettre sur la limousine allongée. Ils négligent le Sedan. Ce qui va arriver, c'est que les gars qui n'ont plus de limousines allongées vont prendre des Sedan et vont exécuter leur travail avec des Sedan. L'illégalité qui était sur la limousine, on va l'envoyer sur le Sedan.

Si on met une loi sur la limousine, il faut la mettre sur le Sedan, sur tout. Si la limousine allongée a une loi pour toutes occasions, qui incluent mariages, baptêmes, funérailles, exécutions, n'importe quoi, si tu l'as sur l'allongée, il faut que tu l'ais sur le Sedan. Si tu l'enlèves sur un des deux, à ce moment-là, on va «shifter» les choses d'un véhicule à l'autre. Moi, quand j'ai besoin des Sedan pour aller ramasser un client, que ça me prend un permis et que je pense que la RAAQ va m'accrocher, j'envoie une limousine allongée avec un TS. À ce moment-là, je veux dire, ce qui a été chargé entre moi et le

client, ça nous concerne. Je veux dire, il y a eu une jurisprudence qui a été faite en cour sur le tarif minimal à charger. À ce moment-là, on envoie des limousines allongées et on brûle nos limousines allongées. À un moment donné, si on crée par la loi l'inverse, tout ce qui était sur la limousine allongée, le même problème, va se recréer sur le Sedan. Au lieu d'avoir 3 limousines à un mariage, tu vas avoir 6 Sedan au coût de 100 \$ chacun, ça va faire 600 \$. Les gens, ils vont y aller pour ça, ils n'auront pas le choix: il n'y aura plus de véhicules sur la route.

M. Dufour: Moi, j'avais demandé: Combien de véhicules pourraient disparaître, dans la question tout à l'heure? Peut-être que vous n'avez pas la réponse, non plus. Vous m'avez dit: Sur 20, il va en rester 6. Ça veut dire que, pour l'ensemble du Québec, ça pourrait être 200. Ça voudrait dire que ce serait possible que les deux tiers du groupe disparaissent, des permis?

M. Sanscartier: Moi, je figure... Selon mes chiffres personnels, selon mon étude à moi du marché, je peux dire que, sur, mettons, 700 véhicules, il va y en avoir peut-être 200 qui vont se plaquer, en tout.

M. Dufour: Donc, il y en aurait les deux tiers qui disparaîtraient.

M. Sanscartier: Oui.

Une voix: Non, non.

M. Dufour: Oui.

M. Elkas: Il dit: Qui vont se plaquer. Ça ne veut pas dire qu'ils vont disparaître.

M. Sanscartier: Non. Les véhicules vont toujours être là, ils vont être dans des garages et ils vont être des menaces possibles pour ceux qui vont mettre des TS. Ça, c'est évident jusqu'à ce qu'ils se fassent prendre. Au Jardin botanique, le samedi matin, je ne sais pas s'il va y avoir de la police de la RAAQ qui va être là pour vérifier. À ce moment-là, ça va créer un débat. Il va dire: Je le fais pour mon oncle, ma tante, papa et maman. Ça va toujours être la même histoire qui va revenir avec ces véhicules-là. On ne résoudra pas le problème de la limousine et des transporteurs illégaux en mettant des permis sur tout le monde; les véhicules vont être là. À ce moment-là, ça va être à nous autres, à ceux qui ont des permis, d'être plus sévères et d'essayer de les faire prendre. Il va falloir aussi que l'application de la loi soit meilleure et que nos corps policiers soient mieux informés.

Moi, je peux vous dire, de source sûre, que vous demanderiez à n'importe qui de venir à Québec avec un véhicule qui n'a pas un TS, il

n'y a personne qui va venir.

M. Garon: Pourquoi?

M. Sanscartier: Parce que l'application est très bien faite ici, mais la police de Québec s'implique, la RAAQ s'implique, tout le monde s'implique. Ça fait que les véhicules ne viennent pas ici, M. Ratté est là pour vérifier. Je suis fier pareil de dire que la ville de Québec est une belle ville, j'aimerais ça travailler ici et avoir des TS sur mes véhicules parce que je serais sûr d'opérer. Mais, à Montréal, ce n'est pas le cas et ça ne sera pas comme ça. Il faut régler le problème de l'illégal; ça, c'est garanti parce que cette personne-là est dans mes jambes. Le gars qui charge 25 \$ de l'heure, qui tue mon travail, ça ne fait pas mon affaire, quand, moi, j'ai un véhicule qui est dans le garage, que je paie mon permis et que mon véhicule ne sort pas.

Je veux avoir des véhicules qui roulent et qui roulent au tarif où ils devraient rouler. Ce n'est pas un taxi, là. Il faut qu'il roule son montant, mais il faut régler le problème. Le problème des 5000 \$, ça ne règlera pas ça. Les gars vont payer pareil.

Le Président (M. Charbonneau): M. Sanscartier, je m'excuse. Le temps dévolu à l'Opposition est maintenant terminé. M. le ministre, il vous reste quelques minutes.

M. Elkas: Je veux simplement vous dire que je suis vraiment étonné de votre présentation. Je suis un peu confus parce que vous dites que vous êtes d'accord avec le principe, et c'est le tarif que vous n'acceptez pas. Vous ne voulez pas accepter quelque chose qui est accepté par la majorité des gens qui sont dans l'industrie, des gens qui, comme je l'ai mentionné, ont déjà payé le gros prix pour leur permis de taxi. On vous donne un choix de trois: taxi spécialisé, grand luxe et le convertible, le taxi berline. Vous ne voulez pas payer le prix pour le faire.

Vous voulez contingenter, mais vous ne voulez pas payer. Alors, on va contingenter et votre taxi ou vos permis vont prendre de la valeur. Qui est le gros gagnant dans l'exercice? C'est de la spéculation pure et simple. Alors, faites comme les autres. Faites des sacrifices. Allez payer le gros montant. Convertissez-vous. Faites la conversion à taxi spécialisé ou à taxi berline. Je ne peux pas accepter les arguments que vous m'apportez. Ça n'a pas de bon sens qu'on puisse arriver ici, se retourner de bord, regarder ce beau monde-là en arrière de vous et dire: Moi, je veux être sur un autre champ. Je veux payer moins.

Pour vous le rappeler peut-être - en 1966, je ne sais pas où vous étiez - il n'y a pas eu de permis qui ont été émis en 1966, en préparation pour l'Expo. C'est tout ce que j'ai à dire, M. le Président.

Le Président (M. Charbonneau): M. le ministre. Excusez, M. Sanscartier, le temps alloué à votre présentation...

M. Sanscartier: J'aimerais poser une question, à savoir où la majorité a été prise.

Le Président (M. Charbonneau): Quelques minutes seulement.

M. Sanscartier: Le taxi, ce n'est pas la majorité. La majorité des limousines, je vais leur demander qu'elles sortent. On va venir faire un tour sur la colline et vous allez voir c'est quoi, la majorité des limousines, mais pas des taxis, je regrette. Vous demandez à la majorité des taxis de voter une loi qui est pour la limousine.

Le Président (M. Charbonneau): M. Sanscartier, on vous remercie pour votre présentation.

M. Sanscartier: Bienvenue.

Le Président (M. Charbonneau): Évidemment, on souligne qu'une chance que vous n'étiez pas préparé, que vous vous êtes préparé à 140 km/h, fort heureusement. Alors, la commission vous remercie.

M. Thérien: Retournez moins vite.

Étude détaillée (suite)

Le Président (M. Charbonneau): Maintenant, on poursuit à l'article 9. Est-ce que vous voulez suspendre quelques minutes?

M. Elkas: Est-ce qu'on peut reprendre tout ce qui est...

M. Garon: Vous voulez dire recommencer au début?

Le Président (M. Charbonneau): L'article 9?

M. Garon: Non, non. C'est parce qu'on avait suspendu les articles qui touchaient...

Une voix: On en a deux d'adoptés.

M. Elkas: On pourrait finir l'article 9 et retourner pour faire...

M. Garon: On recommencerait, vous voulez dire. On était rendus à l'article 2, en réalité.

Articles en suspens

Le Président (M. Charbonneau): L'article 1, paragraphe 2°. C'est ça?

M. Garon: Oui, le paragraphe 2°.

Le Président (M. Charbonneau): il a été suspendu. M. le député de Lévis.

M. Garon: Ici, le point qu'on touche, il touche exactement ce que vient de mentionner M. Sanscartier. On dit: «La présente loi s'applique au transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile. Elle ne s'applique pas...» Et là, l'amendement qu'on veut apporter au paragraphe 4° de l'article 2 de la Loi sur le transport par taxi: remplacer «au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles» par «au transport de personnes à l'occasion de funérailles lorsque l'entreprise funéraire est propriétaire de l'automobile ou qu'elle en a la garde au sens de l'article 2 du Code de la sécurité routière». Au fond, c'est ça qu'il nous a dit, qu'on n'avait pas besoin de ces permis-là pour faire des funérailles, pour faire des baptêmes, pour faire des mariages. Vous avez l'exemption de l'article 2 de la loi. Ce que vous amendez par l'article 1, paragraphe 2°, c'est le paragraphe 4° de l'article 2 de la loi pour réduire l'exemption aux entreprises funéraires qui ont des limousines, mais tout le reste, ceux qui sont spécialisés dans la limousine, qui ne sont pas spécialisés dans les funérailles, ça va leur prendre des permis. Alors, ce qu'il vous disait, au fond, c'est que, jusqu'à maintenant, il n'avait pas besoin de permis. Il y avait une exception, une exemption, dans la loi. C'est ça qu'il vous a dit. Pardon?

Mme Denault: Il n'y a pas juste des funérailles ni juste des baptêmes.

M. Garon: Non, non. Je comprends qu'ils ne font pas juste des funérailles ou des baptêmes. C'est ça qu'il vous dit, au fond. Il dit: Dans le reste de l'Amérique du Nord, le permis le plus élevé est à 1500 \$ en Floride. À New York, il est à 500 \$ et, à d'autres places, entre 200 \$ et 300 \$ alors que, là, on exige un permis pour faire des activités et on n'exigeait pas le permis avant. Les gens ne font pas seulement des baptêmes, des mariages, des funérailles ou des graduations, mais ils vont avoir un permis...

M. Elkas: Un permis restreint.

M. Garon: Pas besoin d'avoir un permis restreint. Ça réduit pas mal la mobilité de leur flotte.

M. Elkas: On élimine l'exception et on introduit un permis restreint qui se limite aux trois activités, à 150 \$ le permis.

M. Garon: Comment vous allez vérifier que les gens qui ont ces permis restreints font juste ça? C'est ça que M. Sanscartier vous disait, au fond. Il disait: Si on est assuré que la loi... Mais il a dit: Dans le fond, ça ne marchera pas. C'est

un peu comme les gens...

M. Elkas: L'inspection des véhicules doit se faire au moins une fois par année.

M. Garon: Ce n'est pas ça, là, ce n'est pas l'inspection des véhicules.

M. Elkas:- Non, mais vous demandez comment on va faire pour vérifier.

M. Garon: Qu'il fait juste des funérailles.
(21 h 40)

M. Elkas: Aussi, une personne qui fait de l'annonce, comme on l'a mentionné, doit indiquer qu'elle a un permis et le type de permis. Ça va permettre aux contrôleurs routiers... C'est bien beau de se plaindre des contrôleurs routiers, mais la loi n'est pas nécessairement claire. On cherche à la modifier pour s'assurer qu'ils la comprennent.

M. Garon: Tantôt, il vous donnait l'exemple des mariages au Jardin botanique. Chaque fois que j'y allais... J'ai été plus souvent au Jardin botanique en 1980, l'année des Florales, je sais combien il y a de mariages. Les communautés ethniques, surtout les Italiens, aiment ça aller au Jardin botanique le matin du mariage. Il y a beaucoup de mariages. J'ai vu beaucoup de gens qui, le jour du mariage, allaient au Jardin botanique prendre des photos et la famille était là. Je l'ai vu. J'ai entendu dire ça, mais, au fond, je l'ai vérifié moi-même, j'ai vu moi-même que ça se passait. J'ai été surpris, d'ailleurs, parce que je n'avais jamais vu ça à Québec. J'ai été surpris de voir autant de gens à des mariages qui étaient au Jardin botanique. D'ailleurs, j'avais été rencontrer Pierre Bourque. J'avais vu ça et je lui avais demandé: Comment ça se fait? Il a dit: Ici, les gens font beaucoup ça, surtout les Italiens. Alors...

Mme Pelchat: Pas juste les Italiens. M. le député de Lévis, il faut faire attention. On a tendance à être très ethnocentrique.

M. Garon: Pas juste les Italiens, mais, la journée où j'étais là, c'étaient surtout des Italiens. Je ne vous dis pas juste les Italiens, mais il y a beaucoup de mariages. Si vous avez remarqué, M. Sanscartier a fait référence à ça aussi en disant qu'il y avait beaucoup de gens qui allaient au Jardin botanique. Pardon?

Mme Pelchat: C'est plein.

M. Garon: Alors, est-ce que ça va être vérifié ou si ce ne sera pas vérifié? En fait, au Québec, quand on regarde la vérification, je vais vous dire une chose... Prenez les dépanneurs qui se plaignent, à un moment donné, que n'importe qui vend des cigarettes, aujourd'hui. Je lisais

dans le journal ce matin que même les facteurs livrent des cigarettes de contrebande, puis de la boisson. Aujourd'hui, la loi, je vais vous dire une chose... On disait tantôt que la définition d'une loi, ça va être quelque chose qui va être écrit dans les livres. Mais ce n'est pas respecté beaucoup, au Québec, la loi, sous le gouvernement actuel. Alors, ce qu'il vous dit, au fond, c'est: Vous nous demandez de payer 5000 \$ pour un permis, puis, dans le fond, votre permis ne vaudra rien parce que vous ne ferez pas respecter votre loi plus qu'elle n'est respectée à l'heure actuelle. C'est ça qu'il disait, au fond.

Deuxièmement, j'ai remarqué qu'il disait la même chose que M. Ratté, au fond. M. Ratté disait: À Québec, pas de problème, c'est contrôlé, c'est surveillé. C'est beaucoup plus difficile à Québec.

Mme Pelchat: M. le député de Lévis!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez, ce n'est pas moi qui le dis. Les gens qui sont venus ici nous ont dit que c'était beaucoup plus contrôlé.

Mme Pelchat: Il y en a moins, a dit M. Ratté. C'est ça qu'il a dit, qu'il y en avait moins. C'était plus facile à contrôler.

M. Garon: Bien oui! Peu important les raisons...

Mme Pelchat: Toutes choses étant égales, par ailleurs.

M. Garon: ...il a dit que c'était mieux contrôlé et qu'à Montréal c'était mal contrôlé. Alors, je ne donne pas de justification, mais c'est difficile, c'est plus compliqué, sauf que, quand on regarde à New York ou dans les grandes villes américaines, les permis de 300 \$, 400 \$ ou 500 \$, il dit: Le permis le plus cher dans toute l'Amérique du Nord est 3 fois moins cher que le nôtre. La plupart sont 10 fois moins cher que le nôtre, ou 12 fois ou 13 fois meilleur marché. En quoi on est une société distincte tant que ça, où il faut avoir un permis de limousine à 5000 \$ alors qu'ailleurs il va être à 3000 \$ ou 4000 \$ et qu'on dit ici que les contrôles ne sont pas bons?

Même j'ai rencontré, avant Noël, le président de la CSN qui me disait: Dans le fond, on a l'air fous, à Montréal, on n'a même pas de service de limousine alors que, dans les autres villes, ils l'ont. Il a dit: Ce n'est pas parce que je suis un gros client, je ne suis pas un client moi-même, mais, quand même, les grandes villes ont toujours un service de limousine. Aujourd'hui, avec le fouillis dans lequel on est, il n'y en a même pas, de service de limousine. Alors,

les gens veulent avoir quelque chose qui est organisé. Actuellement, ça n'a pas l'air de quelque chose d'organisé.

M. Elkas: C'est pour ça qu'on a une loi, M. le député.

M. Garon: Oui, sur la loi, je vais vous dire une affaire. Rappelez-vous, si vous regardez mes discours, quand vous avez augmenté les taxes sur les cigarettes - vous le savez, ils sont tous enregistrés, mes discours - je disais dans mes discours, à ce moment-là, que ce serait l'illégalité, la contrebande. J'ai dit ça en 1986, 1987, 1988. Je disais qu'on reviendrait comme dans le temps de la prohibition par rapport aux cigarettes, qu'on créerait un marché de contrebande parce que les gens considéraient comme illégitime une taxe qui est trop élevée. Quand j'ai fait mes études en économie, on disait ça que, d'une façon générale, les peuples ne respectent pas les lois s'ils considèrent qu'elles ne méritent pas d'être respectées. Moi, j'ai arrêté de fumer à 1,25 \$ le paquet, je trouvais que c'était assez. **Imaginez-vous** quand c'est rendu à 6 \$ et quelques. Alors, il y a des gens qui ont un seuil de tolérance plus élevé. Moi, je n'ai pas embarqué dans la contrebande. J'ai dit: Je ne fumerai plus. Alors, j'ai réglé le problème à sa source. Là, je regarde aujourd'hui, les gens vous disent, au fond: On n'a pas de garantie que les lois vont être respectées, et on arrive avec des prix très élevés. Pourquoi, nous autres, on a besoin d'un permis à 5000 \$? On pourrait avoir au moins le doute raisonnable. C'est un peu comme la mère qui regarde l'armée. Il y a un régiment qui passe et son fils n'a pas le même pas que les autres. Elle dit: Regarde, le régiment n'a pas le pas. Dans le fond, est-ce qu'on peut avoir un doute raisonnable afin de se demander si, à 5000 \$ du permis, c'est nous autres qui n'avons pas le pas? Je me pose la question. C'est pour ça que...

M. Elkas: C'est une valeur.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est une valeur. Si le taxi vaut 50 000 \$ par année, une période de 10 ans, c'est équivalent à 5000 \$ par année.

M. Garon: Mais ce n'est pas pareil.

M. Elkas: Non, non. C'est pareil.

M. Garon: Non, non. Le taxi, c'est une affaire; la limousine, c'est une autre affaire. Les gens ont tous dit aujourd'hui, tous, que le marché du taxi, le marché de la berline et le marché de la limousine, c'étaient trois marchés différents. Il n'y en a pas un qui a dit le contraire, ici, aujourd'hui.

M. Elkas: Mais pourquoi...

M. Thérien: C'est du transport de personnes.

M. Garon: Je comprends, mais les avions, c'est du transport de personnes.

M. Thérien: Sur roues.

M. Garon: Hein?

M. Thérien: Sur routes.

M. Garon: Oui. Même les patins à roulettes, c'est du transport de personnes, tant qu'à y être. Non, non, mais je veux dire que ce n'est pas ça, l'affaire. C'est trois clientèles différentes. On les traite comme si c'étaient tous des gens du taxi. Les gens, vous remarquez, ils sont unanimes à dire la même chose: Traitez-nous pas comme des gars de taxi, on n'est pas des gars de taxi. Puis ils disent, à un moment donné... Tantôt, quand on a parlé aussi des berlines, de Murray Hill et Montroyal, on a vu qu'ils avaient commencé comme transport en autobus, puis ils avaient acquis leurs droits comme ça, comme transport en autobus. Aujourd'hui, moi, je regarde ça comme un gars qui n'a pas d'idéologie, qui regarde ça juste en écoutant les gens.

Comme vous l'aurez remarqué, quand vous avez apporté votre projet de loi, on n'avait entendu parler de rien. On avait entendu parler qu'il y avait eu une consultation du député de Rousseau, un rapport qu'on n'avait pas vu, qu'on a vu aujourd'hui. On ne l'a pas encore lu. Je vais le regarder ce soir ou en fin de semaine puisqu'on ne reviendra pas là-dessus demain. Et là, on voit que les gens qui ont été consultés, il y en a beaucoup qui sont malheureux. Il y en a d'autres qui voulaient être entendus et qui n'ont pas été entendus. Il y a M. Martel qui était ici cet après-midi. Il me disait: J'aurais aimé ça, mais je n'ai pas été averti. Si j'avais su... On m'a dit que je ne pourrais pas venir, que c'était comme une rencontre privée. Je lui ai dit: Un projet de loi, c'est public. Il m'a dit: Si j'avais su que j'aurais pu, j'aurais demandé d'être entendu parce que j'avais quelque chose à dire. On n'a pas vu beaucoup de gens qui sont venus nous dire...

Puis, quand le ministre nous dit... Je regarde et j'essaie de comprendre. J'ai de la misère à comprendre, je vais être franc avec vous. Je regarde dans le domaine du transport en commun, c'est compartimenté. Vous avez le transport en commun à Laval, à Montréal et sur la rive sud. Vous mettez un organisme régional de transport pour faire une unité. Là, vous aviez une unité dans le taxi sur l'île. Là, vous allez créer un régime différent selon qu'on va être dans la zone A-5, dans la zone A-11 ou dans la zone A-12. Vous l'avez, le régime unique.

M. Elkas: Aïe! Non, non. Ce n'est pas à nous autres de...

M. Garon: Vous changez... Bien, c'est ça.

M. Elkas: Non, non. Une minute, là. Il ne faut pas s'imposer. Vous nous dites qu'il y a trop de gouvernements. C'est à eux de régler leur problème. Je sais ce que c'est, leur problème, et il date de longtemps. Je vais vous corriger aussi un petit peu sur le fait que notre gouvernement a commencé des choses qu'il ne peut plus finir. Le transport spécialisé, ça origine de 1983 et je ne pense pas que c'étaient nous autres qui étions au pouvoir. Le taxi spécialisé a débuté avec votre gouvernement. Là, on est pris dans une situation où il faut essayer de pas nécessairement contrôler, mais de mettre de l'ordre à l'intérieur. On sait qu'à l'intérieur du transport par limousine dans la ville de Montréal, sur le territoire de Montréal, il y a un manque et il y a des gens qui ont fait de la spéculation dans le passé avec des permis.

Aujourd'hui, on permet à un groupe d'individus, par l'entremise de l'achat d'un permis de taxi, de le convertir en une berline. Là, on entend une personne qui vient à la table ce soir et elle ne veut pas faire le même exercice. Elle veut faire de la concurrence directe avec cet individu-là, mais ne pas payer le prix. Il a juste à payer 50 000 \$ pour se convertir et il a le champ libre, il peut faire ce qu'il veut. Mais il ne veut pas le faire. Il veut payer 2000 \$ par année. Moi aussi, je paierais 2000 \$ par année au lieu de payer 50 000 \$ à l'achat d'un taxi.

M. Garon: Mais il ne veut pas faire du taxi, il veut faire de la limousine.
(21 h 50)

M. Elkas: C'est justement. Le taxi est à la base. On ne veut pas augmenter le nombre de permis sur le territoire. Vous le savez, tout le monde dit qu'il y en a trop. S'il n'y a pas de prix aux limousines, c'est sûr qu'il va y avoir une demande. Qui va en souffrir? C'est le taxi qui a payé 50 000 \$ pour son permis. Il faut être raisonnable, il faut reconnaître ce qui existe. On n'est pas pour défaire ce qui est déjà monté. Alors, je ne comprends pas du tout la logique du monsieur qui est venu ici, mais je comprends: «he wants a free ride», pure et simple. Il ne veut pas payer. Vous avez remarqué, il a dit: Je suis déjà là, moi. On veut continger, mais on ne veut pas payer le prix. C'est de valeur. C'est de valeur surtout pour ceux qui ont investi.

Mais dire que le gouvernement veut s'imposer... Le gouvernement ne veut pas s'imposer. Le gouvernement a tout simplement regardé ce qu'on a et ce qui manque. On a consulté les gens. Avec ce qu'on a, on est aussi bien de corriger et de modifier notre loi pour avoir une saine gestion - parce qu'on ne touche pas aux taxis, là - surtout à l'intérieur des services de

limousine et de taxi spécialisé.

Puis, vous remarquerez dans le taxi spécialisé... Vous avez fait le commentaire sur les fameux mariages, là, au Jardin botanique. Tu sais, si un gars fait du mariage avec un «strech», le contrôleur, lui, va le remarquer assez vite. Il va le remarquer parce qu'on ne peut pas faire du mariage avec un «strech»; on doit faire du mariage avec du taxi ou une berline spécialisée, qui coûte 150 \$ le permis. Ce n'est pas un gros montant, mais on se limite à un champ d'activité qui est mariages, baptêmes et funérailles. S'il veut embarquer dans ce domaine-là, on lui donne le choix. Il est gros, le monsieur, il a plusieurs véhicules, qu'il limite un certain nombre de ses véhicules aux berlines spécialisées, mariages, baptêmes et funérailles. Il veut faire du «strech»? Qu'il paie 5000 \$, ce qui réduit le nombre basé sur la demande. S'il veut faire de la limousine berline, desservir l'aéroport de Montréal, il a simplement à regarder dans Le Devoir, le samedi, le nombre de permis qui sont disponibles et à faire un achat, à en acheter trois, quatre, cinq ou six et à se bâtir un empire. Les règles sont là. Elles sont là pour être suivies par tout le monde. Mais tu ne peux pas continuer à penser que tu vas les contourner. Le monsieur, je trouve qu'il a du culot, du front de venir ici et de nous dire qu'il opère dans l'illégalité. Il se promène à 140 km/h sur nos routes. Tu sais, ce n'est pas une chose que je serais fier de dire devant une commission. Mais vous voyez...

M. Garon: Il y en a en masse qui le font et qui ne le disent pas. Il n'y a pas une grosse différence. J'aime autant quelqu'un qui le fait et qui le dit que quelqu'un...

M. Elkas: Non, non. La faute est la même, tu sais.

M. Garon: Non, mais pour une commission parlementaire, c'est peut-être mieux celui qui le dit.

M. Elkas: Oui, sur ça, il a été honnête.

M. Garon: Lui, au moins, il nous donne l'heure juste. Il vous a dit, au fond...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il a dit? Il a dit: Mon père avait des permis et on les lui a enlevés. Il a dit qu'il n'en avait pas besoin. Alors...

M. Elkas: Mais c'est une décision de la Commission qui date de 1986.

M. Thérien: En 1985, il pouvait demander à la Commission de justifier ses permis et il n'a pas réussi à justifier ses permis. Avec l'article

90.1, il avait la possibilité, à partir de 1985, de justifier ses permis devant la Commission. Si on les a retirés, c'est signe que la Commission a jugé ça... Je ne peux pas dire si le jugement est bon ou pas bon, mais tout le monde est passé par le même procédé. Lui, il semblait dire: Bien, c'est la faute du gouvernement, je pratique pareil.

M. Garon: Oui, excepté que la Commission les a enlevés également à Limousine Montroyal et les tribunaux ont dit de les lui redonner. C'est ça qui est arrivé?

M. Thérien: Mais, comme il dit, il va régler son problème, lui, au niveau judiciaire.

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Elkas: Il l'a dit, oui.

M. Thérien: Ah oui.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il a dit qu'il était pour le régler.

M. Thérien: Non. Lui, il a dit: Je n'attends pas de la loi de régler ces affaires-là. Il a dit: On va régler ça entre parties. Mais, comme M. le ministre le dit, ils sont là, les permis, les activités sont là. Et lui-même semble dire, M. le Président: Il y en a trop, je serais prêt à payer les 5000 \$, et vous avez touché le bon point tantôt, mais je voudrais être sûr que tous ceux qui paient 5000 \$ ne sont pas piratés par d'autres qui arrivent là. Il l'a dit. Sortez les galées, il l'a dit. Il y en a 400 de trop. Bien entendu, il parle pour sa paroisse. Il veut garder les siennes. Il dit: Sortez-les, les vieilles voitures qui valent à peu près 5000 \$. Avec un permis de 5000 \$, ils ne les renouvelleront pas. C'est ça qu'on cherche comme objectif, tout simplement. C'est l'objectif qu'on vise, ça, justement qu'il y en ait qui s'éliminent parce qu'ils n'ont pas des autos de qualité. Parce que, là, à 5000 \$, ça présuppose une clientèle suivie avec efficacité, comme ce que M. Sanscartier donne ça fait longtemps. Au niveau de la qualité, je suis convaincu que c'est ça. Il dit la même chose que nous.

M. Garon: Mais il n'a pas tort d'avoir des doutes. Regardez, même les diplômes de nos écoles, actuellement... Il y a même des entreprises qui font passer des examens parce qu'elles calculent que les diplômes ne valent rien. Je le sais, j'ai été professeur à l'université. Vous aviez des gens qui arrivaient du cégep à l'université, on avait des examens, ils écrivaient au son. Il y en a même qui n'étaient pas capables... Ils disaient: Moi, je suis prêt à corriger votre examen, mais j'aimerais comprendre. Je ne comprends rien, de la manière que vous écrivez.

Alors, les diplômes ne valaient rien. Normalement, les gens qui ont passé les qualifications, ça vaut quelque chose. Quand vous avez des diplômes, dans le système, qui ne valent rien, vous êtes obligés de faire passer des examens. Aujourd'hui, quand vous engagez quelqu'un, vous êtes mieux de lui poser un problème, de lui dire: Écris-moi un communiqué de presse et je vais le lire après pour voir si vous êtes capable de rédiger un peu. Aujourd'hui, vous n'êtes même plus sûrs si les gens, même quand ils ont un diplôme universitaire, sont capables de faire ça. Alors, il y a un laxisme épouvantable dans l'administration des permis ou des diplômes.

M. Thérien: Vous êtes d'accord, M. le député de Lévis, qu'il a établi hors de tout doute que le principe est bon. Il était d'accord. La méthode, l'argent, la surveillance... Une loi, ça ne dissipe pas tous les doutes. Mais il a confirmé la validité du principe. C'est ça qu'il a confirmé. Dans son langage, dans son vécu, c'est ça qu'il a confirmé, tout simplement.

M. Garon: Alors, le paragraphe 2°...

Le Président (M. Charbonneau): ...de l'article 1 est adopté. Excusez, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, non. On avait adopté le paragraphe 1°; on était au paragraphe 2° qui était en suspens. Sur division.

Le Président (M. Charbonneau): Alors, le paragraphe 2° de l'article 1, adopté sur division. Est-ce que l'ensemble de l'article 1 est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Charbonneau): Alors, on est maintenant rendus à l'article 3. M. le ministre.

M. Garon: Ah! Il était en suspens.

Le Président (M. Charbonneau): Alors, le paragraphe 1° est-il adopté?

M. Garon: Bien, on était rendus là. Le ministre n'avait pas donné d'explication, on avait passé par-dessus. Vous l'avez lu.

M. Elkas: Oui, on a lu le texte proposé. Les modifications apportées à l'article 18 initient des modifications fondamentales de la Loi sur le transport par taxi en matière de spécialisation de permis de taxi en service de limousine ou de limousine de grand luxe. Dorénavant, cette spécialisation ne sera plus autorisée sur demande à la Commission des transports et des nouvelles règles s'appliqueront. Ces modifications sont complétées par les articles 4, 5, 7, le paragraphe

1° de l'article 13 et le paragraphe 1° de l'article 17 du présent projet.

M. Garon: Là, vous avez l'article 18, paragraphe 1° qui est supprimé. Le paragraphe 1° est supprimé. «Le point d'origine ou la destination de la course est situé dans ce territoire». C'est ça qui saute?

M. Savard: Non. Ce qui sauterait, ce seraient les mots, à l'article 18 de la loi: «La Commission peut, sur demande, autoriser le titulaire d'un permis de taxi à se spécialiser dans un type de transport spécialisé prévu par la présente loi ou un règlement». C'est supprimé parce que ça va se retrouver à l'article 68, de mémoire, de la loi. Le numéro du projet, un instant... Ce serait l'article 17 du projet, paragraphe 1°. Ce qui se produit, c'est un remaniement de l'article 18 afin de rendre clair le pouvoir de la Commission au niveau de l'autorisation à spécialiser les permis et, comme on va le voir un petit peu plus tard, il y a l'article 18.1 qui va prévoir une extension territoriale et il va y avoir un pouvoir réglementaire, à l'article 60, qui va prévoir l'établissement de facteurs et le pouvoir de la Commission de délivrer et de fixer.

Le Président (M. Charbonneau): Alors, étant donné l'heure, évidemment, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

C'est un autre mandat. C'est les engagements financiers du ministère de la voirie.

(Fin de la séance à 22 heures)