



---

---

# 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 (2)

Le mardi 30 mars 1993 - No 61

**Président : M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Définitions et application (suite)	CAE-3516
Permis de taxi (suite)	CAE-3530
Document déposé	CAE-3553
Permis de chauffeur de taxi	CAE-3560
Ligue des propriétaires de taxis	CAE-3572
Règlements du gouvernement	CAE-3573

### Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente  
M. Michel Tremblay, président suppléant  
M. Robert Thérien, président suppléant

M. Sam L. Elkas  
M. Jean Garon  
Mme Carmen Juneau  
M. Réal Gauvin  
M. Richard B. Holden  
Mme Cécile Vermette  
M. Francis Dufour  
M. Gérard R. Morin  
M. Ghislain Maltais

- \* M. Michel Trudel, ministère des Transports
- \* M. Gilles Savard, idem
- \* M. Richard Boyer, Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires  
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$  
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages  
La **transcription** des débats des commissions parlementaires  
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$  
La TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:  
Assemblée nationale du Québec  
**Distribution** des documents parlementaires  
5, Place Québec, bureau 195  
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754  
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 30 mars 1993

## Étude détaillée du projet de loi 62

(Dix heures vingt 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.

Mme la secrétaire, **est-ce** qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui. M. Gendron (Abitibi-Ouest) est remplacé par Mme **Vermette** (Marie-Victorin) et Mme Marois (Taillon) est remplacée par M. Lazure (La Prairie).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. Au moment de l'ajournement des travaux, lors de l'étude du projet de loi 62, nous étions...

**M. Garon:** ...s'il y a des changements à apporter. Avez-vous demandé les changements, les remplacements?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui. Vous étiez dans la lune, M. le député de Lévis? M. Lazure et Mme Marois sont remplacés... M. Lazure remplace M. Gendron...

**M. Garon:** Puis il y a le député Holden qui va venir également.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il est membre, lui?

**Une voix:** Non.

**M. Garon:** Mais il a le droit de parole.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...le faire remplacer M. Paré.

**M. Garon:** Oui, mais il n'est pas là. M. Paré, est-ce qu'il vient?

**Mme Juneau:** Non, je ne l'ai pas vu.

**M. Garon:** Alors, on va marquer «remplacer M. Paré».

**Mme Juneau:** Bien, je l'ai vu à son bureau.

La **Secrétaire:** M. Holden (Westmount) va remplacer M. Paré (Shefford).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci. Nous avons adopté les articles 1, 2, 6, 8, et les articles 3, 4, 5, 7, 9 amendés étaient suspendus. C'était...

**M. Elkas:** Les articles 1, 2, 6, 8.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les articles 1, 2, 6, 8 étaient adoptés. On avait suspendu 3, 4, 5, 7, 9 amendés, qui étaient suspendus. Avant de recommencer, le ministre a apporté un amendement à l'article 1. Alors, s'il y a consentement, on pourrait rouvrir l'article 1 pour adopter l'amendement. **Est-ce** qu'il y a consentement pour revenir, rouvrir l'article 1?

**M. Garon:** Attendez un peu, là. Il y a consentement, mais vous dites: Les articles adoptés, c'est lesquels? C'était 1...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les articles 1, 2, 6, 8.

**M. Garon:** O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Et les articles suspendus...

**M. Elkas:** Le premier a été adopté sur division?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, c'est adopté, sur division ou pas, là...

**M. Garon:** Tous adoptés sur division.

**M. Elkas:** Ha, ha, ha! Ça ne me surprend pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, il y a consentement pour rouvrir l'article 1?

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'on peut y aller, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Oui.

**Mme Juneau:** Ouvrir l'article 1, vous avez dit?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**Mme Juneau:** Très bien.

**M. Garon:** Oui, on est d'accord.

### Définitions et application (suite)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, il y a un amendement à l'article 1 qui se lit comme suit: Remplacer, dans la sixième ligne du paragraphe 1<sup>o</sup> de l'article 1 du projet de loi, le mot «variables» par les mots «d'utilisation d'une automobile». M. le ministre, des commentaires sur l'amendement?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, notre intention par cet article n'était pas de décourager le transport bénévole, mais de mieux l'encadrer pour éviter qu'il devienne un marché concurrentiel avec le taxi. Quand on a parlé des frais variables, il y a eu une recommandation qui a été faite par CAA Québec qui a fixé un tarif entre 0,10 \$ et 0,13 \$, dépendant de l'utilisation de l'auto, du type d'auto ainsi que de l'endroit, la région. On ne veut pas, comme je l'ai mentionné, on n'a jamais voulu décourager les bénévoles. D'ailleurs, on veut les encourager, mais on voudrait éviter, justement, que ça devienne concurrentiel avec l'industrie du taxi.

On donne, d'ailleurs, au commissaire, qui a déjà une vue d'ensemble de quels sont les profits d'un chauffeur de taxi... Il pourrait se permettre, lui, de fixer des tarifs dépendant de la région aussi, parce que ça peut bien être différent ici, à Québec, que ça peut l'être dans la région de l'Abitibi. Alors, il restera au commissaire de fixer les tarifs. Je ne vous dis pas, je ne peux pas dire le montant qu'il doit fixer. C'est à lui de le fixer.

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

**M. Elkas:** J'ai peut-être omis de dire que la Fédération, elle, pourrait aller devant le commissaire et vendre, en effet, sa salade, puis l'industrie du taxi, de son côté, aussi. Alors, il restera au commissaire de juger.

**Mme Juneau:** Mme la Présidente, M. Garon...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il vous cède son droit de parole?

**Mme Juneau:** Non, non, il ne me cède pas son droit de parole.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, non, mais vous passez avant.

**Mme Juneau:** Je vais passer avant lui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Alors, Mme la députée de Johnson.

**Mme Juneau:** Oui, merci beaucoup, Mme la Présidente. Justement, on m'a apporté un changement à l'article 1 et, si ça correspond aux attentes du milieu... Parce qu'il faut bien être conscient que, dans nos régions, il y a des endroits où il n'y a pas un taxi près.

Moi, dans ma ville, dans mon village, dans mes municipalités, on n'en a pas, de taxi. Ça fait qu'on ne fait de mal à personne. Avec cet article-là, tel que libellé, là on tuait complètement le bénévole. Puis vous savez, M. le ministre, que, dans nos petits villages, c'est extrêmement important qu'il y ait ce transport-là. Je vais vous donner un exemple que j'ai vécu en fin de semaine passée quand je suis allée faire mon bureau à Acton Vale.

Le centre de bénévolat d'Acton Vale est venu me voir. Les gens qui partent une journée de temps, des bénévoles, pour monter d'autres personnes qui nécessitent des soins à Montréal, parce qu'à Acton Vale on n'en a pas, d'hôpitaux, on n'a rien de ça, ils prennent une journée de leur temps, gratuitement, et tout ce qu'ils pouvaient recevoir, c'était le coût des frais pour l'ensemble de leur voiture. Ça équivaut, je pense que c'est à 0,27 \$ ou 0,28 \$ le kilomètre. Si on était obligé de payer pour cette personne-là, pour une journée de travail — et il faut qu'ils les attendent, à part de ça, à Montréal, puis qu'ils les ramènent chez eux sur la fin de la journée. Je trouvais ça tout simplement indécent, une affaire comme ça. Je n'en revenais pas quand j'ai vu ça.

Puis c'est en partie des personnes âgées qui nécessitent... Il y a des personnes handicapées, mais il y a gros des personnes âgées qui nécessitent ce genre de véhicule là ou ce genre de transport là, et ils n'ont pas le moyen, non plus, de se payer des taxis. **Avez-vous** pensé, même s'il y en avait, ce que ça coûterait pour monter à Montréal en taxi et redescendre en taxi, ce que ça coûterait pour les attendre une journée de temps? Ça n'a pas de bon sens. Puis, en plus de ça, il n'y a pas de train puis il n'y a pas d'autobus. D'ailleurs, je ne suis pas handicapée, je ne suis pas une personne handicapée, mais je voyage à Québec en voiture, tempête, pas tempête. Je n'ai pas d'autobus, je n'ai pas de train et je n'ai pas d'avion. Ça fait que je n'ai pas le choix d'utiliser ma voiture. Moi, je suis en santé, mais eux autres, ils ne le sont pas.

Puis c'est pour ça que je trouvais ça épouvantable, cet article-là. Avec les représentations qui m'ont été faites de part et d'autre par les centres de bénévolat, par les personnes âgées aussi qui utilisent ce genre de voiture là, de système, puis, là, on m'apporte le papillon qui va corriger, finalement, l'article... Puis si on me dit que, l'utilisation d'une automobile, ça veut dire que les gens vont pouvoir à des endroits, comme je vous ai expliqué, où il n'y a pas de véhicules-taxis... qu'ils pouvaient faire les représentations nécessaires pour fixer un prix qui était acceptable pour nos gens qui font du bénévolat et qui ont soin de nos gens âgés et de nos personnes handicapées.

Ça fait que, si vous pouvez me garantir, Mme la Présidente, que, ce que vous apportez comme changement à l'article 1, ça va faire en sorte que les gens qui vont faire des représentations vont pouvoir avoir un montant raisonnable, parce que 0,13 \$ le kilomètre... Vous ne voyageriez pas à 0,13 \$ le kilomètre et moi non plus. Je veux dire, ça n'a pas de bon sens. (10 h 30)

Une voix: C'est du bénévolat.

**Mme Juneau:** C'est du bénévolat, oui, mais il faut au moins qu'ils paient... Michel... Excusez! Il faut au moins qu'ils paient le coût de ce que ça peut coûter, utiliser une voiture. Il n'y a pas rien que le coût de l'essence, il y a l'usure, l'assurance, il y a tout, tout, tout avec ça. Si vous me garantissez — et j'aimerais entendre le ministre là-dessus — s'il me garantit que, dans les régions, les endroits où il n'y a pas d'autres possibilités, ils pourront se faire entendre et être en mesure de se faire payer au moins ce que ça coûte de frais pour l'utilisation de leur propre véhicule, si vous pouvez me garantir ça, ça va me sécuriser.

**M. Elkas:** Madame...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Excusez, M. le ministre.

**M. Elkas:** Excusez.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense que, si on lit le premier paragraphe avec l'amendement, ça arrive aux appréhensions de Mme la députée de Johnson. Quand on dit «...par les mots "totale pour un tel transport ne constitue qu'une contribution ne pouvant excéder un montant calculé selon le maximum des frais d'utilisation d'une automobile par la Commission des transports"...», c'est comme ça que ça va se lire.

**Mme Juneau:** Bien, ce n'est pas ça qu'on m'a donné, moi, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien oui, «par les mots "d'utilisation d'une automobile"». C'est ça.

**Mme Juneau:** O.K. C'est correct.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la modification, on enlève le mot «variables»...

**Mme Juneau:** O.K., «d'utilisation d'une automobile».

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...et on dit «selon le maximum des frais d'utilisation d'une automobile fixés par la Commission des transports».

M. Thérien: «D'utilisation d'une automobile», ça veut dire que c'est les coûts relatifs à l'utilisation...

**Mme Juneau:** À l'ensemble de ce que peut coûter l'utilisation d'une voiture.

**M. Elkas:** Dépendant de la région aussi.

**Mme Juneau:** Pardon?

**M. Elkas:** Dépendant de la région aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

**M. Elkas:** Je veux simplement vous dire que — je le répète, ce n'était jamais notre intention de décourager le bénévolat, jamais, jamais...

**M. Garon:** Ah! Nous autres, Mme la Présidente, on n'a pas le droit de travailler sur des intentions. Notre règlement...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, là, le ministre...

**M. Garon:** Le ministre nous dit...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...il a la parole dans le moment.

**M. Elkas:** Non, simplement, je réponds...

**M. Garon:** Question de règlement. Question de règlement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Garon:** Question de règlement, nous autres, ce n'est pas les intentions, c'est la réalité. Alors, on regarde les projets de loi. On ne peut pas parler des intentions du ministre, on ne les sait pas, les intentions.

**M. Elkas:** Non, non, non.

**M. Garon:** Les intentions, on ne les sait pas; on ne peut pas en préjuger, c'est interdit dans notre règlement. Sauf qu'on est obligés de regarder la réalité. L'enfer est rempli de gens aux bonnes intentions.

**M. Gauvin:** Question de règlement, Mme la Présidente.

**M. Garon:** On veut savoir ce que le ministre veut faire.

**M. Gauvin:** M. le ministre est en train d'expliquer sa position.

**M. Garon:** Aïe!

**M. Gauvin:** Je ne vois pas la question de règlement du député de Lévis. Il était en train d'expliquer sa position, de quelle façon il avait présenté le projet de loi et de quelle façon il le voyait. Le mot «intention» cadre bien, tout simplement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon, ceci étant dit, M. le ministre...

**M. Garon:** C'est parce que, Mme la Présidente...

**M. Elkas:** Tout ça étant dit...

**M. Garon:** ...le député de Montmagny n'a pas compris. Quand on voit notre règlement, on n'a pas le droit de prêter des intentions au ministre. Alors, on ne peut pas discuter de ses intentions. On est obligés de regarder la loi telle qu'elle est et telle qu'elle va s'appliquer. Plus que ça, les juges, quand ils vont interpréter la loi, ils ne seront même pas intéressés à savoir ce qu'on a dit lorsqu'on l'a adoptée. La loi est supposée parler par elle-même. C'est un principe de droit fondamental, la loi parle par elle-même.

**M. Gauvin:** Mme la Présidente, j'avais tout compris ça.

**M. Garon:** Un instant. Mme la Présidente, j'ai la parole. Alors, le député de Montmagny ne comprend même pas le règlement, il ne sait pas qu'il n'a pas le droit de parler sans avoir la permission de parler de votre part. Alors, le règlement dit simplement ceci, c'est qu'on ne peut pas parler des intentions. On est obligés de regarder la loi dans ses effets telle qu'elle est. Alors, on peut avoir des très bonnes intentions, mais faire un loi pourrie. J'en ai vu. J'en ai vu souvent depuis 1986.

**Une voix:** De 1976 à 1985, vous...

**M. Garon:** Alors, c'est pour ça que je voudrais savoir...

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Garon:** ...le ministre, ce qu'il vise exactement, pas ce qu'il ne vise pas, mais ce qu'il vise.

**M. Elkas:** Si le député de Lévis écoutait, lors de l'introduction...

**Une voix:** Il n'écoute pas. S'il connaissait le règlement, il écouterait.

**M. Elkas:** Je peux bien comprendre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Aïe! Un instant, là! S'il vous plaît! À chacun son tour la parole.

**Une voix:** Ou deux à la fois en même temps, au mieux, hein?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, deux, trois à la fois, ça suffit.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** On voit quand les gens, Mme la Présidente, donnent un nom de rue dans leur municipalité, ils ont peur de se faire oublier, ils se dépêchent de leur vivant à donner leur nom à une rue.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, ce n'est pas pertinent au projet de loi, M. le député de Lévis. M. le ministre.

**Des voix:** ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît! M. le ministre, vous avez la parole.

**M. Elkas:** Je ne commenterai pas les derniers commentaires du député de Lévis.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas pertinent au projet.

**M. Elkas:** Non, je le sais. Mais, malheureusement, on le soulève, et il y a des gens qui sont à l'écoute. C'est donc malheureux qu'on s'abaisse à ce point-là.

**Des voix:** Oui.

**M. Elkas:** Ce que je voulais simplement dire, Mme la Présidente...

**M. Garon:** ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Lévis, c'est le ministre qui a la parole.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, je répondais à la question qui m'a été posée par la chère députée de Johnson. Je comprends ses préoccupations comme les mêmes préoccupations de notre formation ainsi que des gens des fédérations qui sont venus nous voir pour nous faire part de leurs inquiétudes. On revient, d'ailleurs, à la loi de la façon qu'elle était libellée, sauf que c'est le commissaire qui va trancher. Il y aura des représentations qui vont être faites par les fédérations et par région, si vous voulez. C'est sûr que l'industrie du taxi va être là pour s'assurer qu'il n'y aura pas de concurrence déloyale, comme je l'ai mentionné. Vous savez, un chauffeur de taxi qui se rend, dans sa journée, d'un point à un autre point, il doit se rendre à son lieu de travail avant que son «meter» commence à fonctionner. Lui, ses coûts peuvent aller vers les... Il va aller chercher 1 \$ le kilomètre, puis, après avoir payé tous ses frais, il va chercher, **peut-être**, 0,40 \$. Alors, si on a des bénévoles qui vont chercher près de 0,40 \$, le chauffeur de taxi va dire: Pourquoi faire l'effort? Je vais me lancer dans le bénévolat et je vais avoir le beau jeu. Alors, c'est un exemple que je soulève, parce qu'il y a eu, malheureusement, de l'abus de la part de certains bénévoles. Mais, par contre, il ne faudrait pas généraliser, non plus. Il faudrait prendre en considération le bon qui se fait par les bénévoles. Dieu sait, si on n'en avait pas, qu'on serait vraiment en misère dans notre société. J'en ai fait assez dans ma vie pour vous dire que c'est important.

Je reconnais aussi des régions comme la vôtre,

comme les comtés de Lotbinière, de Bel lechasse, ces endroits-là où, vraiment, il n'y a pas de transport en commun, il n'y a pas de taxi collectif, il n'y a absolument rien. Ces gens-là doivent, d'ailleurs, être mis au courant qu'il existe un service comme celui-ci. Pour qu'on aille chercher des bénévoles, il est **sûr** qu'il faut prendre en considération que ça va pas mal plus loin que seulement l'essence, l'huile et l'usure des pneus, peut-être considérer qu'il y a des frais de stationnement à payer. Parce que ce qu'on retrouve dans les frais fixes... L'automobile appartient à l'individu, il va toujours payer ses immatriculations. Alors, on ne le voit pas charger une partie des immatriculations. Il y aura toujours ses assurances qu'il paie déjà. Ces choses-là, ce serait au commissaire de trancher, mais je suis sûr que le commissaire va prendre en considération ce qu'il reçoit aujourd'hui, ce qui est raisonnable. Ce n'était définitivement pas à nous de fixer le tarif. C'est venu du CAA Québec, la recommandation de 0,10 \$ à 0,13 \$ le kilomètre au niveau des coûts variables. On fait sauter l'article où on mentionne le taux variable. J'espère que ça vous réassure, Mme la députée de Johnson.

**Mme Juneau:** J'aurais une petite question, une deuxième, si mon collègue le permet.

**M. Garon:** Oui.

**Mme Juneau:** Vous dites que les gens vont se présenter devant la Commission des transports pour faire établir la possibilité d'utilisation de cette formule-là. Quels sont leurs recours vis-à-vis de la Commission des transports? Supposons que... Bon, les personnes qui font du taxi, les chauffeurs de taxi sont là... C'est parce que, moi, je ne suis pas contre un ou l'autre, mais je veux savoir. Quels sont leurs recours devant la Commission des transports si, éventuellement, il y a un litige, s'il y a un problème bien important? Quels sont leurs recours?

**Une voix:** Elle va entendre les parties.

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

**M. Elkas:** On va faire les régions. Ce ne serait pas juste qu'on fasse déplacer les gens pour venir simplement à un point central, comme Québec ou Montréal, pour se faire entendre. On va aller dans les régions parce que c'est là que ça se passe.

**Mme Juneau:** Ça va être itinérant.

**M. Elkas:** Oui. Et le commissaire va entendre les parties, la Fédération, comme exemple, ou l'individu, un groupement dans une région. Évidemment, lorsqu'il y aura des taxis dans la région, peut-être qu'eux, les chauffeurs, vont vouloir faire des représentations aussi. Le commissaire va fixer les frais et, s'ils ne sont pas heureux de la décision du tribunal, bien, là, ils iront en appel. Mais je ne pourrais pas...

**Mme Juneau:** Intervenir.

**M. Elkas:** ...intervenir.

**Mme Juneau:** Vous savez, Mme la Présidente, dans ces cas-là, souvent, ou pratiquement toujours, l'utilisation d'une personne bénévole avec sa voiture comme ça, ça relève toujours des centres de bénévolat et, ordinairement, dans nos régions... en tout cas, dans la mienne, ça doit être pareil dans celle de mon collègue... dans la mienne, ma région, ça relève d'un centre de bénévolat. Il y a un centre de bénévolat par MRC pratiquement, puis c'est eux qui font le... je m'excuse du mot, mais le dispatching, je ne sais pas trop... (10 h 40)

**M. Elkas:** Oui.

**Mme Juneau:** ...qui font venir les gens pour l'utilisation.

**Une voix:** La répartition.

**Mme Juneau:** La répartition, oui. **Merci.**

**M. Elkas:** Ça peut être un régisseur aussi.

**Mme Juneau:** Puis ces centres de bénévolat sont aussi des centres qui sont reconnus par l'État, donc subventionnés par l'État. Je pense qu'il faut toujours une très bonne utilisation du peu de ressources qu'ils reçoivent, et je ne crois pas que la décision qu'ils avaient prise de rémunérer ces gens-là à un certain montant est, à mon point de vue, exagérée parce qu'ils sont toujours des gens qui font très attention au peu d'argent qu'ils peuvent avoir pour fonctionner dans leur milieu. Donc, moi, je voulais avoir des garanties que ces gens-là ne seraient pas pénalisés, finalement, puis, par surcroît, nos personnes âgées et nos personnes handicapées, par cette décision-là.

**M. Elkas:** C'est fait.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, Mme la députée de Johnson. M. le député de Rimouski.

**M. Tremblay (Rimouski):** Oui, Mme la Présidente. Au sujet de l'amendement qui est sur la table présentement, c'est grâce à l'intervention des députés ministériels.

**Des voix:** Ah! Ah!

**M. Tremblay (Rimouski):** Nous étions bien conscients que le projet de loi 62 avait une petite lacune lorsqu'il a été présenté, et nous avons fait des représentations auprès du ministre, et on a eu une oreille attentive, et le ministre, nécessairement, a su répondre à nos attentes et, en même temps, aux attentes de nos concitoyens et de nos concitoyennes. Je pense que, de ce côté-là, le projet d'amendement, présentement, donne

raison aux représentations de la partie ministérielle pour pouvoir corriger et apporter un correctif à ce projet de loi. Nous sommes en deuxième lecture et c'est spécialement pour ça. Quand on est en deuxième lecture, c'est pour apporter des correctifs. Nous, on est un gouvernement conscient de ses responsabilités, puis, lorsque ce n'est pas correct, on corrige, puis on est capable de le faire. La preuve, c'est qu'on apporte un amendement.

Maintenant, une autre chose. Moi, je voudrais signaler une chose. J'ai ai un, centre de bénévolat, chez nous. Parfait! Pas de problème avec ça. Sauf qu'il ne faut pas que le bénévolat devienne payant. C'est ce qu'on ne veut pas, à l'intérieur de la loi. Si le bénévolat devient payant, je ne marcherai pas là-dedans. Je veux qu'il y ait une juste compensation pour aider les autres personnes. C'est ça qu'on veut faire par l'amendement qui est présentement sur la table. C'est tout, Mme la Présidente.

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

**M. Garon:** Mme la Présidente, je pense que je n'ai pas le droit de dire que le député induit la commission parlementaire en erreur, mais je peux dire ceci: Si j'avais écouté les députés libéraux, le projet de loi serait déjà adopté et il n'y aurait pas d'amendements. Parce que, justement, on a considéré que le projet de loi, contrairement à ce qu'avait dit le ministre en Chambre, contrairement à ce qu'il avait dit en Chambre, que c'était un projet où il n'y avait pas d'opposition, tout le monde était d'accord... on se rend compte que les oppositions lèvent de partout. Si vous regardez les galées, si vous voulez, c'est imprimé, ce qui a été dit. J'avais même fait un discours à ce moment-là, parce que le projet de loi est arrivé comme un cheveu sur la soupe. Le ministre nous a dit que tout le monde était d'accord et, à ce moment-là, j'avais lu les commentaires qui avaient été faits, dans le passé, contre cette loi-là. Et je vais vous dire qu'en dedans de 48 heures on a eu des télégrammes qui venaient de partout pour dire que les gens n'étaient pas favorables à cette loi, qu'au contraire c'était grâce à... Si ça avait été l'action des députés ministériels, la loi serait déjà adoptée, parce qu'il y aurait eu le tampon de caoutchouc le plus rapide qu'on aurait imaginé, sauf que l'Opposition ne considère pas qu'un député, c'est un «rubber stamp». Alors, on a décidé de prendre le temps qu'il fallait.

Le problème, au Québec, c'est qu'on légifère beaucoup trop vite et, comme l'a dit le ministre, on a des bonnes intentions, mais on est en train de faire pendre le monde avec des bonnes intentions. Il y a des gens qui embrassent tellement fort qu'ils étouffent.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Tremblay (Rimouski):** Exemple, s'il vous plaît!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Il y en a même, quand ils embrassent, qui rendent les autres malades. Comprenez que cet amour infini...

**Une voix:** On veut des noms.

**M. Garon:** Hein?

**Des voix:** On veut des noms. Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Les hôpitaux sont pleins de ces noms-là. Comprenez-vous qu'il faut bien faire attention. Quand le ministre dit qu'il vous aime beaucoup, moi, la frousse me prend à chaque fois.

**Une voix:** Vous avez l'air...

**M. Garon:** Parce que l'amour est aveugle. L'amour est aveugle et, souvent, on ne voit pas les conséquences de cet amour coupable.

M. le Président, je vais vous dire une chose. Quand on fait des lois — ce n'est pas pour rien que je l'ai toujours dit, moi, à plusieurs reprises — quand on fait des lois, il faut être prudent, il faut agir avec prudence, parce que, les lois qu'on fait, le législateur... pas le législateur, les tribunaux, quand ils interprètent les lois, ce que j'ai dit tout à l'heure, il faut se rappeler de ça... Les tribunaux n'interprètent pas les intentions. Les tribunaux ne s'occupent même pas de nos commentaires. Ils lisent la loi telle qu'elle est. Et même des lois faites avec les meilleures intentions peuvent avoir des effets redoutables, parce qu'on n'a pas analysé les choses correctement. J'ai vu souvent des lois — puis combien de lois on l'a remarqué — qui ont été adoptées avec des bâillons, sans même l'étude en commission parlementaire, à tel point que le Barreau même a dû intervenir pour manifester que le bâillon était utilisé de façon trop systématique, que ça devrait être une mesure totalement exceptionnelle. Et, même, je vais vous dire plus que ça, ça ne devrait pas exister, le bâillon, dans le Parlement. Parce que les parlementaires sont libres. Ils ont des règlements. C'est vrai qu'il faut passer du temps quand il y a une résistance. J'ai vu déjà, en 1977, passer l'été ici. Il faisait chaud en 1977. Je ne sais pas si vous vous rappelez, il faisait chaud, puis il n'y avait pas de système d'air climatisé dans le parlement à part ça, dans ce temps-là.

**Une voix:** C'est qui, qui a voté ça, le bâillon?

**M. Garon:** Hein? Et, finalement, ça a pris tellement de temps, parce que les libéraux ne voulaient pas adopter les lois, puis ils avaient le droit, sauf qu'on prenait le temps qu'il fallait. On prenait des semaines et des mois même pour adopter des lois parce que l'Opposition considérait qu'elle avait le droit. Maintenant, depuis que ce gouvernement-là est en place, qu'est-ce qui arrive? C'est qu'on adopte les lois à la vapeur, puis, quand ce n'est pas assez vite à leur goût, il y a des bâillons. Puis, même des fois, à peine deux, trois heures

de discussions. C'est pour ça que, sans doute, il faudrait peut-être revenir à un changement dans nos règlements. L'utilisation du règlement, tel qu'il a été fait, ne rend pas service à nos citoyens, à mon avis. On adopte des lois trop vite, on ne prend pas le temps qu'il faut. On pense que les gens sont là les yeux collés sur la vitre du parlement pour voir ce qu'on fait. Les gens gagnent leur vie; ils ne peuvent pas savoir que les députés sont en train d'adopter des lois qui vont les rendre misérables, qui vont leur faire du tort, puis ils n'ont pas le temps. Ils ne peuvent pas payer des avocats à 125 \$, 150 \$ l'heure. À 125 \$, ce n'est pas cher...

**Une voix:** 200 \$.

**M. Garon:** À 200 \$, 250 \$, 300 \$ — j'en connais même qui chargent plus cher — pour regarder ce qu'il y a dans les lois, de quelle façon les lois peuvent les assaillir.

Alors, il faut que le temps fasse son oeuvre, et une loi ne devrait pas être adoptée, à mon avis, jamais à la même session. Il faudrait que les gens aient le temps de réagir par rapport aux lois. Parce qu'on ne fait pas des lois pour satisfaire un fonctionnaire qui s'est essayé, parce que, lui, ça le dérange. Je me rappelle ici, en cette Chambre, le ministre des Transports nous disait à un moment donné, par rapport aux triporteurs, que c'était pour ajuster les définitions du Québec avec celles du fédéral. On avait demandé à ce moment-là aux fonctionnaires de la Société de l'assurance automobile du Québec de reproduire les définitions au fédéral et on s'était rendu compte que ce n'était pas vrai, qu'il n'y avait aucun ajustement **là-dedans**, sauf qu'on se servait des définitions pour éliminer les gens qu'on voulait éliminer, de cette façon-là, plutôt que de voir à la sécurité telle qu'elle doit être appliquée, et on est en train de fermer une «shop» avec ça. Alors, on a dit non. Il faut se méfier, il faut arrêter de prendre des choses pour acquis. On prend trop de choses pour acquis. On a dit non. Chaque chose qu'on fait, quand on fait un projet de loi, doit être analysée dans ses moindres détails, parce qu'il va y avoir un effet sur la population.

Le ministre a même donné l'exemple tantôt, il a dit: J'ai des bonnes intentions. Nous autres, on n'a même pas le droit de supposer qu'il a des mauvaises intentions. On n'a même pas le droit de supposer ça. On est obligés de penser que tout le monde est de bonne foi, puis on est encore en vertu du principe que nul n'est supposé ignorer la loi, sauf qu'au rythme où sont les lois et les règlements c'est évident qu'il y a beaucoup de gens qui ne savent pas ce qui leur arrive. Alors, il faut y aller avec modération, prendre le temps.

Aujourd'hui, je l'ai ici... j'ai reçu, dans l'intervalle — on a ajourné au mois de février et on devait continuer à la fin de février, on n'a pas continué, mais on a eu d'autres interventions de ligues de taxis, maintenant, de l'est qui ne sont pas d'accord avec la loi. Avant, c'était l'ouest qui n'était pas d'accord; maintenant, il y a l'est qui n'est pas d'accord, non plus, avec la loi. Pourquoi? Parce qu'ils ont eu le temps de réagir. La Ligue

de taxis, j'ai reçu une lettre le 17 mars, ça ne fait pas longtemps. Pourquoi? Parce que les gens qui sont dans le taxi, ce n'est pas des gens qui, à la lumière rouge, lisent des projets de loi. Ce n'est pas des gens qui, sur le terrain de stationnement, disent: Voyons ce qu'il y a de si intéressant dans la **Gazette officielle**. Il n'y a pas beaucoup de monde qui a la **Gazette officielle** comme livre de chevet au Québec. Je n'en connais pas, sauf que ce serait peut-être le meilleur soporifique, mais il n'y en a pas qui ont ça comme livre de chevet, la **Gazette officielle**, ou les projets de loi. Alors, il faut que les gens aient le temps de réagir, savoir qu'il y a une loi qui les touche, comment elle va les affecter, prendre le temps qu'il faut.

Je pense qu'aujourd'hui, au Parlement, l'erreur, c'est que trop souvent... On dit: Le règlement permet une semaine. Oui, une semaine. La loi est déposée et, une semaine après, on adopte le principe. Ça a ni queue ni tête. Puis on essaie de faire des «deals»: 1-1, 2-2; on va parler deux de notre bord, parlez donc deux de votre bord. Puis, au fond, on adopte des lois qui sont mauvaises pour la population. C'est pour ça qu'une loi... Prenez cet amendement-là, il vient d'arriver ce matin. Il n'est pas arrivé hier, il est arrivé ce matin. Il vient d'être déposé, là. Alors, on vient d'avoir cet amendement-là. Quels sont ses effets? On n'a pas eu le temps de consulter qui que ce soit. On n'a pas eu le temps, on l'a eu ce matin.

(10 h 50)

**Une voix:** ...

**M. Garon:** Non, mais je ne blâme personne, sauf qu'on aurait pu le déposer avant, on aurait pu permettre... Regardez la députée de Johnson qui fait son travail correctement. Qu'est-ce qu'elle a dit? Elle a dit: Moi, si vous me donnez la garantie. Mais, au fond, ce n'est pas ça. Le problème, c'est: Quels sont les effets? Il faut avoir le temps de consulter pour voir quels sont les effets d'un amendement à un projet de loi. C'est un amendement important puisque, tout de suite, le ministre a réagi. Il apporte des amendements actuellement constamment en réaction aux revendications qui viennent dans le public. Pourquoi? Parce que qui veut adopter le projet de loi de même au ministère? Qui force pour adopter un projet de loi comme ça?

Je sais qu'il y a eu une consultation. Le député de Rousseau doit être là-dedans, ça ne **m'étonnerait** pas, parce que, concernant les panneaux le long des routes, on est rendus au cinquième projet de loi. Il consulte à mort, mais on dirait qu'il n'écoute pas. Il n'entend rien. Là, il y a eu une consultation. Je dois dire maintenant: Qui avait fait la consultation? Si on dit: C'est le député de Rousseau, ah! je suis sûr que c'est un projet de loi à recommencer. Pourquoi? Parce que j'ai vu les panneaux le long des routes. Les panneaux le long des routes, on n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction. On n'est pas, comprenez-vous, dans le secret de la bombe atomique. On est rendus à cinq lois depuis 1986. Assez que le ministre disait, parce que lui avait dit aux gens lors de la consultation que, si on suivait sa loi, il fau-

**draît** percer des trous dans les montagnes pour voir les panneaux l'autre bord des montagnes pour respecter les distances prévues dans la loi, ou il faudrait mettre des panneaux dans les chaloupes à 1000 pieds du bord et les gens devraient se promener avec des longues-vues pour voir les panneaux de signalisation sur la mer, parce que, quand il y aurait de la vague, ils ne verraient rien.

Le ministre lui-même a été obligé de le dire. Mais on voyait que, quand il avait fait sa tournée de consultation, les gens avaient déjà dit ça: Vous ne serez pas capables de respecter les lois quand vous passerez, par exemple, sur des routes de quai qu'il y a en Gaspésie où vous avez la montagne d'un bord et la mer de l'autre. Il a fallu mettre un quai. Il n'y avait même pas de place pour une route. Ils ont dit: On respecte la loi, comprenez-vous, on met des panneaux. Mais les panneaux, quand ils disent 600 pieds, il n'y a pas 600 pieds. Il n'y avait même pas assez de pieds pour mettre la route. On a l'impression, des fois, qu'il y a des gens qui entendent, mais qui ne comprennent pas. Moi, aujourd'hui, quand je regarde quelqu'un, je dis: Qu'est-ce que vous avez compris de ce que j'ai dit?

**Une voix:** Nous autres, on n'a rien compris.

**M. Garon:** Parce que, des fois, je remarque une chose, les gens entendent, mais ils ne comprennent pas. Puis ça, qu'est-ce que vous voulez? ça arrive souvent. Alors, quand on fait un projet de loi, il faut pouvoir voir si on a tous compris la même chose. Qu'est-ce qu'elle veut dire, la loi? Parce que, éventuellement, le juge va l'interpréter, il va interpréter ce qu'il a devant lui. Il ne se demandera pas quelles ont été les intentions. Il ne se demandera rien. Il va regarder, il va dire: Je lis la loi et voici; pour moi, le législateur ne parle pas pour ne rien dire... Qu'est-ce que vous voulez? Ça, c'est vrai que les tribunaux lui donnent le bénéfice du doute.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Ils disent: Le législateur ne parle pas pour ne rien dire. Grosse affirmation des juges, hein. Grosse affirmation des juges, mais qu'est-ce que vous voulez? ils ne peuvent pas présumer qu'on a parlé pour ne rien dire. Ce serait épouvantable, ça. Alors, ils présumement.

**Une voix:** Dans votre cas, c'est un peu ça.

**M. Garon:** Dans le cas du député de Rimouski, c'est autre chose. Lui, son oeuvre, ça a été une prison. Alors, il veut emprisonner le monde chez lui. Ça, c'est une autre affaire. Puis il veut faire des routes pour y mener. En tout cas. Ici, on est dans une interprétation de mots complexes qui va avoir des impacts.

Je vais vous donner un exemple à quel point ça peut être pas si simple que ça. Moi, je suis un de ceux qui ont écrit déjà au ministère des Transports au moins à deux ou trois reprises concernant, justement, des plaintes de gens de taxi qui se plaignaient que l'Hôtel-

Dieu de Lévis utilisait des gens pour faire du taxi en concurrence déloyale avec les gens qui avaient un taxi et qui gagnent leur vie dans le taxi. Les gens qui sont dans le taxi, ce n'est pas des gens qui gagnent 100 000 \$ par année. Ce n'est pas des gens qui gagnent 60 000 \$ par année. C'est des gens habituellement qui se caractérisent en faisant 15 heures par jour, puis ils font des heures dans le taxi. Ce n'est pas un secteur où les gens font fortune et qui disent... Ils fournissent un service et ils ne veulent pas avoir de concurrence déloyale. C'est un problème beaucoup plus complexe qu'on pense, ce problème-là, parce que, au fond, c'est le problème entre les gens qui gagnent leur vie dans le taxi et des bénévoles qui vont transporter quelqu'un à l'hôpital. Quand l'action fait-elle qu'un transporteur bénévole n'est plus bénévole et quand y a-t-il concurrence déloyale avec le taxi? Ce n'est pas si simple que ça comme question. Alors, quand on fait une loi comme celle-là, on ne peut pas y aller à tour de bras.

On voit que seulement un mot, «variables», avait fait en sorte d'éliminer les frais fixes. Le taxi, ce n'est pas rien que le gaz... Pardon. Utiliser une voiture, ce n'est pas rien que le gaz, ce n'est pas rien que les frais variables. Il y a aussi des frais fixes, hein? Il y a l'usure des pneus, il y a l'usure de l'automobile. Il y a le calcium, l'hiver, les assurances. Les assurances, d'autant plus qu'on siphonne le fonds de l'assurances automobile du Québec. Le gouvernement siphonne le fonds. Alors, il y a toutes sortes de choses qui représentent des coûts fixes, puis il y a des coûts variables. On disait que, pour l'action bénévole, on calculait seulement les coûts variables, ce qui faisait que les frais fixes étaient à la charge du bénévole, donc ce n'était plus un bénévole, c'était quelqu'un qui, en plus, contribuait financièrement pour l'action qu'il faisait.

Alors, moi, je pense qu'un amendement comme celui-là doit rester en suspens pendant quelques jours pour qu'on puisse consulter les gens pour leur demander: Le fait de changer le mot «variables» pour marquer, pour parler maintenant de «frais d'utilisation d'une automobile», est-ce que, de part et d'autre, vous trouvez que c'est correct? À ce moment-là, on pourrait dire: On va adopter le projet de loi. Mais c'est un amendement qui vient d'arriver ce matin. La députée de Johnson m'a convaincu. J'écoutais la députée de Johnson quand elle demandait des garanties. Au fond, ce n'est pas au ministre de donner des garanties. C'est les gens du public qui vont dire: Oui, on est capables de vivre avec l'amendement tel que formulé. Et je pense qu'à ce moment-là ça lui prend quelques jours pour qu'on puisse demander aux associations et aux gens: Êtes-vous capables de vivre avec ça? Trouvez-vous que ça va être correct?

Parce que, dans l'application, ne nous contons pas d'histoire, la vivacité du ministère des Transports, c'est à peu près comme un dinosaure: quand tu pèses sur la queue, il tourne la tête à peu près six mois plus tard. Ce n'est pas un ministère qui est considéré comme un ministère vite, le ministère des Transports, c'est un ministère lent. Il y a la Commission des transports aussi

qui est très lente, qui se caractérise de plus en plus par les...

**Une voix:** ...

**M. Garon:** Hein? Alors, il faut prendre le temps qu'il faut. Le ministre a peut-être bien de la misère à s'adapter à une société démocratique, mais nous vivons dans une société démocratique. La démocratie, c'est de penser que celui qui ne pense pas comme nous n'est pas nécessairement un cave.

**M. Tremblay (Rimouski):** C'est l'art de parler pour ne rien dire.

**M. Garon:** Non.

**M. Tremblay (Rimouski):** Dans votre cas.

**M. Garon:** Essentiellement, ce que je dis, c'est des vérités de base, des vérités fondamentales actuellement en droit, parce que les lois qu'on fait touchent les gens. Dans le temps qu'on va vivre — je vais vous dire plus que ça — le gouvernement devrait être bien plus prudent, parce que, avec le budget qu'on a actuellement, avec un gouvernement qui est dans le trou, les deux pieds par-dessus la tête, tant à Ottawa, encore plus à Ottawa qu'à Québec, mais aussi à Québec, on va devoir faire affaire de plus en plus à l'action bénévole, parce que tantôt... Je vais vous dire une chose, on a beau vivre au-dessus de nos moyens, ne nous contons pas d'histoire, quand on est rendu à 700 000 000 000 \$ de dette, qu'on vit grâce aux prêts des Japonais, des Allemands et des Américains... C'est ça, le Canada, actuellement. C'est ça. Ne nous contons pas d'histoire. C'est ça, la réalité. Ça va durer un temps, jusqu'à tant que le Fonds monétaire international intervienne. Et l'horizon n'est plus très lointain maintenant pour dire: Corrigez les affaires; vous ne pouvez plus vivre au-dessus de vos moyens comme ça. Je vais vous dire, le Fonds monétaire international est à la veille d'intervenir dans les finances du Canada parce que c'est un pays qui est dans le trou, complètement dans le trou, qui vit au-dessus de ses moyens à cause de l'action incohérente de ses gouvernements. Si vous appelez ça parler pour ne rien dire, c'est parce que, justement, il y a beaucoup de députés qui auraient dû parler pour dire quelque chose dans le passé et surtout avoir le courage de leurs opinions, sauf que...

**M. Tremblay (Rimouski):** Vous avez été neuf ans au pouvoir et vous avez endetté le Québec de 25 000 000 000 \$, pendant que vous avez été là.

**Mme Juneau:** Aïe! Aïe! Aïe! Mme la Présidente...

**M. Tremblay (Rimouski):** C'est ça, l'histoire.

**M. Garon:** Sauf que...

**M. Tremblay (Rimouski):** Portez-en la responsabilité, pendant que vous avez été au pouvoir.

**M. Garon:** Mme la Présidente, le député de Rimouski...

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît, M. le député de Rimouski!

**M. Tremblay (Rimouski):** Bien, il nous attaque.

**M. Garon:** ...quand il a le temps... Des fois, il a le droit de prendre la parole, il ne la prend jamais. Alors, qu'il la prenne quand c'est son tour pour dire quelque chose.

**M. Tremblay (Rimouski):** Je vous écoute, moi, là.

**M. Garon:** On n'aurait pas besoin de faire la loi s'il s'était occupé de son coin. On n'aurait pas eu besoin de revenir avec la loi sur les panneaux, parce que...

**M. Tremblay (Rimouski):** Pas de problème avec mon coin. En n'importe quel temps, venez dans mon comté, je vous attends.

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

**M. Garon:** ...une des places où les panneaux étaient justement, c'était dans son comté, où les gens avaient dit, lors de la consultation, que les panneaux étaient mal placés. Mais, quand le projet de loi a passé, il n'a rien vu. Alors, qu'est-ce que vous voulez? S'il n'est pas clairvoyant, qu'il laisse les autres voir quelque chose.

Alors, essentiellement, Mme la Présidente, ce que je dis dans ce cas-ci, c'est simple, c'est que nous demandons que l'article reste en suspens pour avoir le temps de faire la consultation pour voir si l'amendement proposé par le ministre est satisfaisant pour les groupes qui sont touchés par ce projet de loi, par ce projet d'amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Lévis. M. le député de Rousseau. (11 heures)

**M. Thérien:** Moi, Mme la Présidente, ça fait je ne sais pas combien de fois que j'entends les discours du député de Lévis, je suis convaincu qu'il est radoteux. Je pensais que l'expérience pouvait amener de l'expérience, pouvait amener un peu de maturité. Là, il répète sans cesse les mêmes choses. C'est au législateur de légiférer. Il y a un problème au point de vue des taxis, des limousines, au Québec. Il y a un moratoire. Et je pense que c'est au gouvernement, un gouvernement responsable, c'est pour ça qu'il faut absolument analyser attentivement — ça, je suis d'accord avec le député de Lévis — mais il faut légiférer. Consulter les groupes

bénévoles, à savoir... je me demande quelle compétence ils ont pour juger si l'utilisation d'une automobile équivaut à «variables», parce que c'est la Commission des transports qui va analyser. Je suis d'accord avec la députée de Johnson, je pense. Les seules paroles intelligentes que j'ai entendues, c'est: C'est vrai qu'il y a un problème au niveau du taxi et du transport bénévole. Il ne faut pas que le transport bénévole vienne empiéter sur le taxi. C'est ça. On me dit que, justement, la Fédération des centres d'action bénévole est d'accord avec l'amendement, parce que c'est la Commission des transports qui va juger du montant nécessaire dans nos campagnes — moi aussi, j'ai un comté rural où c'est très important.

C'est pour ça que l'amendement est arrivé. Il n'est pas arrivé en compétition, l'amendement. Il est arrivé pour, justement, faire apparaître quelque chose qui était important. Qu'on arrête de nous dire qu'il ne faut pas légiférer. Justement, il faut légiférer pour ne pas laisser les gens, à une période où on ne sait pas comment faire. Donc, quand j'écoute le député de Lévis qui répète encore ses histoires de panneaux, ses vieilles histoires, je pense qu'il ne fait pas d'autres lectures nouvelles. Il cherche toujours le phénomène... je ne dirais même pas négatif, parce que les panneaux, c'était la grande noirceur au Québec, tout le monde s'affichait partout. Il y a eu des modifications, et je peux vous dire que les municipalités ont maintenant un document plus facile à administrer. Mais c'est facile de dire qu'il y a eu trois amendements, trois amendements donc, qui ont fait trois nouvelles lois sur... Il crie ça sur tous les toits. Remarquez que ça ne fait pas avancer les choses; c'est ça qui est dommage.

Nous, on veut faire avancer les choses. L'article était voté et l'ensemble de nos bénévoles... Quand la députée de Johnson a eu des représentations, il était voté. Comme le député de Rimouski le disait tantôt, on en a parlé au ministre, on en a parlé ensemble, et on a dit: C'est vrai que, peut-être, le mot «variables» peut être limitatif. Donc, on va prendre un autre terme pour que nos groupes bénévoles puissent ne pas contrevenir à la Loi sur le transport par taxi. C'est ça qu'on essaie de faire. C'est simple, ça. On n'essaie pas de nuire à un et de privilégier l'autre. On essaie de faire que tout le monde puisse vivre dans ce domaine-là, surtout dans le transport de personnes, qui n'est pas facile dans les campagnes.

Donc, qu'on laisse ça en suspens, qu'on demande s'ils sont d'accord. La Fédération est d'accord. Donc, je pense qu'il faut... La garantie est là. Mme la Présidente, c'est le rôle du législateur de poser des gestes. C'est le rôle du législateur de corriger ces gestes, comme on l'a fait pour les panneaux de signalisation, d'ailleurs. J'écoutais, tantôt, le député de Lévis qui parle contre le bâillon; c'est son gouvernement qui a voté ça, la loi du bâillon, avec la réforme parlementaire, c'est son gouvernement. Mais, lui, je pense qu'il ne faisait pas partie de ce gouvernement-là. C'est un «loner», il est tout seul; il parle, il parle. Je trouve ça dommage, parce qu'on veut revaloriser le rôle du parlementaire, et ce n'est pas ça

qu'il fait, absolument pas ça qu'il fait. À part lui, il n'y a rien de bon. C'est juste lui qui a la vérité. Même les juges sont de travers! La Commission n'est pas bonne, le ministère est trop lent, tout le monde est pas bon. Même les membres de son parti ne sont pas bons. Dans une armée, quand quelqu'un n'a pas le pas, Mme la Présidente, il y a quelque chose qui ne marche pas. Je trouve ça dommage, parce qu'on veut tous que la politique soit prise plus au sérieux. La politique, c'est sérieux, Mme la Présidente, c'est certains politiciens qui ne le sont pas, comme le député de Lévis.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, M. le député de Rousseau. M. le député de Lévis. Il reste...

**M. Garon:** Mme la Présidente, je connais les convictions du député de Rousseau...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il vous reste trois minutes sur l'amendement.

**M. Garon:** ...qui, après avoir été battu à la convention du Parti québécois, s'est présenté libéral. Alors, je n'ai pas de leçon à recevoir du député de Rousseau.

**Une voix:** Il a compris vite.

**M. Garon:** Alors, je n'ai pas de leçon à recevoir des gens qui entrent dans un parti — qui n'en veut pas — et qui entrent dans l'autre. Alors, des convictions de même, là, non, non.

**Une voix:** Avez-vous voté créditiste?

**M. Garon:** Je n'ai jamais été d'autre parti que le souverainisme. Alors, vous pouvez chercher, je n'ai jamais été autre chose que souverainiste.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, là, ce n'est pas pertinent au débat.

**M. Garon:** Non, jamais... Ah! Oui, en 1962.

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

**M. Thérien:** Commettre une erreur et la réparer, je pense que c'est très sage, mais il y en a d'autres qui devraient la réparer bien avant ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas très pertinent au débat de toute façon.

**M. Garon:** Essentiellement — et je voudrais rétablir une parole — le député de Rousseau a laissé entendre que j'avais attaqué les tribunaux. Non, je n'ai pas attaqué les tribunaux. J'ai dit que si les tribunaux interprétaient ce qu'on disait, pas ce qu'on disait, ce

qu'on écrivait... Non, je n'ai pas attaqué les juges non plus. J'ai dit que les tribunaux... J'ai donné la méthode d'interprétation des tribunaux. Ce qu'on adopte dans la loi est très important, parce que, ce qu'ils lisent, ce n'est pas nos commentaires, c'est ce que la loi dit exclusivement. Je n'ai attaqué d'aucune façon les tribunaux. Au contraire, bien souvent, on est chanceux de les avoir pour corriger un peu les lois mal faites qui ont été faites dans le Parlement, parce que, les députés ministériels sont trop pressés d'adopter des lois, comme sur le pilote automatique.

Alors, essentiellement, c'est que... Il y a un sujet important — j'ai des chiffres ici pour vous donner seulement l'importance de... On me dit ici dans... Tantôt, j'ai entendu le député qui nous disait qu'il y avait des organismes qui étaient d'accord, que la Commission des transports est d'accord. Oui, oui... Les anciens libéraux, les anciens députés nommés à la Commission des transports, ça ne m'énerve pas le poil des jambes. J'ai déjà dit que la Commission des transports était inefficace, et je ne suis pas le seul à penser ça au Québec. Il y a trop de nominations politiques à la Commission des transports, justement. Alors, écoutez, il est temps qu'on fasse justement le ménage à la Commission des transports. Si vous voulez mon opinion franche, là, il est temps qu'on fasse le ménage à la Commission des transports. Ça va prendre un changement de gouvernement pour le faire.

M. Thérien: On va nommer des péquistes.

**M. Garon:** Non, on va nommer des gens pour leur compétence. Nommer des gens pour leur compétence, pas pour leurs services rendus au parti. Alors, les gens font du bénévolat dans les directions régionales. Ils le font en taxi; ils font, dans des actions bénévoles, 2 000 000... Il manque de taxis, et on dit que l'action bénévole fait 2 219 480 km, selon l'évaluation qui en a été faite, 167 000 voyages, 13 km en moyenne par voyage, 3000 bénévoles en transport et 17 000 bénéficiaires. Donc, ça touche beaucoup de monde, cet article-là, et c'est pourquoi... Si on dit qu'il n'y a pas de problème, que les gens vont être d'accord avec l'article, il n'y a pas de problème à le laisser en suspens temporairement. On ne dit pas qu'on est nécessairement contre, mais on veut voir s'il y a des effets qu'on n'a pas estimés, parce qu'on vient d'avoir l'amendement, et que ça touche beaucoup de gens dans l'application de tous les jours.

Vous avez vu la députée de Johnson, qui s'occupe des personnes âgées, par exemple, des personnes qui ont affaire souvent aux hôpitaux, des handicapés qui ont souvent affaire aux hôpitaux, et qui, souvent, parce qu'ils sont handicapés ou qu'il sont âgés, sont justement des gens qui n'ont pas beaucoup de revenus. Ce sont des personnes qui ont affaire souvent à l'hôpital. Moi, j'ai déjà vu...

**La Présidente (Mme Bélanger):** En conclusion, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** ...j'ai déjà vu quelqu'un qui était obligé d'aller à Montréal à toutes les semaines pour se faire faire une dialyse du rein, parce qu'il manquait un appareil à Québec. Je vois qu'actuellement, au centre d'ophtalmologie de Québec, par exemple, il y a une liste de 400 personnes susceptibles de devenir aveugles, puis on leur dit: Allez vous faire traiter à Montréal, parce qu'il n'y a pas les services qu'il faut à Québec. Malgré que ce soient tous des députés libéraux dans la région de Québec — sauf deux; sauf trois, maintenant — on n'a pas les appareils qu'il faut. Il y a des gens qui vont devenir aveugles, parce qu'il n'ont pas les appareils qu'il faut, et on dit: Allez à Montréal, parce qu'eux autres ils en ont pour chez eux et ils en ont pour nous autres aussi, des appareils.

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

**M. Garon:** Alors, ça veut dire, au fond, qu'il faut prendre le temps qu'il faut. C'est pour ça qu'on laisse l'article en suspens.

**M. Thérien:** Je demande le vote.

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

M. Thérien: Je demande le vote sur l'amendement.

**Une voix:** Vous voulez marcher comme ça, vous aussi!

**M. Thérien:** Bien, j'ai le droit de demander le vote?

**Mme Juneau:** Mme la Présidente, est-ce que vous me permettez...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**Mme Juneau:** ...d'ajouter?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Johnson.

**Mme Juneau:** Je pense que si c'était possible de laisser une journée ou deux pour qu'on puisse faire certaines vérifications, compte tenu qu'on l'a eu ce matin. Tu sais, je veux dire, il n'y a rien de mal. Si on peut améliorer, moi je pense toujours aux personnes qui sont directement concernées, c'est-à-dire les gens qui l'utilisent. Si on pouvait avoir une journée. De toute façon, on ne pourra pas finir la loi, j'imagine, aujourd'hui, là...

**Une voix:** Oui...

M. Thérien: On l'avait espéré.

**Mme Juneau:** Ah! il en reste... Quand vous avez dit, M. le ministre, que vous aviez l'accord — d'ailleurs, mon collègue l'a répété tout à l'heure — de la Fédération des centres d'action bénévole, est-ce que vous avez quelque chose confirmant que vous avez...

**M. Elkas:** C'est un peu ce qu'eux ont recommandé, qu'on revienne à ce qui était...

**M. Johnson:** C'est sur leur recommandation?

**M. Elkas:** C'est leur recommandation, parce que, eux aussi... C'est vrai, ce que le député de Rimouski a soulevé. On a eu... Ça a été soulevé... La minute qu'on nous a dit que le CAA a fait son rapport, la minute qu'il a fait son rapport — et, ça, c'est des amis de M. Garon — aussitôt qu'il a fait son rapport, on a eu le choc, nous aussi. On s'est dit: Aïe, coudon, on s'embarque dans quoi, là? Alors, c'est pour ça qu'on a des commissions, il me semble, pour apporter des correctifs, ce qu'on a fait. On a remarqué qu'on payait 0,10\$ à 0,13 \$, et ce n'est pas ça qu'on voulait du tout. Par contre, on a soulevé le point, de la part de mes collègues, puis j'en ai reçu, vous m'en avez parlé aussi...

**Mme Juneau:** Bien, je vous ai envoyé une lettre, d'ailleurs.

**M. Elkas:** Alors, avec la Fédération, on est revenu au «wording» qu'on avait autrefois.

**Mme Juneau:** O.K.

(11 h 10)

**M. Elkas:** On revient à la même, même affaire. Alors, c'est pour ça que ça m'étonne que le député de Lévis se questionne, parce que le député de Lévis, lui, n'apporte rien de concret, pour la simple raison qu'il nous dit souvent qu'il est là pour critiquer. Il est là pour faire de l'opposition, il cite toujours notre ami Disraeli, disant: «I am here... the Opposition is there to oppose». It is not very enriching. Ce n'est pas enrichissant bien, bien de la part... pour la société québécoise d'entendre des mots semblables. Il me semble que s'il avait eu quelque chose de nouveau à apporter, même avant notre projet de loi, on l'aurait fait. On aurait dit: Écoutez, M. le ministre, il manque quelque chose dans votre loi. Mais jamais... Alors, la Fédération nous demande de revenir au même «wording» qu'on avait avant. La seule chose qu'on ajoute, c'est qu'on va mandater le commissaire, parce qu'on reconnaît qu'il y a des différences dans les régions. La Fédération l'a dit, elle aussi. C'est différent dans le comté de Johnson de ce que ça peut être dans le comté de Vaudreuil et dans le comté de Taillon. Il faut reconnaître les choses comme elles sont. Alors, c'est à eux de s'entendre sur un tarif qui serait quelque chose qui n'irait pas à rencontre de ce qu'on fixe comme tarif au niveau du taxi. Moi, ça m'étonne qu'on veuille suspendre quand on revient à un article qui est la même même chose que ce qu'on avait autre-

fois, avant d'apporter le changement.

**M. Garon:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Garon:** Je vais vous dire pourquoi. Vous, vous dites que ça règle le problème qu'on change les mots «maximum des faits variables» par les mots «maximum des frais d'utilisation», mais il y a le reste aussi: «fixés par la Commission des transports».

**M. Elkas:** Oui. Ça, je viens de l'expliquer.

**M. Garon:** Oui, oui, je sais que vous l'avez expliqué, sauf...

**M. Elkas:** Parce que vous ne voulez pas qu'on le fasse, nous, alors on le met entre les mains d'un tribunal.

**M. Garon:** Non, on n'a jamais dit qu'on ne voulait pas que vous le fassiez, vous. On n'a jamais dit ça. Vous venez de dire ça, vous. Sauf que le résultat de ça... La Commission des transports va se promener. Ça va être fixé par des gens qui n'ont aucun mandat gouvernemental, qui n'ont aucune responsabilité devant la population. Elle va se promener, elle va obliger des gens, des organismes de bénévoles à commencer à venir discuter de toutes ces questions-là. C'est un gros kit administratif qu'on met en place. Moi, j'avais dit que la Commission des transports n'avait plus autant de responsabilités, mais on devrait, au fond, songer à l'abolir. Là, on essaie de lui donner des responsabilités inutiles, à mon avis. Moi, je ne suis pas sûr, au contraire, que les associations de bénévoles souhaitent cette façon de faire, parce que c'est une façon lourde administrativement, qui coûte une fortune administrativement, parce qu'on va promener du monde bord en bord du Québec, pour dire... Vous l'avez dit, tantôt, qu'il y a des coûts reliés à ça.

Ce que vous changez comme formule, ce n'était pas ça qu'il y avait avant. Ce que vous remplacez... Au fond, vous remplacez un article, c'est-à-dire que vous modifiez un article en ajoutant, par tout un système que vous mettez en place, qui est nouveau, où avec «le maximum des frais variables» — «le maximum des frais d'utilisation», si l'amendement est adopté — «fixés par la Commission des transports»... Et, là, vous dites que vous nous donnez l'assurance que... Ce n'est marqué nulle part. La Commission des transports va se promener d'un bord à l'autre du Québec. Elle va faire des audiences. Elle va rencontrer des groupes bénévoles, qui vont être obligés de présenter des mémoires, de dépenser de l'argent pour venir faire valoir leur point de vue. Le ministre a dit que les gens du Club automobile étaient mes amis. Je le remercie de cette affirmation. Tantôt, le député de Rousseau disait que j'étais tout seul! Bon, j'ai 250 000 amis dans le Club automobile, c'est déjà une bonne gang!

**M. Thérien:** Moi, je suis membre, je ne suis pas votre ami.

**M. Garon:** Mais là, entendez-vous, le ministre et vous. Vous, vous avez dit que j'étais tout seul, et le ministre dit que les gens du Club automobile, ce sont mes amis. Il dit que, comme ce n'était pas crédible, ce qu'ils disaient, bien, ce sont mes amis.

**M. Thérien:** Je suis ami avec des gens respectueux.

**La Présidente (Mme Bélanger):** S'il vous plaît!

**M. Garon:** Oui, oui. Alors, moi, je soutiens que le Club automobile... Je ne dis pas que je suis toujours d'accord avec ce qu'ils disent. Je trouve que, parfois, ils ne sont pas assez vigoureux, mais je pense que c'est un organisme qui joue un rôle important dans notre société, comme représentant des gens qui ont des automobiles. Et, ici, les gens... C'est un gros kit, ce qu'on propose... Moi, je ne comprends pas le gouvernement. On est suradministré. On a des suréquipements. Et, là, on nous met encore un autre gros kit pour se promener dans le décor, et prendre des consultations avec les citoyens. Ils viennent de nous le dire: On va se promener dans les régions...

**M. Elkas:** Pour l'amour du bon Dieu, soyez donc honnête avec les gens...

**M. Garon:** Alors, pourquoi vous le rajoutez?

**M. Elkas:** Je m'excuse. Soyez donc honnête avec les gens. Vous savez comme moi que la Commission des transports fait la tournée dans les régions, non seulement pour le taxi, mais le vrac, les autobus interurbains. Qui va fixer les tarifs? C'est moi? Si c'était moi qui le faisais, vous seriez le premier à me dire: Non, ça ne marche pas.

**M. Garon:** Non, mais c'est vous...

**M. Elkas:** Il faut le donner à un tribunal. C'est à eux autres à ajuster... après avoir écouté les gens. Il y a un problème sérieux aujourd'hui, et on essaye de le corriger. Vous dites: Vous vous fermez les yeux, les «aveuglettes». You put the blinders on, you do not even want to recognize that we have a problem.

**M. Garon:** Non, non, non.

**M. Elkas:** Allez-donc voir dans le milieu...

**M. Garon:** Mme la Présidente, c'est justement...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant. M. le député de Lévis, vous avez fini votre temps de parole sur l'amendement.

**M. Garon:** Non, je n'avais pas fini. J'étais en train de parler, il a sauté sur moi!

**M. Elkas:** Avec raison.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, mais ça fait longtemps qu'il est fini votre temps de parole sur l'amendement.

**Une voix:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le ministre a demandé à M. Trudel de prendre la parole sur...

**M. Trudel (Michel):** Oui, j'aimerais apporter quelques précisions. En fait, ce n'est pas le transport-accompagnement qui fait concurrence aux taxis. Ce n'est pas les gens qu'on accompagne à l'hôpital, et qu'on accompagne dans les...

Je reprends. Ce n'est pas le transport-accompagnement qui fait concurrence aux taxis. Ce n'est pas lorsqu'on amène une personne à l'hôpital, et qu'on l'accompagne à l'hôpital, qu'on vient en concurrence, sauf qu'il y a des centres d'action bénévoles qui, parmi leurs bénéficiaires... Il y a des bénéficiaires qui ne requièrent qu'un simple transport et non pas nécessairement de l'accompagnement. Il y a aussi d'autres groupes d'action humanitaire, si on peut dire, qui ne sont pas nécessairement des centres d'action bénévoles, qui sont des organismes sans but lucratif, de collaboration, qui apportent des services à leurs membres ou aux concitoyens, et qui font du transport, des services de transport pour leurs bénéficiaires, pas nécessairement des membres de la Fédération des centres d'action bénévoles.

Ce qui arrive, justement, c'est qu'en milieu rural les taxis ne sont pas obligés d'avoir le taximètre. Lorsqu'ils n'ont pas le taximètre, ils ne chargent que 1 \$ du kilomètre. Alors, quand on a, par exemple, une course de 20 kilomètres, aller-retour, le taxi va recevoir 20 \$ dans ce cas-là. Le bénévole, lui, va recevoir, par exemple — et on va jusqu'à des taux de 0,35 \$ du kilomètre — il va avoir 0,35 \$ à l'aller et au retour, ce qui fait 13 \$ ou 14 \$ pour la course. Si on enlève la portion de taxes sur le 1 \$, qui est déjà comptabilisée dans les tarifs de taxi, ça fait une différence de 25 %. Ce qui arrive, à ce moment-là, c'est que les gens de taxi, avec la situation économique que l'on vit depuis les dernières années, ont vu leur chiffre d'affaires baisser. D'autre part, des centres d'action ou des organismes qui donnent des services de transport ont augmenté. Et, là, on voit des gens qui roulent devant eux et qui pensent carrément qu'ils font du transport illégal. Ils ont porté plainte, à ce moment-là, aux contrôleurs routiers.

Il n'est pas question de commencer à envoyer des infractions à des gens qui, de bonne foi, donnent des services coordonnés, des fois, par un centre d'action bénévole. D'autre part, on avait également des avis juridiques, qui disaient... parce que ça n'a jamais été précisé, ce qu'on a dans la loi depuis 1983, les frais d'utilisation d'un véhicule automobile. C'est prévu — le

transport bénévole — dans la loi depuis 1983, sauf que les frais d'utilisation n'avaient jamais été précisés. Les contrôleurs, avant d'intervenir, ont demandé un avis juridique. C'est quoi le montant? On est arrivé à la conclusion, selon les avis juridiques que l'on avait, que c'étaient les frais variables. Ça veut dire: l'essence, l'usure des pneus, lubrification, etc., mais non les frais fixes. Pour nous, il n'était pas question d'intervenir avec des contrôleurs pour donner des contraventions dans le champ, à des gens qui, de bonne foi, donnent un service à leurs concitoyens. On s'est dit: On va le préciser. On est arrivés avec la précision, avec les frais variables. C'est un peu la genèse que je fais de l'expression «des frais variables», qui était dans la loi, qui, pour nous, venait préciser ce que la loi disait déjà. Ça a soulevé la controverse que l'on connaît, de telle sorte que, maintenant, on maintient quand même qu'il faut le fixer, ce montant-là, et non pas arriver dans une zone grise: C'est quoi le montant des frais d'utilisation d'une automobile? On maintient que la Commission devra les fixer, ces montants-là, et que les montants peuvent varier d'un endroit à l'autre.

**Mme Juneau:** Est-ce que je peux poser une question, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui. Mme la députée de Johnson.

**Mme Juneau:** Vous avez dit qu'il y a des gens qui ont porté plainte.

**M. Trudel (Michel):** Effectivement.

**Mme Juneau:** J'imagine que ça ne doit pas être dans nos régions. On n'en a même pas de taxi. Dans le comté, il n'y en a pas. J'imagine que ça doit venir des grands centres, où il y a des...

**M. Trudel (Michel):** Non, non, au contraire. C'est dans les endroits où il y a peu de taxis, mais il y en a, et c'est là que la rentabilité du taxi est la plus fragile. Vous n'en avez pas, mais peut-être que vous n'en aurez jamais non plus si les centres d'action bénévole donnent des services de transport communautaire. Justement, il y a des gens de taxi qui se plaignaient, en disant: Écoutez, nous autres, on est encadrés par la loi. On a plein d'obligations, la vérification mécanique, etc.

**Mme Juneau:** Ah! je comprends tout ça.

**M. Trudel (Michel):** Nos tarifs sont fixés par la Commission et, entre-temps, on a des gens qui se promènent, et qui donnent des services de transport à des gens qui étaient nos clients, il n'y a pas longtemps.

**Mme Juneau:** Mais la majeure partie de ces utilisations-là — en tout cas, je peux parler avec connaissance de ce qui se passe dans mon comté — c'est les centres d'action bénévole qui sont, en tout cas, sinon

la totalité des utilisateurs d'un système comme celui-là... En tout cas, dans mon comté, c'est ça...

**M. Trudel:** Écoutez, moi, je...

**Mme Juneau:** ...d'une part. Deuxièmement, faire... En tout cas, vous voulez me répondre là-dessus?

**M. Trudel (Michel):** J'allais juste ajouter qu'il n'y a pas seulement les centres d'action bénévole qui font du transport bénévole. Il peut y avoir des organismes sans but lucratif qui donnent un service à leurs concitoyens. Je peux vous dire qu'il y a certains cas où on arrive avec des déplacements, à l'intérieur d'un centre urbain, par des bénévoles, et on calcule le kilométrage que le bénévole va faire pour se rendre prendre son bénéficiaire, le transporter, revenir, et on arrondit ça avec des taux de 3 \$, 3,50 \$ pour la course. Alors, les gens de taxi, c'est des montants forfaitaires. Avec les gens de taxi, c'est sûr que c'est des courses, peut-être, qui coûteraient 4 \$, 5 \$ par taxi. Mais là c'est leur marché local qui s'effrite. Donc, ce n'est pas... Évidemment, on ne voulait pas démobiliser les transporteurs bénévoles qui donnent de leur temps pour aider les concitoyens, ce n'était pas ça l'idée. C'était juste de préciser ce que la loi ne précisait pas...

**Mme Juneau:** Oui.

(11 h 20)

**M. Trudel (Michel):** ...le montant.

**Une voix:** C'est une minorité, quand même...

**Mme Juneau:** Puis, l'autre question que j'ai à poser. Quand vous dites aussi que les gens devront aller devant la Commission des transports, qui sera itinérante, à ce moment-là, le prix qui sera fixé par le Commission des transports, au sujet de l'utilisation de ce système-là, est-ce que ça va être pour un an, deux ans ou si, à chaque année, ils seront obligés de revenir? Est-ce que ça sera un tarif qui ira avec l'indexation, peut-être, là, mais...

**M. Trudel (Michel):** Ça pourra être indexé. Les gens pourront revenir faire valoir...

**Mme Juneau:** Mais est-ce qu'ils auront l'obligation de retourner devant la Commission à chaque fois qu'il y aura une modification ou quelque chose du genre?

**M. Trudel (Michel):** J'imagine qu'une fois que les premiers taux seront fixés la remise... Bien, c'est ça. C'est que, dans l'amendement, enfin, dans un des articles du projet, l'article 17, on dit que la Commission a le pouvoir de «fixer, pour la période et pour les territoires qu'elle indique et selon les facteurs et les critères qu'elle établit, le montant maximum».

**Mme Juneau:** La période et les territoires?

**M. Trudel (Michel):** Et les territoires qu'elle indique.

**Mme Juneau:** Ça veut dire que ça ne sera pas pareil dans chacune des régions du Québec.

**M. Trudel (Michel):** Ça veut dire que ça peut varier d'un endroit à l'autre.

**Mme Juneau:** D'un endroit à l'autre.

**M. Trudel (Michel):** D'un territoire à l'autre.

**Mme Juneau: Mais...**

**M. Trudel (Michel):** D'autre part, moi, j'imagine qu'une fois que le premier effort a été fait, qu'on a fixé ces montants-là, la remise à jour, qui peut se faire aux six mois, à l'année ou aux deux ans, c'est selon les représentations que des gens pourraient faire. Je vois très bien un organisme comme la Fédération des centres d'action bénévole revenir, peut-être, une fois par année, dire à la Commission: Bien, là, il faudrait réviser ce montant-là.

**Mme Juneau:** Mais ils auront l'obligation de toujours passer par la Commission des transports pour fixer un taux ou l'autre, là. Ça veut dire...

**M. Trudel (Michel):** C'est la Commission qui va le fixer, effectivement, un taux maximum. Ils pourront donner un taux inférieur au taux fixé par la Commission, mais c'est la Commission qui va fixer un barème.

**Mme Juneau:** Oui, c'est ça. Le problème, c'est ça. Mon collègue me fait penser à ça, mais supposons que la Commission dit: Bon, pour cinq ans à venir, c'est gelé.

**M. Trudel (Michel):** Je doute que la Commission rende des décisions de cette nature-là. Elle ne le fait pas pour les autres types de tarifs, là. Les tarifs de taxi sont révisés à chaque année.

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

**M. Holden:** Oui, Mme la Présidente. Peut-être que le ministre pourrait éclaircir une question que je me pose au point de vue juridique. L'article 2 de la Loi sur le transport par taxi dit: «La présente loi s'applique au transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile.» Ensuite, l'article dit: «Elle ne s'applique pas...» Et, là, il y a une série de choses où la loi ne s'applique pas, y compris l'article qui traite de l'utilisation, l'amendement qu'on a maintenant devant nous. Alors, où est la compétence de la Commission si ça ne s'applique pas à ce genre de transport? Où est la compétence de la Commission pour fixer ces montants?

**M. Elkas:** Me Savard, avocat, pourrait répondre à l'autre avocat.

**M. Savard (Gilles):** Si vous me permettez...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Merci. C'est qu'effectivement le premier alinéa, l'alinéa introductif de 2, nous donne le champ d'application de la loi. Donc, on voit qu'elle s'applique à l'ensemble du transport rémunéré des personnes, et le début du deuxième alinéa nous donne des exceptions, qui s'interprètent restrictivement. Lorsqu'on descend au paragraphe 3° du deuxième alinéa, on voit effectivement que c'est un paragraphe qui parle du transport bénévole. Par la modification qui est apportée à l'article 1 du projet, on voit qu'effectivement cette loi-là ne s'appliquera pas à un transporteur bénévole, mais c'est à une condition: en autant que la rémunération ne soit qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile et que cette contribution soit selon le maximum des frais qui a été fixé par la Commission. Donc, tant qu'une personne est à l'intérieur de sa condition, elle n'a pas à avoir de permis; elle n'a pas à être titulaire d'un permis de taxi; elle n'a pas à être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi; et elle n'est pas soumise à des vérifications mécaniques. C'est ça, un peu, qu'on enlève. Mais à partir du moment où elle dépasserait les frais autorisés par la Commission, à ce moment-là, elle devient sujette à l'application de la loi, et ça entraînerait, dans son cas, éventuellement, des poursuites pour du transport illégal, parce qu'elle n'a pas de permis en tant que tel. Le pouvoir de la Commission, en tant que tel, on va le retrouver plus loin dans le projet de loi, de façon très claire, au niveau de l'article 17 du projet de loi, paragraphe 2°. Le paragraphe 2° de l'article 17 du projet de loi introduit un paragraphe 2.1° à l'article 68 de la loi actuelle. Et si on va à 68...

**M. Holden:** «fixer, pour la période...»

**M. Savard:** C'est ça. Donc, c'est les pouvoirs de la Commission des transports. Donc, la Commission des transports peut, et au paragraphe 2.1°, c'est: «fixer, pour la période et pour les territoires qu'elle indique et selon les facteurs...» etc., etc. Donc, c'est ce qui attache un peu les ficelles entre l'intention du législateur, qu'on trouve au niveau du premier article et, dans les faits, comment elle va s'appliquer par le pouvoir de la Commission, qui sera vu plus tard, justement, à la présente commission.

**M. Holden:** Alors, c'est une exception à l'exception. Et la Commission...

**M. Savard:** C'est ça, c'est un encadrement qui est donné et, tant que les personnes restent dans l'encadrement, la Loi sur le transport par taxi ne s'applique pas à elles. Mais, si elles sortent de cet encadrement-là, au niveau du maximum des frais... Elles peuvent char-

ger moins, mais elles ne peuvent pas charger plus. À ce moment-là, tout s'applique.

**M. Holden:** Alors, je remercie le ministre d'avoir demandé à son avocat de m'éclairer, d'éclaircir là-dessus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va? Vous avez demandé le vote, M. le député de Rousseau. Alors, est-ce que l'amendement est adopté? Il n'y a pas d'autres intervenants?

**Une voix:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'amendement est adopté sur division. Est-ce que l'article 1, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division. Bon, alors, j'aimerais avoir une directive pour la suite de nos travaux. Est-ce qu'on revient aux articles suspendus ou si on... M. le député de Lévis, est-ce que vous voulez revenir sur les articles qui ont été suspendus ou si on poursuit après l'article 9?

**M. Garon:** On peut. Ça ne me fait rien. On peut...

**La Présidente (Mme Bélanger):** On peut revenir à l'article 3, qui a été suspendu.

**M. Garon:** À l'article 3, on peut revenir à l'article 3.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'appelle l'article 3. M. le ministre.

#### Permis de taxi (suite)

**M. Elkas:** Le texte proposé. 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».

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

**M. Garon:** Alors, le député de Westmount...

**Une voix:** ...

**M. Garon:** Vous avez le droit de parler vous aussi, mais, ce que je reproche, c'est de ne pas parler. Ce n'est pas de parler que je vous reproche, c'est de ne pas parler quand c'est le temps.

Vous ne m'avez jamais vu empêcher quelqu'un de parler à la commission. Au contraire, j'ai toujours été d'accord pour que les gens parlent au maximum.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 3, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Il y a des commentaires.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas facile de travailler sérieusement. S'il vous plaît, à l'ordre! M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Il est en suspens pour une raison en particulier. Alors, on avait laissé l'article en suspens...

**M. Elkas:** Je peux vous faire souvenir de la raison pour laquelle on l'a fait?

**M. Garon:** Non, je m'en rappelle très bien.

**M. Elkas:** Oui? Allez-y, je vais voir. Je vais tester votre mémoire.

**M. Garon:** Alors, est-ce qu'on les avait étudiés paragraphe par paragraphe, ou on ne les avait pas encore étudiés paragraphe par paragraphe? Il faudrait, comme on l'a laissé en suspens, les voir paragraphe par paragraphe.  
(11 h 30)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, je ne m'en souviens pas, M. le député de Lévis. On va regarder dans le... On a suspendu immédiatement...

**M. Elkas:** Ils ne veulent pas savoir pourquoi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense que c'était parce qu'on entendait des groupes.

**M. Garon:** Entendre des gens.

**M. Elkas:** C'était pour entendre M. Sanscartier, puis il est venu à la dernière heure, le soir. On l'a écouté, puis c'est pour ces raisons-là qu'on a suspendu.

**M. Garon:** Oui. Alors, on va regarder les articles paragraphe par paragraphe.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Parfait. Alors, le paragraphe 1°, la suppression du premier alinéa. Adopté?

**M. Garon:** Attendez un peu.

(Consultation)

**M. Garon:** Alors, ici, le ministre veut supprimer la spécialisation. L'article 18, qu'il veut supprimer, premier alinéa, dit: «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.»

**M. Elkas:** Me Savard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Garon:** Le ministre n'est pas capable de nous donner les réponses lui-même?

**M. Elkas:** Bien oui, je pourrais, mais là on embarque dans le légal. Si vous voulez, on va vous donner une réponse assez... Je peux quasiment prévoir où vous allez, M. le député de Lévis, après trois ans.

**M. Garon:** Vous n'êtes pas capable.

**M. Elkas:** Comme la semaine passée, en Chambre, je le savais. Vous n'étiez même pas rendu à votre troisième question, je savais ce que vous étiez pour poser.

**M. Garon:** Ah oui?

**M. Elkas:** Alors, allez-y, M. le député... Me Savard. Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Ce qui m'intéressait le plus, quand je posais mes questions, c'était de voir la réaction de vos collègues à vos propos. C'était très révélateur.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Oui. Effectivement, si on regardait uniquement le paragraphe 1°, c'est difficile de pouvoir le justifier autrement qu'en disant qu'on l'enlève. Par contre, si on regarde l'ensemble du projet de loi, on va retrouver à l'article 17 du projet de loi — paragraphe 1° de l'article 17 — que l'article 68 de la loi actuelle va être modifié afin d'insérer un paragraphe 1.1°, qui est: «autoriser un titulaire de permis de taxi à spécialiser son entreprise en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe».

Donc, ce que l'on fait, c'est que le premier alinéa de 18, effectivement, n'est pas forcément à la bonne place. Le premier alinéa de l'article 18, actuellement, semble laisser croire que la spécialisation ne se fait que sur demande et de façon automatique.

Cet alinéa-là disparaît au niveau de 18; il se retrouve au niveau des pouvoirs de la Commission. On va voir aussi dans d'autres dispositions qu'il y a des encadrements qui peuvent être faits pour le nombre de véhi-

cules et ces choses-là. Donc, strictement, il s'agit d'un déplacement. Si vous regardez l'article 1.2°, qui suit 1.1°, c'est l'exemple, justement, de l'encadrement que je vous mentionnais, qu'on retrouve aussi au niveau des pouvoirs du gouvernement.

**M. Garon:** Sauf que le principe de spécialisation n'est pas admis par tout le monde dans le secteur du taxi. Il y a beaucoup de réticence à cette spécialisation-là.

**M. Elkas:** Là, on a entendu la semaine...

**M. Garon:** La façon dont elle est appliquée.

**M. Elkas:** Oui, oui. On a entendu, au mois de février, des gens qui représentent l'industrie, et je n'ai pas vu cette réaction. Il y en a certains, entre eux... mais, dans l'ensemble, la grande majorité est pour ce changement.

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'alinéa 1° est adopté sur division. Alinéa 2°?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alinéa 2°, sur division. Alinéa 3°?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alinéa 3°, sur division. Alinéa 4°?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division. Alors, l'article 3 est adopté sur division. J'appelle l'article 4. M. le ministre.

**M. Elkas:** Le texte proposé. 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.»

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est le premier paragraphe, M. le député de Lévis...

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...de l'article 4.

**M. Garon:** Oui. Bon, au fond, les gens vous disent — des gens des ligues A-5 et A-12 — que cet article crée une discrimination intolérable pour leur ligue de taxis. Il permet exclusivement aux titulaires de l'agglomération du centre de Montréal de se spécialiser en limousine. Certains de leurs membres, disent-ils, travaillent depuis 30 et 40 ans sur le taxi, et l'Assemblée nationale s'apprête à permettre à certains détenteurs de permis de taxi d'obtenir une plus-value dans leur permis, et elle le refuse pour le reste de l'île de Montréal. Actuellement, on dit que la valeur des permis sur l'île de Montréal est comparable. Ils disent qu'ils ne comprennent pas pourquoi les députés peuvent accepter de les affecter de cette façon-là. Pourquoi? Parce qu'on fait une distinction quand on dit: «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...», alors que les gens qui sont en dehors de ces agglomérations-là sont traités différemment. Alors, pourquoi? Quel est le but, alors que ça n'existait pas auparavant?

**M. Elkas:** Alors, Mme la Présidente, je pense qu'on avait fait le point. Lorsqu'on a fait la lecture, je pense qu'on l'a mis en suspens après, parce qu'on voulait entendre les gens. Il est évident qu'on veut éviter qu'une personne, mettons, qui doit payer, dans l'agglomération de Québec ou de Montréal, qui paye le gros prix, éviter qu'une personne puisse aller le chercher ailleurs, dans une agglomération autre que Montréal — Val-Bélaire, comme exemple — où ça coûte moins cher, pour venir faire du taxi spécialisé dans les territoires qu'on mentionne. Alors, c'est tout simplement pour éviter qu'il y ait un service déloyal à l'intérieur de l'industrie.

Je pense que ça répond au gros bon sens d'éviter, justement, comme je l'ai mentionné... Je ne sais pas si le député de Lévis écoutait...

**M. Garon:** Oui, oui, j'écoute très bien ce que vous dites, sauf que je ne comprends pas. Vous avez des choses à Montréal qui ne fonctionnent pas, qui sont dans le transport en commun. Vous essayez de les regrouper pour faire un organisme de coordination. Là, vous l'aviez, la coordination, et vous essayez de faire des droits différents selon les ligues de taxis qu'il y a à Montréal, alors qu'eux voudraient avoir les mêmes droits pour chacune des trois agglomérations situées sur l'île de Montréal.

Alors, vous, vous créez des distinctions, selon qu'on reste à telle place ou à telle place, qu'on opère à telle place ou à telle place dans l'île de Montréal. C'est quoi votre cohérence? Il n'y a aucune cohérence. Vous essayez de faire le contraire dans le transport en commun. Vous essayez le contraire dans toutes sortes de domaines, avec le Conseil métropolitain. Là, vous arrivez dans le taxi, vous avez des principes complètement différents. Ils sont dans le même territoire ou ils ne sont

pas dans le même territoire. Est-ce qu'ils sont dans le même territoire rien que pour payer, et, quand c'est pour recevoir, ils ne sont plus dans le même territoire? Quand c'est le transport en commun, vous êtes bien fier de dire qu'on va payer les licences plus cher pour être dans le territoire. Mais quand ils arrivent pour retirer des avantages, là, ils ne sont plus dans le même territoire. Comment ça marche, au juste?

**Le Président (M. Tremblay, Rimouski):** M. le ministre. Son représentant?

**M. Elkas:** M. Michel Trudel.

**Le Président (M. Tremblay, Rimouski):** M. Trudel, à vous la parole.  
(11 h 40)

**M. Trudel (Michel):** Si vous me permettez. Oui. En fait, ils sont dans le même territoire de l'autorité régionale, mais ils ne sont pas dans le même territoire de taxi. Si on prend la Communauté urbaine de Montréal, il y a trois territoires d'agglomération de taxis: il y a le centre; il y a l'est et l'ouest. Le centre, c'est là que se concentre l'activité. C'est là que se concentrent les activités commerciales, les hôtels, le tourisme. C'est là que se concentrent également les demandes de transport par limousine. Ce n'est pas nécessairement dans l'est, ce n'est pas nécessairement dans l'ouest. On a voulu, et ça existe dans la loi d'origine... Dans la Loi sur le transport par taxi, la notion de spécialisation de permis de taxi existe, également la notion d'extension territoriale qui est accordée aux permis qui proviennent de l'agglomération la plus importante d'un territoire donné. À Québec, on n'autorisera pas un taxi qui opère dans Beauport, par exemple... On va l'autoriser à se spécialiser, mais il va se limiter au territoire d'origine de son permis. On ne lui permettra pas de s'étendre à l'ensemble de la Communauté urbaine de Québec, parce que le marché du transport par limousine à Québec n'est pas à Beauport, il est dans Québec. C'est le même principe qui s'applique également à Montréal. Pour le marché de la limousine, la demande est surtout au centre-ville. Donc, on va autoriser un titulaire de permis de taxi de l'est ou de l'ouest de Montréal à se spécialiser en limousine, mais il va opérer dans son territoire d'origine, alors que le permis de taxi de Montréal va se concentrer surtout là où est son marché, dans le centre, et il va pouvoir déborder.

L'amendement qui est apporté ici, ce n'est que pour donner le même privilège à certains titulaires de permis de taxi, certains privilèges qui sont accordés aux titulaires de permis de limousine de grand luxe, qui ont un territoire à l'échelle du Québec, sans contraintes territoriales. Donc, on permet la spécialisation de permis de taxi en limousine de grand luxe avec la même possibilité de territoire à l'échelle du Québec, sans contraintes, mais on ne l'accorde que là où se concentre, encore une fois, l'activité de transport par limousine, la demande, et c'est les centres-villes de Montréal et de Québec. C'est ça l'amendement qui est apporté.

**M. Garon:** Ça veut dire que les gens on le droit d'avoir le bruit dans leur coin, mais pas d'avoir l'ouvrage-

**M. Elkas:** Oui, dans leur coin, parce qu'ils paient pour leur coin. Les tarifs sont très différents. Vous allez demander à une personne au centre-ville de payer 40 000 \$ ou 45 000 \$ pour son permis, pendant qu'une autre, à l'extérieur de l'agglomération, n'en paiera pas autant, et il va faire de la concurrence? C'est le beau jeu. Je viens juste de donner un exemple. Si quelqu'un, à **Val-Bélair**, veut se spécialiser, il faudrait qu'il reste chez lui, coudon! Il paie moins cher. Pourquoi faire de la concurrence à quelqu'un qui paie pas mal plus cher, ici à Québec? C'est un peu pour mettre de l'ordre à l'intérieur, pour protéger les gens qui paient assez cher pour leur permis. Je pense que c'est normal, et je pense qu'on avait accepté...

**M. Garon:** Le permis est de combien?

**M. Elkas:** Dans certains endroits...

**M. Trudel (Michel):** Ça varie énormément. Je n'ai pas les chiffres devant moi. Je pourrais... À Montréal, c'est de l'ordre de 45 000 \$ à 50 000 \$, mais les différences... Si on prend l'agglomération, la région de Québec, de la Communauté urbaine de Québec, les permis varient beaucoup d'un territoire à l'autre. Comme Beauport, Québec, Sainte-Foy, ça varie beaucoup plus que la variation qu'il y a à Montréal entre les trois agglomérations.

**M. Elkas:** Le gars va travailler une éternité pour aller se chercher... Vous l'avez bien dit, ces gens-là ne font pas une grande fortune, sauf certains. Mais je dois vous dire que, pour aller se chercher de l'argent pour payer 40 000 \$ ou 45 000 \$ pour le permis, il me semble qu'il faudrait au moins les protéger.

**M. Trudel (Michel):** J'ajouterais aussi, si vous me le permettez, d'autres éléments. Les agglomérations de taxi de Montréal et de Québec sont les seuls territoires de taxi, au Québec, où le ratio de population est inférieur à 500 habitants. Partout ailleurs, c'est au-delà de ça. Donc, il y a manifestement moins d'habitants pour ces permis-là, à cause du nombre aussi. Juste pour Montréal, il est de 317 habitants par permis, si on regarde dans les ratios à ce niveau-là. Dans l'est et dans l'ouest de Montréal, il est respectivement de 842 et de 894 habitants.

**M. Garon:** Ça ne prouve pas grand-chose, ça. C'est évident que, si je reste à la campagne, j'ai plus de chances d'avoir une automobile, parce que je n'ai pas de transport en commun, je n'ai pas d'autre moyen de me transporter. Ça ne prouve pas **grand-chose**, ce que vous dites là.

**M. Trudel (Michel):** Ce que ça prouve, c'est

qu'il y a moins d'habitants par permis dans les centres...

**M. Garon:** Bien oui. Et puis? «So what?»

**M. Trudel (Michel):** ...ce qui prouve aussi qu'il se rentabilise par une variété d'autres activités commerciales: théâtre, sorties, etc. Effectivement, donc, ça confirme que ça se concentre dans ces agglomérations, ces activités qui génèrent une demande de transport par limousine.

**M. Holden:** Mais pendant la journée, à Montréal, il y a bien du monde d'en dehors qui prennent des taxis à Montréal. Alors, le nombre augmente considérablement si on fait la proportion pendant la journée... pour le monde qui habite le centre-ville.

**M. Garon:** Moi, je ne comprends rien à l'affaire!

**M. Trudel (Michel):** Autre élément, peut-être, à considérer également, c'est qu'on parle de la possibilité de se spécialiser en limousine de grand luxe. L'extension territoriale à l'échelle du Québec, qui n'est accordée qu'aux permis de Montréal et de Québec, il faut voir que c'est une possibilité qu'on donne dans la loi. Si on l'avait permis partout à travers le Québec, les gens auraient magasiné leur permis de taxi là où c'est le moins cher, pour le spécialiser ensuite en limousine de grand luxe, sans contraintes territoriales. Ça aurait donné ce genre de manœuvre là: tout simplement, on magasiné le moins cher.

D'autre part, il faut voir l'ampleur de ce dont on parle. C'est que, présentement, au Québec, il y a 100 permis de limousine de grand luxe qui sont émis. Cette centaine de permis là, elle est surtout dans la région de Montréal, et les gens sont allés chercher des permis de limousine de grand luxe depuis peu, parce que la loi ne permet pas d'émettre des permis de limousine berline, comme la demande voudrait bien avoir des limousines berlines. Le jour où on va lever le moratoire, et permettre la spécialisation de permis de taxi en limousine berline, le nombre de limousines de grand luxe, premièrement, va considérablement diminuer. On donne juste l'opportunité à certains individus, qui voudront se spécialiser en grand luxe, d'avoir cette possibilité de s'étendre à l'ensemble du Québec. Donc, on ne parle pas d'un nombre très volumineux, là, très grand.

**Mme Juneau:** Une petite question, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, Mme la députée de Johnson.

**Mme Juneau:** Tout à l'heure, le ministre a parlé de 45 000 \$ pour un permis de... Est-ce qu'il y a une différence importante entre le coût du permis de grand luxe et de luxe? Est-ce qu'il y a une différence importante?

**M. Elkas:** Cette loi est ici pour le permis...

**Mme Juneau:** Le coût du permis?

**M. Elkas:** Le coût du permis de grand luxe, c'est 5000\$.

**Mme Juneau:** De plus?

**M. Elkas:** Mais si vous voulez...

**M. Garon:** Par automobile.

**Mme Juneau:** Par automobile?

**M. Elkas:** Pardon? Par automobile, par année.

**Mme Juneau:** Par année.

**M. Elkas:** Oui. Mais si vous voulez faire convertir votre taxi, de taxi à limousine... Un chauffeur de taxi, à Montréal, va payer 40 000 \$ ou 50 000 \$ pour son permis, et il va faire une demande de spécialisation en limousine. Mais la différence qu'on vient de mentionner, c'est qu'il y a des endroits où on ne paye pas 45 000 \$.

**Mme Juneau:** Ah oui!

**M. Elkas:** On paye des montants... 10 000\$, 5000 \$, 6000 \$ dépendant de l'endroit. C'est comme M. Trudel le mentionnait. Une personne va faire son marché, va venir le convertir, et elle a l'avantage qu'elle a déjà investi pas mal, surtout sur le territoire qu'elle dessert.

**M. Garon:** Mais là vous ne pensez pas que, ce que vous allez faire, c'est que vous allez créer une plus-value pour les permis, en donnant des droits que vous ne donnez pas aux autres?

**M. Elkas:** Ah... Donnez-moi donc un exemple.

**M. Garon:** Les permis du centre de Montréal, à 40 000 \$ ou 45 000 \$.

**M. Elkas:** Aux taxis déjà convertis?

**M. Garon:** Mais non. Mais le fait qu'il ait le droit de faire ci ou ça, que l'autre n'a pas le droit de le faire, ça va donner une plus-value au permis.

**M. Elkas:** La personne qui se convertit en taxi limousine, il est évident que son permis va valoir, après deux ans, un montant x, dépendant du marché qu'il est allé chercher, et de ce que ça peut valoir. Il y a des gens qui vont dire: Bien, tu as payé 45 000 \$, ça t'a coûté 10 000 \$ pour te convertir, avec l'auto et les autres frais encourus, mettons que je te donne 50 000 \$. Il faut prendre en considération que la personne peut

aller chercher un marché aussi. Est-ce que la personne va se forcer pendant deux ans de temps pour aller chercher une belle clientèle, et se retourner de bord pour vendre au prix qu'elle a acheté? Il me semble qu'on devrait reconnaître aussi l'effort extra que la personne aura fait. M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** La plus-value sur un permis ne va exister que dans la mesure où, effectivement, le nombre est limité. C'est lorsqu'on va le continger que ça va entraîner un effet sur une plus-value, premièrement. Deuxièmement, spécialiser 15, 20, 50 permis même, à Montréal, en limousine, ça aura peu d'effet sur l'ensemble de la valeur marchande de ces permis-là. On parle de 15, 20, 50 permis sur pas loin de 3800, là, à Montréal; 15, 20 permis, par exemple, dans une agglomération plus petite, là, ça a plus d'effet, effectivement, mais à Montréal, avec l'ampleur du nombre de permis qu'il y a déjà, ça ne créera pas une plus-value significative.

**M. Holden:** Mme la Présidente.

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

**M. Holden:** J'ai une certaine expertise dans les limousines...

**Des voix:** Ah! Ah! Ah!

**M. Holden:** Non, mais juste pour... Je ne sais pas si c'est l'endroit pour le mentionner, mais pour le chauffeur de limousine à Montréal, un des gros problèmes, c'est que si un client appelle et dit: Moi, j'arrive par avion, tel tel jour, sur tel tel vol, le chauffeur qui a une limousine, mais pas un permis de limousine, n'a pas le droit d'aller chercher son client à l'aéroport à cause de règlements où les taxis sont limités à ceux qui restent à l'aéroport.

**M. Elkas:** En effet, M. le député, c'est l'aéroport qui a un contrat avec le détenteur des permis de limousine. Il peut y en avoir — je ne sais pas avec qui eux vont transiger — un groupe de 5 ou 10 ou 20...

**M. Holden:** But, since the Mountroyal bankruptcy, the airports in Dorval and Mirabel have been in a state of chaos.

**M. Elkas:** And that... basically, this is what responds to the problem. This really is in response to the problem. And if I had been able to, last fall, I would have introduced this legislation, because it was pressing that we go ahead with this legislation to introduce back...

**M. Holden:** We all know why we were all otherwise occupied last fall.

(11 h 50)

**M. Elkas:** Unfortunately, unfortunately, and the people are suffering, basically in the Greater Montréal area, because we do not have a service that...

**M. Holden:** We do not get the service.

**M. Elkas:** And we do not offer that service, a service that is offered at every other major center in North America. And what we have been trying to do is to make sure we do not make the mistakes that we have made in the past and identify a group of people who are basically experts in transporting people. There are a lot of people, cab drivers out there, who know, who can convert themselves into limousine service and can offer an exceptional service. We felt that we should in fact recognize at least that, rather than get back to what we were doing before and having... you know, having companies such as the one you mentioned...

**M. Holden:** Well there are...

**M. Elkas:** We fall ourselves into a cycle whereby we have got the good years, and we have the bad years and never do we get a service offered...

**M. Holden:** There is a certain number of permits that are sort of frozen at the moment.

**M. Elkas:** ADM by the way has told us that they will accept all limousines authorized by the Commission des transports du Québec.

**M. Holden:** ADM being the...

**M. Elkas:** Aéroports de Montréal.

**M. Holden:** O.K. Ah oui, c'est le nouveau... À la condition de...

**M. Trudel (Michel):** À leurs conditions. ADM va les accepter, à leurs conditions.

**M. Holden:** Ça veut dire qu'il faut payer.

**M. Trudel (Michel):** Bien, certaines exigences. C'est leur domaine.

**M. Elkas:** Ce n'est pas dans leur but d'étouffer le marché non plus. Eux autres, ils veulent l'encourager parce que, comme vous le dites, c'est un service qui est nié, dans le moment, aux passagers de la grande région de Montréal... et à ceux qui viennent de l'extérieur.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Marie-Victorin.

**Mme Vermette:** Oui. Moi, ce que je voudrais savoir, par rapport au territoire, quand on parle de grand luxe, j'imagine qu'ils offrent des services de

grand luxe. Il y a des avantages à prendre le service grand luxe. Ça comporte quoi, ces avantages-là, d'une part? Deuxièmement, souvent il y en a... puis, je me posais une question, parce que, souvent, quand tu prends les grandes limousines grand luxe — il y en a très peu, mais c'est assez particulier — c'est pour des services particuliers, des fêtes, etc., ou des grandes affaires... Ils ont tous des bars là-dedans, une bonne partie ont des bars. C'est régi par qui, ça, ces affaires-là? Il y a quelqu'un qui donne des permis pour les bars? On sait que, dans le code de la route, tu n'es pas supposé avoir de boisson dans ta voiture, alors que ces «grandes luxe» en ont? Où ça va, ça? C'est qui qui régit ça? Il y a un contrôle là-dessus ou il n'y en a pas?

**M. Dufour:** Bonne question.

**M. Elkas:** Me Savard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Oui. En matière de services, en tant que tels, la grosse différence entre un service de luxe et de grand luxe, c'est principalement l'équipement lui-même, c'est-à-dire le véhicule. À l'article 18.1 du Règlement sur le transport par taxi, on retrouve ce qu'est ce véhicule-là. C'est un véhicule qui est effectivement plus long. C'est un véhicule qui va avoir aussi une meilleure finition intérieure, en cuir ou en velours. C'est un véhicule qui doit avoir des équipements comme un téléphone cellulaire, des glaces à commande électrique. En tout cas, des systèmes d'intercommunication, une séparation physique entre le chauffeur et le passager. Ce qu'on constate, c'est que les véhicules qui sont sur la route ont habituellement non seulement au moins ça, mais, habituellement, encore plus. Donc, c'est un service qui est beaucoup plus dispendieux aussi que l'utilisation d'une limousine courte, dont on retrouve la définition à l'article 18 du même règlement. En termes de service de personnel, par contre, ça s'équivaut, c'est-à-dire que le chauffeur peut aussi bien conduire l'une que l'autre. Ils ont la même formation. Habituellement, ces gens-là aussi sont habillés soit en uniforme ou en habit foncé avec cravate. Évidemment, c'est le client qui est entièrement maître du véhicule pour la période qu'il a réservée. En gros, c'est les qualités de service.

Maintenant, sur le bar. Je me souviens qu'en 1985, je crois, aussi, ça avait été posé comme question. Oui, il existe des bars; il n'y a pas de contrôles qui sont faits par qui que ce soit. À l'époque, la réponse qui avait été livrée, en 1985, c'était que c'est un bar, c'est un bar sec, d'après certains titulaires de permis. Mais je ne pourrais pas vous en dire plus pour l'instant. Il n'y a pas de contrôles qui se sont faits, à ma connaissance, à savoir s'il y avait effectivement de l'alcool et, si oui, qui fournit l'alcool. Je vous dis qu'à ma connaissance il n'y a jamais eu, en tout cas, d'enquête, d'inspection ou de recherches qui ont été faites, à savoir s'il y avait de l'alcool, si c'était le titulaire qui fournissait l'alcool, ou si c'est le client qui peut apporter son alcool.

**M. Dufour:** Us fournissent l'alcool.

**Une voix:** Quelle sorte de permis qu'il a?

**M. Holden:** Est-ce que c'est comme si c'était une maison privée, quoi? On loue une maison privée... mobile, quoi?

**M. Morin:** C'est un permis de limousine super, là.

**Mme Vermette:** Oui, c'est ça.

**Une voix:** Grand luxe.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Non, non, je parle de ceux qui ont leur permis. Chez nous, tout est légal.

**M. Savard:** Je n'ai malheureusement pas d'interprétation à vous fournir là-dessus. On ne l'a pas étudié en tant que tel en droit.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Aie, un instant, s'il vous plaît. Voulez-vous, s'il vous plaît, vous adresser à la présidente, parce que je ne sais plus qui a la parole, qui ne l'a pas. Vous avez posé une question, M. le député de...

**M. Holden:** Un bar mobile. Ha, ha, ha!

**Mme Juneau:** Un bar sec.

**M. Elkas:** Je peux demander la question? Est-ce que la personne... Il se limite aux funérailles, baptêmes, mariages ou quoi? Vous ne savez pas, hein?

**M. Garon:** Un bar sec ou un bar...

**M. Morin:** Non.

**M. Dufour:** Dry gin puis dry beer.

**M. Garon:** Ça voulait... C'est quoi, un bar sec?

**M. Elkas:** Est-ce que vous êtes au courant? Vous ne savez pas s'il a un TS?

**Une voix:** Pas d'alcool.

**M. Morin:** Ah, bien, moi...

**M. Savard:** Pas d'alcool.

**M. Garon:** Mettons le cas, là...

**Une voix:** Du jus.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors...

**M. Savard:** Boissons douces.

**M. Garon:** ...peu importe...

**Une voix:** Des bars qui ne sont pas fréquentés par les députés!

**M. Elkas:** Mettons qu'il est...

**M. Dufour:** Qui permettent...

**M. Garon:** ...mettons...

**M. Elkas:** Ah! Ah! Ah!

**M. Elkas:** ...mettons qu'il est TS...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que l'article 4 est adopté?

**M. Garon:** Une question au ministre.

**M. Garon:** ...vous avez quelqu'un qui est... parce qu'il peut y avoir des services de limousine dans les régions aussi. Sherbrooke, par exemple. Il peut y avoir un service de limousine qui existe à Sherbrooke. Vous pouvez en avoir à Trois-Rivières. Alors, comment ça va fonctionner avec cet article-là, si cet article-là est adopté, alors qu'on fait une obligation?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pardon?

**M. Garon:** J'ai une question au ministre.

**M. Elkas:** Ça ne change absolument rien. C'est pour ça qu'il est important de savoir si la personne est détentrice de permis, puis qu'on le sache. Si elle a un TS, bien, là, il est permis de faire son transport... La personne qui fait du transport limité — ce qu'on a décrit, comme: baptêmes, mariages et funérailles — bien, elle, ses affaires de... à l'occasion, mais pas nécessairement ouvert, comme celle qui fait du TS. TS, elle paie le gros prix, elle paie 5000 \$ par année.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Elkas:** Aïe! Aïe! Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Il y a un service de limousine à Alma... pas à Alma, à La Baie, dans le Saguenay. Alors, qu'est-ce qui va arriver, là?

**Une voix:** Là, ils sont à 5000 \$ par année?

**M. Morin:** Oui, mais quelles sont les mesures, Mme la Présidente, de contrôle là-dessus? C'est le problème que je vous ai déjà soumis. Chez nous, nous

**Garon:** Je ne sais pas. Il y a un service...

autres, c'est justement...

**M. Elkas:** Contrôleurs routiers.

**M. Morin:** ...des gens qui avaient un permis, que vous appelez TS, et puis, qui subissaient une concurrence déloyale...

**M. Elkas:** Oui.

**M. Morin:** ...de gens qui n'avaient pas ce permis-là.

**M. Elkas:** Oui, là, O.K.

**M. Morin:** Puis, bon, à ce moment-là, ils ont demandé quelles sont les possibilités, pour la Commission, de contrôler et d'empêcher cette concurrence déloyale là.

**M. Elkas:** Oui. Absolument, oui, O.K. C'est... (12 heures)

**M. Morin:** Alors, en quoi le projet de loi va donner plus d'outils, là, ou...

**M. Elkas:** Rien ne change, sauf...

**M. Morin:** Ça ne change rien.

**M. Elkas:** ...qu'aujourd'hui on va avoir un contrôle plus rigoureux. On a du contrôle routier qu'on n'avait pas autrefois. Et les gens qui n'ont pas leur TS, ils sont venus ici, ils vont avoir des permis restreints, mais les gens qui font de la concurrence déloyale sont venus ici, la dernière fois qu'on a siégé, et puis ils ont gueulé fort, ils sont contre, ils ne veulent pas payer les 5000 \$. Mais, s'ils ne veulent pas les payer, qu'ils se limitent à leur transport restreint. Dans votre cas, la personne qui paye ses 5000 \$, il me semble qu'on devrait au moins respecter l'individu, puis s'assurer qu'il n'y a pas une concurrence déloyale. C'est pour ça qu'on a des contrôleurs routiers dans les régions pour s'assurer qu'on n'en a pas.

**M. Morin:** Mais vous conviendrez, M. le ministre, que de vérifier si le propriétaire du permis s'en tient à du transport restreint, comme vous dites, en service restreint, ce n'est pas facile de vérifier ça.

**M. Elkas:** Bien, savez-vous, si vous étiez à ma place, le printemps passé, lors des graduations...

**M. Morin:** Remarquez bien, je ne veux pas l'être, mais, en tout cas, allez-y.

**M. Elkas:** ...je vais vous dire une chose: Ça n'a pas été drôle, parce qu'il y a bien des gens qui se sont fait tasser; ils n'avaient pas de permis pour transporter les jeunes, pour aller à leur graduation. C'est arrivé dans vos régions aussi, et ces gens-là se sont fait emme-

ner au poste, puis ils n'ont pas pu transporter leurs passagers, puis les passagers avaient payé le prix. Mais, ça, c'est le prix à payer si on ne respecte pas les lois. Mais les contrôleurs routiers sont là pour s'assurer que la loi est appliquée.

**M. Garon:** ...est écrit, là: «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.»

Mais quelqu'un qui va opérer un service de limousine, mettons, au **Saguenay—Lac-Saint-Jean** ou à Sherbrooke, il va falloir qu'il prenne un permis de taxi à Montréal?

**M. Trudel (Michel):** Alors, on parle toujours de spécialisation. C'est prévu dans la loi. Quelqu'un peut prendre son permis de taxi d'origine, même à **Saint-Alexis-des-Monts**, là, et le spécialiser en limousine, sauf qu'il est astreint à son territoire, O.K., son territoire d'origine de taxi...

**M. Garon:** Oui.

**M. Trudel (Michel):** ...ou encore le territoire de l'autorité régionale si son permis de taxi provient de l'agglomération la plus... ou le territoire...

**M. Garon:** Il va pouvoir faire rien que du grand luxe, rien que de la limousine.

**M. Trudel (Michel):** Ça peut être limousine, berline qui peut demander la spécialisation ou limousine de grand luxe. Dans les deux cas, les contraintes territoriales d'origine sont maintenues.

**M. Garon:** Oui, mais quand vous êtes dans un endroit plus petit, là, il faut être plus polyvalent pour gagner sa vie. Vous adoptez une loi qui est faite pour Montréal, là, où tu peux te spécialiser parce qu'il y a un bassin de population. Mais tu arrives à Sherbrooke, par exemple, bien tu ne feras pas nécessairement rien que de ça, il va falloir être polyvalent, parce que ça ne sera pas nécessairement assez, son permis spécialisé.

Alors, on est en train de faire un permis spécialisé, mais il va falloir que, dans les régions, les différentes régions du Québec, ce permis-là soit un petit peu polyvalent, pas seulement spécialisé. Autrement, il n'y aura peut-être pas le volume; en même temps, les gens vont vouloir avoir le service.

**M. Trudel (Michel):** Si vous permettez, c'est qu'il a le droit de faire des mariages, baptêmes, funérailles, etc.

**Une voix:** Bien oui.

**M. Trudel (Michel):** ...il a également le droit de desservir les régions périphériques où il n'y a pas de limousines. Là, dans un territoire donné où il n'y a pas de limousines, c'est ouvert à tous les autres titulaires de permis de limousine. Alors, il a son territoire qui est à lui, le territoire régional, éventuellement, mais partout autour, dans les régions plus rurales, si vous me permettez, bien, il n'y a pas de limousines, il n'y en a pas beaucoup. Donc, tous les territoires qui sont adjacents, il peut les desservir en vertu de l'article 18, deuxième paragraphe de la loi.

**Une voix:** Quatrième alinéa. Le paragraphe 2° du quatrième alinéa de l'article 18.

**M. Trudel (Michel):** Merci.

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

**M. Thérien:** Si je peux me permettre, là, ce qu'a évoqué le député, le problème, justement, c'est qu'il y en a qui payaient leur permis, et il y en avait d'autres qui le faisaient sans permis. La loi précise ça davantage, c'est-à-dire que ça confirme le TS, c'est-à-dire celui qui peut avoir une limousine bien conforme, puis faire toutes sortes d'activités, puis que ça soit plus facile au contrôleur, justement, d'aller vérifier ça. C'est un peu dans ce but-là et permettre, dans la région de Montréal, de transformer des taxis où ils sont en trop grand nombre. Ça fait que la loi précise ça davantage.

**M. Garon:** On a toujours établi la règle comme si, Mme la Présidente, c'était de même dans le monde entier, 5000 \$. À Vancouver, c'est 199 \$, le permis de grand luxe; en Alberta, 320 \$; à Ottawa, 500 \$, de même qu'à Toronto; à Montréal, 5000 \$. Et on établit... on est en train de dire: On est les seuls qui ont le pas dans le monde, tu sais. Il y a quelque chose... On est en train de faire un kit basé sur un permis de 5000 \$, mais sauf que, le permis de 5000 \$, c'est rien qu'au Québec qu'il y a ça, 5000 \$.

Alors, après ça, on dit: Le gars va arriver, mettons, à Sherbrooke. Il n'y a pas du volume pour grand luxe de cette façon-là, mais il va fonctionner comme s'il était à Montréal, puis même, dans les grandes villes avec lesquelles Montréal est en concurrence, même Toronto — c'est quand même plus gros que Montréal, Toronto, maintenant — alors, c'est 500 \$. Pourquoi nous autres, on pense que ça prend 5000 \$, alors qu'eux autres ils fonctionnent à 500 \$, à 200 \$ ou à 300 \$?

**M. Trudel (Michel):** Si vous permettez, là... C'est parce que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Trudel.

**Une voix:** M. Trudel.

**Une voix:** ...lui donne pas, pas grave.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non? M. Trudel.

**M. Garon:** Il n'est pas avocat?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça n'a pas l'air.

**Une voix:** Mais il parle comme un avocat.

**M. Garon:** Bien là, là...

**M. Trudel (Michel):** Depuis que je suis au ministère, on m'a traité de tous les noms, d'avocat et d'ingénieur.

**M. Garon:** Non, non, mais tantôt vous donniez des interprétations à la loi.

**M. Trudel (Michel):** Non, non. Celui avant, Gilles.

**Une voix:** Non, non. C'est celui d'avant.

**M. Garon:** Je n'aime pas beaucoup ça, moi. Je pensais...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. C'est Me Savard.

**M. Garon:** Ah! O.K.

**M. Trudel (Michel):** Je ne donne pas d'interprétation de la loi. Je ne fais qu'apporter des précisions. Par exemple, vous mentionnez qu'à certains endroits on paie 500 \$ par année pour renouveler un permis de limousine, mais on ne tient pas compte des coûts d'acquisition de ces permis-là qui ont leur valeur marchande, au même titre qu'à Montréal. On a des permis de taxi qui sont renouvelés à raison de 100 \$ ou 120 \$ par année, mais il faut quand même l'acquérir, ce permis-là, il faut déboursier 50 000 \$. Donc, il faut voir les choses. Je peux révéler, aussi, qu'il n'y a pas tellement longtemps, à Vancouver, on émettait des permis de taxis, la ville émettait des permis de taxis en les mettant aux enchères.

**M. Garon:** Oui. Puis c'était combien?

**M. Trudel (Michel):** Les permis se payaient pas loin de 90 000 \$ qui étaient versés aux coffres de la municipalité.

**M. Garon:** Oui.

**M. Trudel (Michel):** Non, mais il y a des valeurs marchandes à ces permis-là.

**M. Garon:** Oui.

**M. Trudel (Michel):** Donc, c'est pour ça, là, qu'on est arrivé, nous, avec un montant de l'ordre de 5000 \$ qui correspond à l'effort financier équivalent à l'acquisition d'un permis de taxi.

**M. Garon:** Oui. Prix administratif.

**M. Trudel (Michel):** Maintenant, tantôt, on parlait, dans les régions rurales, où il y a moins de limousines. Il faut dire qu'en région rurale, la personne, est-ce qu'elle va acquérir un permis de limousine...

**M. Garon:** Pas rurale. Je n'ai pas dit rurale, là. Ne charriens pas. J'ai parlé de Sherbrooke...

**M. Trudel (Michel):** Non. Excusez, là.

**M. Garon:** ...Victoriaville...

**M. Trudel (Michel):** Ce n'est pas ça. O.K.

**M. Garon:** ...Trois-Rivières. La Baie, par exemple, il y a un territoire urbain qui a peut-être 200 000 de population, le territoire urbain, dans Chicoutimi, La Baie. On met ça tout ensemble. Prenez sur la rive sud, à Lévis, nous, si on était tous dans la même ville, on serait 125 000. C'est un territoire urbain où on passe d'une ville à l'autre sans s'en rendre compte. Alors, c'est ça, la réalité. Ne parlons pas d'une campagne...

**M. Morin:** ...limousine, on ne s'en aperçoit pas.

**M. Garon:** ...de 300 ou 400 de population, là. Ce n'est pas ça dont on parle, là. Je sais bien qu'il n'y aura pas de service de limousine là. On parle d'un territoire urbain assez important. Même à Rimouski.

**Une voix:** ...

**M. Garon:** Même à Rimouski, il pourrait y avoir un service de limousine.

**M. Trudel (Michel):** Mais, à ce moment-là, si vous me permettez, à ce moment-là, la personne a le choix. Quelqu'un qui veut se lancer dans la limousine, à Rimouski ou ailleurs, peut avoir le choix entre payer 5000 \$ par année pour un permis de limousine de grand luxe ou acquérir un permis de taxi de la place et le spécialiser en limousine, auquel cas il ne paiera pas 50 000 \$, je crois, moi, dans les plus petites villes.

**Une voix:** Il va payer 110 \$ de permis.

**M. Trudel (Michel):** Ah, par année, il va payer 110 \$, mais il va acquérir un permis de taxi dans une région donnée et va le spécialiser, avec l'accord de la Commission, en limousine, puis va opérer...

**M. Garon:** Puis il va payer 5000 \$ par année, après.

**M. Trudel (Michel):** Non, non, non.

**M. Elkas:** Non, non, non.

**M. Trudel (Michel):** Il a acheté un permis de taxi au même titre qu'il aurait pu acheter un permis de taxi à Montréal.

**M. Garon:** S'il est dans le grand luxe, il va payer 5000 \$ par voiture, après.

**Une voix:** Non.

**M. Trudel (Michel):** Non.

**M. Thérien:** S'il achète un permis de taxi...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un instant, M. le député de...

**Une voix:** Excusez-moi.

**Une voix:** ...la parole, Mme la Présidente, le député de Rousseau.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il ne l'a pas demandée.

**M. Garon:** Moi, je pose la question au ministre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il répond à la place des autres.

**M. Morin:** Il l'a prise. Ce n'est pas pareil.

**M. Trudel (Michel):** 5000 \$, c'est une mesure équivalente à l'effort financier d'une personne qui achète un permis de taxi. Par exemple, à Montréal ou à Québec, il va payer 50 000 \$, O.K.? C'était en fonction de cet effort-là qu'on avait fixé ce montant-là, pour ne pas perturber la notion qui était dans la loi de spécialisation. Mais, ailleurs, les permis ne valent pas nécessairement 50 000 \$; ils peuvent valoir 10 000 \$. Alors, la personne va s'acheter un permis de taxi, le spécialiser en limousine, berline ou grand luxe et, dans les deux cas, elle va payer le même montant de droits annuels de l'ordre de 100 \$ parce qu'elle a déjà fait l'acquisition d'un permis de taxi, mais elle est astreinte à son territoire d'origine.

**M. Holden:** Mme la Présidente.

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

**M. Holden:** Est-ce que vous pouvez confirmer que les permis existants continueront? Il n'y aura pas à revenir demander de nouveau les permis qui sont déjà attribués?  
(12 h 10)

**M. Trudel (Michel):** Les permis sont toujours existants. Ils peuvent être révoqués...

**M. Holden:** Oui, oui.

**M. Trudel (Michel):** ...sur décision de la Commission et pour cause...

**M. Holden:** Oui, oui, mais...

**M. Trudel (Michel):** ...mais les personnes, aussi, en n'importe...

**M. Holden:** ...parce qu'il y en a une centaine ou 90 qui sont en suspens actuellement, à Montréal, je crois, les permis de Montroyal...

**M. Elkas:** C'est un permis, «one permit»...

**M. Holden:** Ah!

**M. Elkas:** ...

**M. Holden:** Ah! Comment ça marche pour...

**M. Elkas:** C'est devant les tribunaux, là. It is before the courts. Yes.

**M. Holden:** Ah oui, c'est l'article... je comprends...

**M. Elkas:** On avait le même problème, d'ailleurs, à Rivière-du-Loup. Je pense que le député de Rivière-du-Loup nous avait soulevé le problème, qu'il y a une personne dans la région qui avait un permis TS, elle payait 5000 \$. Alors, si le permis de taxi est moindre, mettons, je ne sais pas, 1000 \$... Non...

**Une voix:** Non.

**M. Elkas:** ...peut-être...

**Une voix:** 10 000 \$.

**M. Elkas:** ...10 000 \$, 12 000 \$, c'est aussi bien de prendre le permis de taxi à 10 000 \$, se convertir en taxi spécialisé ou limousine spécialisée, et éviter les 5000 \$ par année. Ça revient pas mal moins cher. Alors, c'est une option qui protège le petit, aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour l'article 4?

**M. Garon:** Quelqu'un qui... Alors, quelqu'un qui va être dans l'ouest de Montréal ou dans l'est de Montréal va être traité comme un gars de la campagne, au fond?

**M. Trudel (Michel):** Quelqu'un...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Merci. Quelqu'un de l'est ou de l'ouest de Montréal qui se spécialise en limousine va pouvoir opérer une limousine dans son territoire, va pouvoir également desservir la clientèle des aéroports, de l'aéroport de Dorval, parce que, en vertu du règlement sur le transport par taxi, l'aéroport de Dorval fait partie du territoire des trois agglomérations de taxi. Donc, toutes les courses qui se dirigent à Dorval ou originent de Dorval, c'est également dans son territoire, en vertu des dispositions du règlement. Sauf que, en dehors de ça, il ne peut pas venir prendre des clients dans Montréal pour les reconduire, par exemple, à Laval ou des courses Montréal-Montréal. Je parle du centre, parce que c'est le territoire de l'agglomération centrale. Donc, il ne sera pas considéré...

**M. Garon:** Il va pouvoir prendre quelqu'un de Laval pour l'amener à Montréal.

**M. Trudel (Michel):** Pardon?

**M. Garon:** Il va pouvoir prendre quelqu'un de Laval pour l'amener à Montréal.

**M. Trudel (Michel):** Pour l'amener à Montréal-Est, par exemple, ou à Montréal-Ouest. Mais il ne pourra pas le prendre à Laval pour l'amener à Montréal, parce que, le territoire central de Montréal, ce n'est pas son territoire. Il va pouvoir le prendre à Laval, par exemple, pour l'amener à Dorval, ça, oui, parce que Dorval fait partie de son territoire.

**M. Garon:** Sauf qu'à Laval il est chez lui, là. Pourquoi...

**M. Trudel (Michel):** Non, non.

**M. Garon:** ...ne pas prendre quelqu'un de chez lui et l'amener à Montréal?

**M. Trudel (Michel):** On parle d'un permis de taxi qui provient de l'est ou de l'ouest de Montréal. C'est de ça dont vous me parliez tantôt, c'est ça que vous disiez tantôt. Donc, on ne parle pas d'un permis de taxi qui provient...

**M. Garon:** O.K., oui.

**M. Trudel (Michel):** ...de Laval. Donc, il peut prendre des clients n'importe où dans le territoire du Québec pour les amener dans son territoire d'origine, qui est le territoire de Montréal-Est, si on prend un permis de taxi qui provient de Montréal-Est, ou à Dorval aussi, parce que Dorval fait partie de son territoire. Donc, il y a un marché quand même très important pour lui, qui est celui de l'aéroport. Il n'est pas si dépourvu que ça, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour l'article 4?

**Une voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 4 est adopté...

**M. Garon:** Un instant, là. On est au premier paragraphe, là. C'est 18.1...

**La Présidente (Mme Bélanger):** On est au premier paragraphe.

**M. Garon:** ...18.1, là. **Est-ce** qu'il y en a d'autres qui veulent dire un mot? Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, le deuxième paragraphe.

**M. Garon:** «La Commission fait mention de cet endroit sur le permis du titulaire et sur tout certificat.»

**Une voix:** Adopté.

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division. Alors, l'article...

**M. Garon:** Un instant.

**M. Holden:** Mme la Présidente, est-ce qu'on parle de l'article 5?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non.

**M. Garon:** Non.

**M. Holden:** Ah, excusez! Je regrette.

**Une voix:** Pas si vite que ça, le député de Lévis.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 4 est adopté sur division. J'appelle l'article 5. M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, le texte proposé de cette loi est modifié par l'insertion...

**M. Garon:** L'article 4, sur division, pour l'ensemble.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, je l'ai dit.

**M. Elkas:** ...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.»

Mme la Présidente, cet article, ni plus, ni moins, c'est la possibilité de sanction par la Commission... limite l'intérêt spéculatif sur les permis de taxi spécialisés en transport par limousine.

**M. Holden:** Mme la Présidente...

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

**M. Holden:** Mme la Présidente, je me demande si le ministre et tout le monde chez lui a considéré que, quand on dit que la Commission doit révoquer la spécialisation, il y a peut-être des circonstances qui pourraient atténuer, des fois, la révocation. Si on disait que la Commission peut révoquer la spécialisation, ça laisserait la porte ouverte à la Commission de considérer toutes les circonstances entourant une telle infraction. Je ne plaide pas pour l'un ou pour l'autre, mais je me demande: **Est-ce** qu'on a considéré l'obligation de la Commission de faire quelque chose?

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

**M. Elkas:** On voulait s'assurer, Mme la Présidente, que la personne ne retourne pas faire du maraudage ou devenir chauffeur de taxi. Il se spécialise, il reste spécialisé. Il ne faudrait pas qu'il recommence à faire du taxi comme on connaît aujourd'hui. C'est pour ces raisons-là... ou baisser les tarifs, un autre exemple. Mais les exemples sont vraiment limités. On se spécialise ou on reste dans le domaine, puis on respecte les tarifs. M. Savard pourrait donner un complément.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Non, cette fois-ci, c'est maître, là. Monsieur, c'est l'autre.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Holden:** C'est aussi un monsieur.

**M. Savard:** Aussi. Ce qu'il faut considérer...

**M. Garon:** ...

**M. Savard:** Oui.

**M. Elkas:** Oui, lui, il est maître. Il était votre étudiant, M. le député de Lévis. Il était votre étudiant.

**M. Thérien:** Il ne s'en vante pas, il ne s'en vante pas.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Me trouvez-vous bon?

**M. Thérien:** Il ne s'en vante pas.

**M. Elkas:** Ha, ha, ha! Not bad.

**M. Holden:** C'est pour ça que le ministre l'a engagé.

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

**M. Savard:** Au niveau de l'article 20.1, ce qu'il faut surtout considérer pour pouvoir interpréter la justesse d'utiliser un «doit», de créer une obligation à la Commission, c'est d'abord les infractions qui sont visées. Si on regarde dans le premier paragraphe, c'est vraiment des infractions qui sont quand même significatives. C'est quelqu'un qui a conduit une limousine ou fait conduire ses limousines par quelqu'un qui n'a pas le permis de chauffeur. Donc, là, on pense à la protection du client en tant que tel.

Ce qu'on regarde aussi à 45, là, j'y vais de mémoire, c'est quelqu'un qui ne respecte pas les taux et tarifs. Donc, c'est quelqu'un qui va faire de la surfacturation, qui va vraiment, à ce moment-là, encore une fois... c'est la protection du client qui est considérée, qui va abuser du client. Ce qu'il faut savoir aussi, c'est que le devoir qui est fait à la Commission, c'est de révoquer la spécialisation.

Mais, comme sanction, **qu'est-ce** que ça signifie? Ça ne signifie pas que le titulaire de permis, du jour au lendemain, perd entièrement son gagne-pain. Ça signifie juste une chose, c'est que le privilège qu'il avait d'offrir un service de limousine de luxe qui est un peu particulier lui est retiré. Donc, il redevient simple taxi. Et là il a deux choix: ou il continue d'opérer comme simple taxi, ou encore il attend six mois et, après six mois, il peut redemander à la Commission en disant: Bon, j'ai pris ma leçon durant six mois de temps, je suis retourné taxi, j'ai compris et je redemande d'être spécialisé à nouveau.

(12 h 20)

Donc, c'est une sanction qui fait en sorte que les titulaires vont être quand même très intéressés à ne pas contrevenir à la loi mais, s'ils le font, la sanction n'est pas non plus irrévocable. Ce n'est pas un préjudice qui est très, très majeur pour le titulaire du permis de taxi. Il va y avoir, évidemment, une perte économique, parce qu'il va perdre un marché qui, habituellement, est plus rémunérateur que le simple marché du taxi, mais ce sera, à ce moment-là, sa...

**M. Holden:** Est-ce qu'il paie un autre 5000 \$?

**M. Savard:** Non. Ça, les 5000\$... Si vous me

permettez, Mme la Présidente, il y a un petit peu de confusion depuis tout à l'heure. Il y a deux façons légalement de pouvoir opérer une limousine de grand luxe. Ça, c'est un choix d'entrepreneur, au tout début. Il a le choix, premièrement, de ne pas faire de déboursé initial significatif et de demander un permis de limousine de grand luxe à 5000 \$. À ce moment-là, tout ce qu'il a à payer, c'est le véhicule lui-même et 5000 \$ par année. Tant qu'il paie, il peut utiliser le véhicule. Ça, c'est une façon de voir les choses.

La seconde façon, le second choix d'un transporteur par limousine, c'est de dire: Je vais capitaliser. Je vais donc acheter un permis de taxi qui peut être — je vais vous donner un chiffre — de 45 000 \$; ça peut varier énormément, mais, disons, je veux acheter un permis de taxi à 45 000 \$, 50 000 \$. Une fois que ce permis de taxi est acheté, comme l'autre entrepreneur, je m'achète aussi un grand véhicule allongé. Donc, là-dessus, les coûts sont les mêmes sur le véhicule, et je demande à la Commission des transports de me spécialiser. À ce moment-là, cet entrepreneur-là qui a pris l'option deux, lui, ne va payer, de mémoire... c'est 100 \$ ou 200 \$ par les droits de renouvellement par année?

**Une voix:** Pour un taxi ou un permis de taxi?

**M. Savard:** Pour se spécialiser VIP.

**Une voix:** 110\$.

**M. Savard:** 110 \$? 110 \$ par année. Donc, d'un côté, vous avez un entrepreneur qui va payer 5000 \$; de l'autre, quelqu'un va faire le même service que lui, avec le même véhicule, il va payer 110\$. Mais, si on regarde l'ensemble des coûts de l'un et de l'autre, ça revient sensiblement à la même chose. L'un a capitalisé, l'autre n'a pas capitalisé. C'est la seule différence.

**M. Holden:** Merci. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Johnson.

**Mme Juneau:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Vous avez répondu en partie aux interrogations que j'avais, c'est-à-dire quelles sont les raisons, les principales raisons qui font qu'il y a une révocation de permis. Vous avez dit, bon, vous l'avez dit tout à l'heure, sauf que, quand une personne a eu une révocation de permis comme ça, est-ce qu'il y a un suivi et qui fait ce suivi-là? Est-ce que c'est les membres de la Commission qui ont révoqué le permis qui... Parce que le gars, lui, s'il n'est pas suivi, il peut récidiver, entre-temps. Qui suit ça?

**M. Elkas:** Ça dépend de l'endroit. Dans la région de Montréal, où on a un bureau de taxis de la CUM, eux en font beaucoup de surveillance de ces choses. Nous, on se sert, dans les régions, des contrôleurs routiers.

**Mme Juneau:** Des contrôleurs routiers...

**M. Elkas:** Oui.

**Mme Juneau:** ...puis de la Commission urbaine.

**M. Elkas:** D'autres taxis... Oui. C'est la CUM.

**Mme Juneau:** C'est eux qui... Puis, si une personne est prise en flagrant délit de récidive pendant que son permis est révoqué, est-ce que, à ce moment-là, le permis qui est révoqué pour six mois devient révoqué de façon permanente?

**Une voix:** On parle de... Vas-y, Michel.

**M. Trudel (Michel):** Si vous permettez. On parle d'un permis de taxi qui est spécialisé et dont la spécialisation a été révoquée, O.K., et il continue à opérer son permis de cette façon-là.

**Mme Juneau:** Oui. Oui, mais s'il continue à faire...

**Une voix:** La spécialisation?

**M. Trudel (Michel):** Le service de limousine.

**Mme Juneau:** ...le service ou la spécialisation pour laquelle son permis a été révoqué, puis il se fout de ça, puis il continue d'en faire. Est-ce que la Commission a le privilège, le droit ou l'obligation de lui enlever son permis, cette...

**M. Trudel (Michel):** Elle peut. Elle peut. Dans les dispositions actuelles de l'article 28, je pense.

**Une voix:** C'est ça.

**M. Trudel (Michel):** O.K. Alors, l'article 28, qui existe déjà au niveau de la loi, prévoit que la Commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre du Transports, d'une autorité régionale qui pourrait être une communauté urbaine, par exemple, d'une municipalité ou autre, suspendre ou révoquer — là, on parle de révoquer le permis — le permis de taxi lorsque le titulaire ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde supprime, réduit ou étend, sans autorisation de la Commission, les services que son permis l'autorise à fournir.

Alors, il faut la constater, l'infraction, il va y avoir un billet d'infraction, mais le dossier peut être transmis à la Commission pour demander une sanction supplémentaire.

**Mme Juneau:** Il se pourrait que...

**M. Trudel (Michel):** Oui. Oui, oui.

**Mme Juneau:** ...qu'il y ait cette sanction supplé-

mentaire qui fait qu'il révoque son permis...

**M. Trudel (Michel):** Qui pourrait suspendre ou révoquer le permis.

**Mme Juneau:** O.K.

**M. Trudel (Michel):** De taxi, à ce moment-là.

**Mme Juneau:** Oui, oui. Oui, oui. L'un, c'est révoquer la spécialisation et l'autre...

**M. Trudel (Michel):** On ne fait qu'enlever l'étiquette «limousine» sur le taxi.

**Mme Juneau:** O.K. J'ai compris.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de... Avez-vous fini, Mme la députée de Johnson?

**Mme Juneau:** Oui, ça va, madame, merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Marie-Victorin.

**Mme Vermette:** Quand il y a une révocation-suspension, est-ce que, bon, il y a une possibilité d'en appeler de la décision ou c'est irrévocable?

**Une voix:** C'est traité en priorité.

**M. Trudel (Michel):** Oui. Il y a... Vous permettez? Les gens peuvent en appeler des décisions de la Commission en révision. Alors, il y a un mécanisme qui est déjà prévu dans les règles de pratique de la Commission pour la révision des décisions.

**M. Dufour:** S'il gagne, c'est quoi la sanction contre la Commission? Si le type, il y a... Parce que vous pouvez faire... Je suis le député de Jonquière, Mme la Présidente.

Si le type a fait une... ou vous avez le droit de poser des sanctions contre lui, l'individu, et que la Commission, pour une raison ou une autre, décide de ne pas traiter son cas en priorité ou elle prend son temps, il peut revenir au bout de six mois, vous pouvez le faire poireauter pendant x temps, et c'est quoi, au bout?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Tant que la Commission n'aura pas rendu sa décision... Vous mentionnez qu'il peut y avoir des retards. À un moment donné, quelqu'un fait une infraction, ça se rend à la Commission et ça prend du temps. Tant que la décision n'est pas rendue, cette personne-là continue d'exploiter son taxi spécialisé limousine, la décision n'est pas rendue. Donc, s'il y avait retard, il serait le premier à en bénéficier et, quelquefois, on remarque que des procureurs de la défense ont souvent beaucoup de questions préalables et de

mesures à étudier avant qu'on arrive au fond. Mais, bon, ça, c'est le premier élément.

Deuxièmement, dès que la décision est rendue, il y a tous les processus habituels de la Commission qui s'appliquent sur une décision de la Commission. La première étape, c'est une révision. Par la suite, il y a une possibilité, dans certains cas, de se rendre au niveau de la Cour d'appel pour des questions de droit et des choses du genre. C'est le processus habituel de la Commission.

**M. Dufour:** Comme à 18.1, on a traité du lieu d'origine, puis on parle de l'entretien et du remisage, une limousine qui serait à l'extérieur de Montréal, qu'elle soit longtemps à l'extérieur, comment vous pourriez la considérer comme n'étant pas remisee et entretenue à Montréal? Parce que, si une limousine part, puis elle fait le tour du Québec, par exemple, elle part pour deux mois, comment vous traitez ça, ces choses-là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Lorsqu'on regarde l'article 18.1, ce qu'on cherche à établir par 18.1, c'est vraiment la notion de place d'affaires et d'endroit où est garée pour fins de remisage et d'entretien la limousine de grand luxe. Par l'endroit où elle est garée pour fin de remisage et d'entretien, c'est la base de la limousine, c'est-à-dire là où sont les garages permanents. Ce n'est pas des véhicules, habituellement, qui vont rester sur rue en tant que tel.

Donc, si un entrepreneur a une course pour faire, supposons, le tour de la Gaspésie, et ça arrive à l'occasion, même, à partir de Montréal, quelqu'un va prendre une limousine allongée et va faire le tour de la Gaspésie, évidemment, il n'est pas question de considérer si le chauffeur a fait faire un changement d'huile quelque part, là, rendu sur place. Ce qu'il faut regarder, c'est vraiment où est le centre de contrôle de l'entreprise, où sont prises les décisions, où sont les véhicules pour qu'on puisse les inspecter si on veut faire une vérification visuelle du véhicule ou quoi que ce soit. Donc, c'est vraiment la base de l'automobile.

**M. Dufour:** Mais, en principe, il pourrait être longtemps à l'extérieur de Montréal et ne pas être considéré comme tel, selon vos explications.

**M. Savard:** Un...

**M. Dufour:** Parce que, si la place d'affaires est là, il pourrait... Parce qu'on aurait pu libeller ça différemment dans le sens, par exemple, que quelqu'un... que l'automobile ou la limousine qui part de Montréal, qu'elle prenne son client à partir de Montréal et provenant de Montréal. Tandis que là elle pourrait, en servant de ces articles-là... et elle ne serait pas fautive. C'est là que... prendre un client qui est à l'extérieur, qui dit: Bon, tu es rendu ...ou on a emmené M. le

député de Dubuc à Gaspé ou à Percé, puis là le député Garon en prend un autre. On pourrait faire tout le tour du Québec comme ça, et ça ne serait pas... Parce que la place d'affaires, la notion, à mon point de vue, aurait dû aller un petit peu plus loin, aller jusqu'au client.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, merci...

**M. Dufour:** J'ai compris que c'était sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 15 h 28)

**La Présidente (Mme Bélanger):** 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.

Au moment de l'ajournement des travaux, nous étions à discuter de l'article 5.

**M. Garon:** Comme il s'agit d'une nouvelle séance...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Nous avons...

**M. Garon:** ...je pense qu'il faudrait renouveler les... Est-ce qu'on marche sur les mêmes remplacements que ce matin?

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

**M. Garon:** Si on marche sur les mêmes remplacements que ce matin...

**Une voix:** ...les mêmes remplacements que ce matin.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Garon:** ...c'est correct.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Parfait...

**Une voix:** Oui, c'est les mêmes remplacements que ce matin.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...on fonctionne sur les mêmes...

**M. Garon:** ...les mêmes remplacements que ce matin.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...les mêmes remplacements.

**M. Garon:** Ça marche. On sauve du temps. Oui.

**Une voix:** On est rendus à l'article 35.

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'article 5...

**Une voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Juneau:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...parce qu'il n'y en a pas d'article 35, M. le député de...

**Mme Juneau:** Mme la Présidente...

**Une voix:** Elle est drôle.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**Mme Juneau:** Mme la Présidente, avant de commencer l'article 5, est-ce que... J'aurais une question de directive. Franchement, là, je ne sais pas comment l'aborder, mais je vous demande une directive. Ce matin, dans l'intervention du ministre, je lui ai demandé si le fait de modifier l'article 1... si la Fédération des centres d'action bénévole était d'accord, était au courant de ça. Il m'a dit que oui, et je suis revenue pour poser la question: Est-ce que vous avez quelque chose d'écrit pour ça? Je lui ai demandé ça. Bon.

Ce midi, sur l'heure de mon dîner, j'ai contacté mon centre d'action bénévole, chez nous, puis j'en ai parlé, d'ailleurs, Centre d'action bénévole d'Acton Vale, j'en ai parlé, ce matin, de ce centre-là, qui était venu me voir, vendredi. On me disait que, oui, il était exact qu'il y avait eu une communication avec M. Trudel, mais que, l'acceptation de la Fédération, c'était considéré comme une acceptation de trois choses, qu'ils disaient. Puis, d'ailleurs, je me suis fait envoyer le document, et le ministre l'a reçue, cette lettre-là. C'était conditionnel... que le ministre accepte de voir ces trois conditions-là, puis je voudrais la lire, Mme la Présidente, si vous me permettez, puis je voudrais savoir si, vraiment, il y a eu une entente verbale entre la Fédération et le représentant du ministre, conditionnellement à ces trois choses-là, qu'eux autres étaient d'accord d'accepter la modification que vous apportiez.  
(15 h 30)

J'aimerais ça, si vous me permettez, lire les modifications qu'on m'a dites. Il est demandé que soit fixé par le ministre des Transports un moratoire sur l'adoption du projet de loi 62; deuxièmement, la mise sur pied d'un comité interministériel composé d'un représentant du ministère des Transports, du ministre de la Santé et des Services sociaux, programme maintien à domicile, un représentant des municipalités, des représentants d'organismes bénévoles et communautaires dispensateurs de services; et, troisièmement, que ce comité se donne comme mandat d'élargir le débat autour de la problématique de transport et d'accompagnement, tout en mettant à contribution les divers ministères autour des solutions

pratiques pour le bien de la population qu'ils desservent.

On m'a dit que c'était un «package deal», autrement dit, qu'il y avait eu une entente avec M. Trudel, une entente verbale entre M. Trudel et... c'est-à-dire votre représentant et la Fédération pour dire que, oui, ils étaient d'accord avec la modification que vous proposiez, à condition que ces trois choses-là soient dans l'entente. Ils m'ont dit: On n'a pas eu de réponse, pas plus qu'à toutes les lettres qu'on a fait parvenir au ministre, pas plus qu'à cette entente-là qui est supposée.

Alors, je vous pose la directive, Mme la Présidente, je ne sais pas comment... je le sais que l'article a été adopté avec modification, ce matin, mais là, je ne sais pas comment intervenir, là, dans ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais là vous avez mis des revendications conditionnelles, puis vous avez mentionné M. Trudel. Je pense que c'est M. Trudel qui doit répondre à ça, pour le moment.

**Mme Juneau:** C'est le représentant du ministre, là.

**M. Trudel (Michel):** Les discussions qu'on a eues avec la Fédération des centres d'action bénévole, ça s'est fait au téléphone. On a offert, à un certain moment donné, de les rencontrer, mais... Pardon? Il y a eu la rencontre... Il y a eu des discussions, également, avec le ministère de la Santé et des Services sociaux, le service du soutien aux organismes communautaires, qui intervient avec ces centres d'action bénévole là.

Premier point, demander un moratoire sur le projet de loi. Pour nous autres, on devait procéder, compte tenu des autres implications que le projet de loi contient. Donc, on allait de l'avant. On n'a jamais avec eux... et notre dialogue avec eux était engagé avant même cette disposition-là de la loi. On n'a jamais soutenu que ce qu'on apportait comme amendement solutionnait tout le problème du transport bénévole. Il y a beaucoup d'autres facettes que ça comporte, et c'est des choses qu'on avait commencé à discuter avec la Fédération des centres d'action bénévole.

Donc, le comité dont on fait mention, oui, il va y en avoir un, oui, on va les rencontrer avec le ministère de la Santé et des Services sociaux pour discuter des autres facettes de ces questions-là. Il y avait le moratoire, il y avait le comité...

**Mme Juneau:** Le comité et...

**M. Trudel (Michel):** ...et les discussions élargies. Alors, ce dont on a convenu avec eux, c'est qu'on apporte cet amendement-là en enlevant la notion de frais variables et en maintenant l'ancienne notion des frais d'utilisation des véhicules automobiles. On a convenu avec eux qu'il fallait quand même clarifier la situation en fixant un barème. On demande à la Commission de le fixer, mais on n'a pas de moratoire sur cette disposition-là, cependant.

**Mme Juneau:** Mais il n'aurait pas été mieux, dans les circonstances, si vous me permettez, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, oui.

**Mme Juneau:** ...il n'aurait pas été mieux, dans les circonstances, compte tenu que votre projet de loi... dans les autres, ce n'est pas du tout... ça ne réfère pas à la même chose, ça réfère aux permis de voiture de luxe...

**M. Trudel (Michel):** De limousine.

**Mme Juneau:** ...et ainsi de suite. Compte tenu de la demande de la Fédération des centres d'action bénévole, il n'aurait pas été mieux de scinder votre fameux projet de loi et ce premier article-là, compte tenu que ça fait loin d'être l'unanimité? Le ministre me disait, ce matin, qu'il a eu des paquets de lettres de tout le monde, puis tout ça. Il me semble que, si on avait pu retarder au moins l'article 1, ça aurait convenu à tout le monde et il n'y aurait pas eu — je m'excuse de l'expression — le chiard qu'on a là.

**M. Trudel (Michel):** C'est parce que, pour nous, il y avait une certaine urgence. J'avais fait mention qu'il y a eu des plaintes formulées contre des gens qui faisaient du transport, entre guillemets, illégal. Et, pour nous, on ne voulait pas intervenir de cette façon-là. On voulait clarifier la situation en établissant un barème. Parce que là, présentement, là, c'est quoi la juste et raisonnable rémunération d'un transporteur bénévole? Ce n'est pas un contrôleur routier qui va déterminer... On ne voudrait pas que ce soit un juge qui le détermine sur un cas.

Donc, on s'est dit: On va clarifier la situation. On l'a tenté, d'une certaine façon. On nous a dit: Oups! la notion que l'on a établie dans la loi, elle est trop restrictive. Donc, on est revenu à une notion élargie, celle qu'il y avait auparavant, mais on demande à la Commission de la fixer, cette contribution-là, pour que ça soit clair, dorénavant, et on est, en tout cas, convaincu que ça va solutionner une partie de la problématique.

**Mme Juneau:** Si je comprends bien, à votre réponse, c'est qu'il y avait une certaine urgence d'agir à cause des plaintes que vous aviez reçues...

**M. Trudel (Michel):** En effet.

**Mme Juneau:** ...et, deuxièmement, dans les trois conditions, il n'y a que la première que vous n'êtes pas en mesure de leur accorder, en ce qui a trait à la mise sur pied du comité interministériel et d'étudier la problématique de l'ensemble du ministère des Transports, mais l'ensemble des transports et d'accompagnement bénévoles...

**M. Trudel (Michel):** C'est ça.

**Mme Juneau:** ...ça, vous acceptez ces deux conditions-là.

**M. Trudel (Michel):** Oui. D'ailleurs, il y a déjà eu un échange de correspondance entre le ministre Elkas et Marc-Yvan Côté...

**Mme Juneau:** Ah!

**M. Trudel (Michel):** ...sur la mise ensemble de ressources pour étudier cette question-là, de concert avec la Fédération.

**Mme Juneau:** Mais les gens du milieu n'ont pas été informés par écrit, par exemple.

**M. Elkas:** On s'apprête à les informer, mais c'est la courtoisie qu'on vienne ici avant. Aussitôt que c'est passé ici, là, on les informe. On a des lettres, déjà, signées et prêtes à être envoyées à ces gens-là. Le Conseil des ministres s'est prononcé, mercredi passé. Alors, on passe au Conseil des ministres. Après ça, on vient ici, on va rechercher l'approbation et, là, on envoie la correspondance. On les informe. Mais on les a informés verbalement de notre intention de changer la loi, ici, puis c'est à notre avantage, aussi, de s'assurer qu'il y a un comité ministériel pour entendre. Parce que, plus tard, on pourra apporter des changements sans revenir ici pour changer des lois. Il ne faudrait pas faire entendre ces gens-là... s'ils ont quelque chose, des changements importants à apporter à leurs conditions de travail, comme exemple.

**Mme Juneau:** Sur le comité que vous allez former, est-ce qu'il va y avoir des représentants de la Fédération des centres d'action bénévole?

**Une voix:** Oui. Définitivement. Oui.

**Mme Juneau:** Oui? O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**Mme Juneau:** Oui. Je vous remercie, madame.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ceci étant dit, nous revenons à l'article 5 qui était à peu près fini de discuter, au moment où on a quitté à 12 h 30. Est-ce que l'article 5 est adopté?

**M. Garon:** Un instant.

(Consultation)

**M. Garon:** Pourquoi six mois? On est au premier paragraphe, hein? On est au premier paragraphe, à 5, je pense, hein?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui... Non, je pense qu'on était rendus au deuxième.

(Consultation)

**Mme Juneau:** On se posait des questions sur le mot «révoquer» quand on a fini. On n'avait pas adopté...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Révoquer la spécialisation, c'est ça.

**Mme Juneau:** Oui, c'est moi qui avait posé la question sur...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, c'était Francis qui avait la parole en dernier.

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je dis que c'est Francis Dufour, le député de Jonquière, qui avait la parole, au moment où on a quitté.

**M. Garon:** Qu'est-ce qu'il avait demandé?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'était surtout de l'information sur un transporteur par limousines qu'il y avait dans son comté. C'était un cas de comté.

**M. Garon:** Qu'est-ce qui arrive concernant les permis dont parlait M. Sanscartier lorsqu'il est venu en commission? Il nous a dit qu'à un moment donné on lui avait enlevé ses permis, puis on disait qu'il n'en avait plus besoin. Sur les automobiles qu'il avait, on a dit qu'on lui a enlevé ses permis alors que... on lui a dit qu'il n'en avait plus besoin. Il dit, là, au fond, il se trouve à avoir... on se trouve à lui avoir enlevé ses permis en disant qu'il n'en avait plus besoin, puis, maintenant, on exige des permis.

**M. Elkas:** Dans le cas de notre monsieur, là, je vais essayer...

**M. Garon:** Sanscartier.

**M. Elkas:** Oui. Il nous avait demandé la question, ici. Il a fait le point, ici, et je pense que ce qu'il a oublié de nous dire, c'est que, dans le temps, lorsqu'il est apparu devant la commission, il n'a jamais pu démontrer qu'il était détenteur de permis. Parce que, là, c'est une clause grand-père, si vous voulez, mais lui n'a jamais pu démontrer qu'il était détenteur de permis.

**M. Garon:** Oui, mais c'est une question de fait, ça. Des permis, il y en a ou il n'y en a pas.

**M. Elkas:** Hein? Je pense que c'est ça qu'il nous avait mis...

Une voix: M. Trudel.

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Les permis que l'entreprise Sanscartier détenait, à l'époque, c'était... il y a eu des permis restreints pour des mariages, baptêmes, funérailles. Ça, c'était avant 1983.

**M. Garon:** Oui.

**M. Trudel (Michel):** Lorsque la loi, en 1983, a été adoptée, on a déréglementé ces activités-là: mariages, baptêmes, funérailles.

**M. Garon:** Oui.

**M. Trudel (Michel):** Et, à ce moment-là, on a dit aux gens qui avaient des permis restreints pour mariages, baptêmes, funérailles: Vous n'avez plus besoin de permis, c'est déréglementé. Vous pouvez continuer à offrir vos services pour des mariages, baptêmes et funérailles, vous n'avez pas besoin de permis et n'importe qui d'autre, également, peut offrir des services pour ces occasions restreintes là.

**M. Garon:** Mais, là, il aurait besoin de permis, mais vous avez dit que la loi était adoptée.  
(15 h 40)

**M. Trudel (Michel):** Là, s'il veut un permis, ce qu'on prévoit dans la loi, c'est que, si M. Sanscartier veut un permis pour faire des mariages, baptêmes, funérailles, il n'y a aucun problème. On prévoit un permis pour ces occasions-là, un permis restreint, à un montant de l'ordre de 150 \$ par année, mais restreint à ces opérations-là. On revient un petit peu à la situation d'avant, on doit l'admettre, avec ces permis restreints dont on aurait voulu peut-être se débarrasser, sauf cette ouverture-là qu'il y a dans la loi, mais les gens disent: Il y a une exception, c'est une porte ouverte pour faire autre chose.

Et, effectivement, les gens annoncent des services de limousine pour des mariages, baptêmes, funérailles. Ils mettent ça dans les pages jaunes et ajoutent «et autres occasions». Là, les gens les appellent, puis ils offrent des services de limousine. Ce qu'on a voulu cerner et arrêter, c'est ces effets de débordement là.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'il y en a qui ont gardé leurs permis ou si... Parce que, lui, il dit qu'il a perdu ses permis, qu'on ne lui a pas redonné ses permis. On n'a pas dit: Tu n'en as pas besoin, donc, on ne te les donne pas. Est-ce qu'il y en a qui les ont gardés? Parce que, là, il se trouve comme n'en ayant plus.

(Consultation)

**M. Trudel (Michel):** Ceux qui avaient mariages, baptêmes, funérailles n'ont pas renouvelé ces permis-là. Ces permis-là n'ont pas été reconduits parce que la loi disait qu'on n'a pas besoin de permis pour les mariages, baptêmes et funérailles.

**M. Garon:** Mais est-ce qu'il pourrait les avoir quasiment automatiquement ou bien non?

**M. Trudel (Michel):** Ah! ça, il n'y a aucun problème, là. En vertu des dispositions de la loi et du règlement qui suivra, quelqu'un qui veut avoir un permis pour faire des mariages, baptêmes, funérailles, on va lui fournir le permis, s'il rencontre les conditions minimales qu'on va fixer.

**M. Garon:** Parce que, lui, il laissait entendre que c'étaient des permis généraux parce qu'il disait que c'étaient des permis que son père détenait. Il parlait des permis de son père qu'ils n'ont pas renouvelés, qui étaient les permis de la flotte de taxis de son père.

**M. Elkas:** On m'avise que ce sont des permis de mariages, baptêmes et funérailles, mais ce n'était pas un détenteur de permis comme Limousine Montroyal ou les gens qui faisaient du transport de limousine entre l'aéroport de Montréal et Montréal.

**M. Garon:** Bon.

**M. Trudel (Michel):** Si vous me permettez...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** ...un surplus d'informations, c'est qu'à l'époque je dois dire que le contrôle était moins qu'à sa plus simple expression et que les gens qui avaient des permis restreints débordaient largement, à un point tel que peut-être ces gens-là, à la fin, croyaient avoir des droits acquis. Il y a peut-être eu ces débordements prolongés, mais, les permis qu'ils détenaient, c'étaient des permis restreints.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Garon:** Ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 5, adopté?

**M. Garon:** Ce n'est pas l'article 5. C'est le premier paragraphe.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Premier paragraphe, adopté. Deuxième paragraphe.

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Adopté sur division. Deuxième paragraphe.

**M. Garon:** On dit: «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.»

C'est drôlement rédigé, mais en tout cas. Alors, 6

mois, pourquoi 6 mois?

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

**M. Elkas:** ...à réfléchir.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Non, non, mais... 6 mois...

**M. Elkas:** 6 mois! Pourquoi pas 4 mois? pourquoi pas 5 mois?

**M. Garon:** Non, non. C'est ça...

**M. Elkas:** Je pense qu'une période assez raisonnable pour... parce que, comme on l'a mentionné, il y a de bonnes raisons pour lesquelles on le révoque, et puis je pense que le message doit être passé aussi. Si c'est seulement... Ce n'est pas une révocation à vie. Ce n'est pas non plus une révocation de deux semaines où on va abuser du système.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que son permis est révoqué, sa spécialisation est révoquée parce qu'il y a eu de l'illégalité?

**M. Elkas:** C'est ça, certaines infractions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Certaines infractions.

**M. Elkas:** Des tarifs ou il se lance dans du transport qui n'est pas nécessairement du transport de limousine. C'est pas mal limité, ça.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** C'est un peu limité. C'est comme on a mentionné ce matin: la personne se fait prendre à donner, à faire du transport à des tarifs réduits, exemple, ou se lance dans du transport qui est vraiment taxi. Il a choisi d'aller vers le service spécialisé, qu'il reste dans le spécialisé, mais il ne peut pas, du jour au lendemain, penser qu'il va retourner concurrencer l'industrie du taxi.

**M. Garon:** Non, c'est l'article... C'est parce que... Je comprends, mais... Là, on est à 5. Ce midi, à l'heure du dîner, ça a adonné, par hasard, je parlais avec des gens de taxi des différentes régions qui étaient au Parlementaire, puis ils ne comprenaient pas pourquoi ils étaient divisés en sections. On essayait de savoir pourquoi. J'essayais de leur demander pourquoi c'est divisé comme ça, là: l'est, le centre et l'ouest, puis ils ne savaient pas.

**M. Elkas:** Vous parliez à qui, là?

**M. Garon:** Des gens de taxi de Montréal. Quand je vous demandais...

**M. Elkas:** ...les trois ligues de taxis?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Ha, ha, ha! Qu'il y en ait une, ça ferait peut-être notre affaire aussi, mais c'est à eux de... On ne peut pas imposer qu'il y ait une ligue de taxis.

**M. Garon:** Non, non.

**M. Elkas:** Il va falloir que ça vienne du milieu.

**M. Garon:** Mais qu'il y ait un régime différent dans trois régions, plutôt qu'avoir un régime pour les...

**M. Elkas:** Parce qu'on l'a mentionné, au mois de février: Qu'ils s'entendent sur un régime, puis, nous autres, on va s'entendre sur une politique de tarification. Parce que, coudon, ça fait des années que ça existe, ça. Combien d'années, Michel...

**M. Trudel (Michel):** De quoi?

**M. Elkas:** ...les trois ligues?

**M. Trudel (Michel):** Que les trois ligues existent? Depuis 1973.

**M. Garon:** Avant ça?

**M. Trudel (Michel):** Avant ça, c'était du niveau municipal... Alors, il y a 26 municipalités sur l'île de Montréal, il y avait 26 territoires de taxis.

**M. Elkas:** Si on le fait pour ça, pourquoi on ne le ferait pas pour la région de Montréal? Je cite encore l'exemple...

**M. Garon:** Mais, dans toute cette discussion-là, est-ce que vous leur avez demandé s'ils étaient intéressés à avoir...

**M. Elkas:** Une ligue?

**M. Garon:** M. Trudel les a consultés. Est-ce qu'il leur a parlé de la possibilité de faire un régime pour toute l'île avec...

**M. Trudel (Michel):** Si vous permettez...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Si on parle d'un régime pour toute l'île... Si on parle d'un territoire pour toute l'île, ce qu'on leur a dit c'est: Entendez-vous pour... si vous êtes d'accord. Sauf que Montréal, par exemple, le centre, vient de sortir d'un plan de rachat qui a coûté

pas loin de 18 000 000 \$ aux titulaires de permis de taxi pour acheter plus de 1200 permis. Alors, ils ont une certaine résistance à accepter maintenant que les permis de l'est et de l'ouest viennent s'ajouter au bassin qu'ils ont déjà.

D'autre part, nous, on leur dit: Écoutez, il y a des secteurs en expansion sur l'île de Montréal: c'est l'est et l'ouest. Il y a des bassins de population qui sont là, qu'il serait intéressant pour vous de desservir. Ça pourrait éliminer certains conflits de frontières. Quand on passe de l'agglomération de Montréal, puis on va dans l'agglomération de l'est de Montréal, par exemple, on traverse une rue, puis on vient de traverser une ville, puis on est rendu dans un autre territoire de taxis. Alors, il y a peut-être des avantages, mais c'est quand même à eux. On ne leur imposera pas. C'est à eux de s'entendre.

**M. Garon:** Parce que là, quand on regarde ça, il y a eu beaucoup de mouvement de population au cours des dernières années. Assez que les gens de Montréal se plaignent, les gens quittent le centre pour s'en aller rester au nord, au sud, en banlieue. Aujourd'hui, au fond, il y a plus de monde dans le pourtour qu'il y en a dans le centre. Hein?

**M. Thérien:** Ce n'est pas de mouvement commercial... des hôtels de tourisme, là.

**M. Garon:** Les années vont nous le démontrer. Oui, oui, je comprends... Les hôtels et le tourisme. Mais ça ne fait rien. Il y a une grosse mouvance dans les entreprises, actuellement. Il y a des étapes là-dedans. Si vous regardez la sociologie urbaine, le modèle est à peu près toujours le même. Tantôt, qu'est-ce que ça va être l'avenir, je ne le sais pas, mais... Il y a une étape, des fois, quand il s'agit de faire des mouvements, de faire des réunifications. Quand on la manque, l'étape, après ça, ce n'est plus faisable.

Mais moi, ce qui me frappait, quand je leur demandais pourquoi c'est comme ça, je n'ai pas eu le sentiment que c'était quelque chose qui était très voulu ou que c'était quelque chose qui existait, mais... Tandis que, là, on crée des droits différents, alors que la loi...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le député de Lévis, sauf que ce débat-là, il a été fait à l'article 4.

**M. Garon:** Non, non...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, on parle de révocation de permis.

**M. Garon:** Bien, oui, c'est la révocation pour 6 mois, là. On fait une révocation pour 6 mois.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, mais ça n'a rien à voir avec l'agglomération. Ça a affaire avec une infraction causée par...

**M. Garon:** Bien, pour la spécialisation, c'est justement...

**La Présidente (Mme Bélanger):** La spécialisation, ce n'est pas l'agglomération.

**M. Garon:** Bien non, mais ça a affaire avec ça, là. Vos droits de spécialisation ne sont pas les mêmes selon que vous êtes dans tel endroit ou tel endroit.

**Une voix:** ...

**M. Garon:** Bien non. Regardez ici. Il peut...  
(15 h 50)

**Une voix:** C'est les territoires qui changent. Ce n'est pas les droits qui changent.

**M. Garon:** Mais oui... Mais non, non, non. Regardez 18.1: «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...»

**Une voix:** Oui, mais l'article 4 n'a pas été adopté?

**Une voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, il a été adopté.

**M. Garon:** Non. Bien, c'est ça que je dis, mais les pénalités concernent des choses pour des... Si on lit 20.1... je vais vous lire 20.1. Vous allez comprendre: «Lorsqu'un titulaire de permis dont l'entreprise a été spécialisée en vertu de l'article 18...» Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise, là? C'est la pénalité pour ceux qui contreviennent à l'article 18. Alors, ça se lit un petit peu ensemble. C'est comme si on dit: On fait abstraction de l'infraction, puis, après ça, on parle de la pénalité, mais on n'a pas le droit de parler de l'infraction. C'est un peu...

**M. Thérien:** Quelqu'un qui serait spécialisé à l'extérieur aurait aussi cette pénalité-là, là.

**M. Garon:** Bien, ce n'est pas ça. Ce n'est pas ça. C'est qu'on fait souvent des peines qui sont des peines de livre. On voit dans le livre telle chose, tu sais; après ça, on vous condamne pour une peine, au fond, mais est-ce que c'était vraiment nécessaire de faire cette distinction-là? Hein? J'ai déjà vu, moi, quelqu'un qui a déjà été accusé d'exhibitionnisme, parce que, en allant entre Québec et Montréal, il a eu besoin de faire quelque chose sur le bord du chemin, puis il l'a fait sur le bord du chemin, puis il est arrivé un char de police, puis il l'a arrêté pour exhibitionnisme. Puis il a gagné

son procès en cour, comprenez-vous? Mais sauf que, des gnochons, il y en a, ça aussi; tu sais, on ne peut pas ignorer la réalité.

Alors, là, on dit: On met une révocation pour 6 mois, c'est un bâton de baseball, ça. On met un bâton de baseball à quelqu'un pour dire: Bon, parce qu'on n'a pas respecté la spécialité. Mais est-ce qu'on a besoin de cette grande spécialité là dans l'ensemble du territoire, par rapport à l'infraction qu'on met? Ça que je dis... si on regarde tout... Je ne veux pas revenir sur 18, mais, en même temps, je dis: C'est une pénalité qui va avec 18.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Vous dites que...

**M. Garon:** Parce que je comprends les...

**M. Trudel (Michel):** ...il y a des droits différents, ils ont des droits différents sur le même territoire. Le même territoire, c'est la Communauté urbaine et, effectivement, ils ont des droits différents parce que, sur le territoire de la Communauté urbaine, il y a trois agglomérations de taxis, et les taxis de l'est de Montréal, les taxis de l'ouest de Montréal n'ont pas le droit de venir prendre un client dans le centre et de le reconduire dans le centre. Ils n'ont pas le droit, parce que c'est le territoire de Montréal, le centre. Donc, les droits sont effectivement différents, parce que leurs droits sont liés à la définition des territoires de taxis. Un taxi de l'ouest n'a pas le droit de prendre un client dans l'est de Montréal pour l'amener dans le centre de Montréal. Il n'a pas le droit, ce n'est pas son territoire; et ce qu'on dit, nous, c'est que la concentration des activités de transport par limousine, c'est dans le centre de Montréal.

**M. Garon:** C'est ce qu'ils prétendent. Ça, c'est une prétention.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas une prétention. C'est une réalité.

**M. Garon:** Non, non, l'aéroport est où? Il est dans l'ouest.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est neutre.

**Une voix:** Il est neutre.

**M. Trudel (Michel):** Il appartient aux trois.

**M. Garon:** Non, je comprends ça. Les gens qui restent autour, là, ils ont le bruit, ils ont les **emmerdements**, mais ils n'ont pas les avantages.

**M. Elkas:** ...les avantages. Les transporteurs par taxis, les services de limousine dans cette région-là peuvent faire du transport, ils ont accès.

**M. Garon:** Ah oui!

**M. Elkas:** Tu sais, on suggère un régime pour l'ensemble. Mais, si les gens peuvent s'entendre, puis la dernière fois qu'on s'est rencontré, on leur a dit bien clairement: Entendez-vous sur une ligue, puis, nous autres, ça va nous faire plaisir. Mais il faut qu'ils s'entendent.

**M. Trudel (Michel):** Si vous permettez, monsieur, je reviendrais en disant également que la disposition de l'extension territoriale à l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine de Montréal, par exemple, ce n'est pas nouveau avec la loi, les amendements qu'on apporte, ça existe depuis 1985 ou 1986, ça. Donc, c'était là depuis très longtemps, et c'est une application qui est à l'échelle du Québec.

À Québec, par exemple, encore une fois, si on spécialisait un permis de taxi de Beauport en limousine et qu'on lui permettait de s'étendre à l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine de Québec, je ne pense pas que les taxis de Québec seraient très, très heureux de le voir venir de Beauport, parce que le marché de la limousine, à Québec, n'est pas à Beauport. C'est le centre-ville de Québec. Donc, la disposition qui est là existe depuis longtemps et elle est de portée générale.

**M. Garon:** Je comprends tout ça. Je comprends tout ce que vous me dites là, sauf qu'on veut faire payer les permis 30 \$ de plus par les conducteurs, quand ils restent à tel endroit, pour des services qu'ils n'ont pas, on veut les faire payer pour ci, on veut les faire payer pour ça, on veut les faire payer pout tout, mais après ça, quand arrive la répartition des avantages, ils n'ont plus de droit d'être là-dedans. On demande... on pense qu'on va unifier les territoires de cette façon-là.

Mais, pour unifier les territoires, à un moment donné, il faut que les gens aient un certain nombre de choses en commun. Si on les compartimente quand on veut — parce que, moi, je sais que les bureaucraties peuvent compartimenter à tour de bras, sauf que politiquement, là, parce qu'on regarde dans l'organisation politique d'un territoire, quand on les compartimente comme ça, après ça, on leur dit: Bien on aimerait ça que vous pensiez comme région je regrette, le «break» à penser comme région, c'est le gouvernement lui-même qui l'a créé en créant des territoires artificiels. Il l'a dit tantôt. Ça peut être d'un bord de la rue, puis de l'autre bord de la rue, et ce n'est pas le bon bord. Au fond, on crée des territoires artificiels.

Les marchés ne sont pas comme ça, tu sais. Les marchés réels, la réalité n'est pas comme ça. Alors, on les fait, les territoires et, après ça, on établit ça, sauf qu'aujourd'hui, aujourd'hui, les gens disent... Par exemple, ils s'en vont de plus en plus rester à Laval, ils s'en vont rester sur la rive sud, puis ils s'en vont rester de plus en plus... Mais tantôt on va demander la solidarité avec des gens qui, à un moment donné, n'en auront pas parce qu'on les aura tellement compartimentés qu'ils ne

voudront pas être solidaires. Je regrette, là, quand c'était de même avant, on n'avait pas les avantages. Maintenant, on ne veut pas que ça change. Là, ils seront plus nombreux.

Regardez, je regarde aujourd'hui, quand Montréal était plus nombreux, ils imposaient beaucoup de choses. Aujourd'hui, ils ont de la misère à imposer des choses parce que les gens disent non. J'écoutais, avec vos trains de banlieue, quand vous avez parlé, jeudi passé, quand le ministre parlait des trains de banlieue, bien, le résultat, le lendemain, c'est que la rive-sud disait non et que la rive-nord disait non, puis je voyais des ministres, de l'autre côté, qui grommelaient pendant que vous répondiez. Pourquoi? Parce que vous essayez de faire un ensemble et quand on compartimente sur toutes sortes d'affaires, après ça, les gens vont dire: Bien, les avantages qu'on a, on les garde, on ne les partage pas. Pourquoi? Parce qu'on les compartimente dans trop d'affaires, tu sais.

À un moment donné, quand on veut mettre les gens à travailler ensemble, il faut les faire travailler ensemble. Alors, on ne peut pas parler des deux côtés de la bouche en même temps, parce qu'à un moment donné on dit, dans le fond: Vous n'êtes pas... Moi, j'entends votre discours. Ce n'est jamais ce discours-là que vous tenez. Puis vous arrivez avec une loi concrète, là, puis vous mettez des territoires.

**M. Elkas:** Mais les territoires sont existants.

**M. Garon:** Je comprends ça.

**M. Elkas:** Ça existe, puis comme je l'ai dit...

**M. Garon:** Tantôt, dans le transport en commun...

**M. Elkas:** ...puis je le dis assez souvent...

**M. Garon:** ...vous allez être pareil.

**M. Elkas:** Non, non. Non, non.

**M. Garon:** Les gens vont vous dire: Non, on ne veut rien savoir.

**M. Elkas:** Non.

**M. Garon:** Qu'ils paient.

**M. Elkas:** Voulez-vous qu'on discute du transport en commun, là? Si vous voulez embarquer sur ce territoire-là, moi, je vais y aller, mais là, tu sais, pour un projet de loi sur le taxi, un article qui est déjà passé, là, moi, je vous dis simplement qu'il y a trois ligues de taxis sur le territoire de l'île. Ça ne change absolument rien avec ce qu'on est en train de passer, aujourd'hui. La dernière fois qu'on a rencontré ces gens-là, ici, au mois de février, il y a quelqu'un qui a mentionné — je pense que c'est le monsieur de l'ouest ou de

l'est — que, peut-être, il devrait y avoir des ouvertures sur une ligue sur le territoire, mais est-ce au ministre des Transports... Puis j'aimerais bien ça, moi aussi, ce serait bien plus facile. Mais qu'ils s'entendent sur un régime, une ligue, un régime. Ça me ferait plaisir. Puis je pense que c'est une étape à venir. Je pense que je vais pouvoir démontrer, dans l'avenir...

Ce n'est pas une raison pour retarder ce projet de loi, là, parce que ça presse qu'on ait un service de limousine sur le territoire de l'île, que ce soit assez bien encadré, basé sur les ligues existantes. Alors, ce que je vous dis...

**M. Garon:** Mais c'est parce que...

**M. Elkas:** ...c'est qu'au mois de décembre de cette année je vais déposer... Oui, ce que vous dites, en partie, est vrai, qu'il y a des tendances qui changent.

Moi, lorsque je suis venu, j'ai été nommé ministre, j'ai remarqué qu'il y avait quelque chose qui manquait, non seulement pour la grande région de Montréal, pour la grande région de Québec aussi, c'était un plan de transport. Pas un plan d'action, comme il a été déposé par mon collègue, l'ancien ministre des Transports, mais un plan de transport qui englobe l'ensemble des modes de transport, puis qui nous donne toutes les tendances de déplacements et tout ça, puis on va démontrer clairement que, oui, c'est gérable, cette affaire-là, non seulement sur le transport routier, le transport maritime, le transport aérien ou ferroviaire, mais le transport en commun, transport taxi, puis là on va avoir des tendances. Ça va aider énormément ces gens-là pour qu'ils puissent préparer leur avenir. On va pouvoir prédire ce que ça va avoir l'air dans les années 2005...

**M. Garon:** Ah!

**M. Elkas:** On va peut-être s'amener jusqu'à l'an 2011...

**M. Garon:** Ah!

**M. Elkas:** ...mais l'effort est là. Mais non. Mais, là, on nous critique parce qu'il n'y a pas d'efforts de faits pour planifier à l'avance. Mais ce que je vous dis qu'il y a en marche, aujourd'hui, des plans de transport dans toutes et pour toutes les grandes régions de la province de Québec. C'est en marche, aujourd'hui. Vous allez être surpris de ce que ça peut nous donner. Ça va être de bons outils pour nous permettre de planifier et d'assurer où on s'en va avec les dépenses sur le transport, qu'importe le mode que ces plans de transport vont s'arrimer avec... On va arrimer nos dépenses avec les plans de transport déposés.

Vous avez raison, quand vous dites: Oui, il y a des gens qui... La population de Montréal est en diminution...

Une voix: En diminution.

(16 heures)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Diminution.

**M. Elkas:** Diminution.

**M. Garon:** Il y a des grandes mutations.

**M. Elkas:** Et puis les banlieues. Mais, même à l'intérieur, les déplacements dans l'ouest, dans le centre ou dans le sud sont bien différents de ce qu'ils étaient, il y a cinq ans. Moi, je me souviens, dans les années quatre-vingt, au début de l'année quatre-vingt, le pourcentage de déplacements de travail, pour les gens du West Island, 86 %, c'est l'ensemble, sur le centre-ville, puis, aujourd'hui, on voit que ce n'est plus le cas; 46 % des voyages au travail restent dans le West Island.

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Puis, par contre...

**M. Garon:** Ah!

**M. Elkas:** Par contre... Non, mais, par contre...

**M. Garon:** Pourquoi?

**M. Elkas:** Non, non, mais laissez-moi finir.

**M. Garon:** C'est exactement ce que j'ai dit.

**M. Elkas:** Non, non.

**M. Garon:** Quand la population se déplace, après ça, les usines se déplacent.

**M. Elkas:** Mais une minute! Minute! Ça ne veut pas dire que le volume de transport qui va au centre-ville a diminué. Il y a d'autres endroits, comme l'Île-Perrot, Vaudreuil, qui s'enlignent sur le train de banlieue, comme exemple, puis se rendent dans le centre-ville. C'est-à-dire qu'il n'y a pas une diminution au niveau de voyage-travail, mais ça change dans le territoire. Puis il faut tenir compte de ces changements-là ou des déplacements lorsqu'on planifie le transport en commun, exemple.

Alors, vous allez dire... Vous avez raison en partie, mais ça ne veut pas dire que ça a diminué. Pas au point qu'on pense.

**M. Garon:** Non, parce que...

**M. Elkas:** Puis on veut l'encourager, d'ailleurs. Mais, là, on est «out of the subject», on est hors sujet, si vous me permettez, on est rendu... On était à l'amende.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ce débat-là a été fait sur l'article 4. Là, on est rendu à 5. Est-ce que le deuxième paragraphe de l'article 5 est adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division. L'ensemble de l'article 5 est adopté sur division.

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'appelle l'article 7 parce que l'article 6 a déjà été adopté.

**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.»

O.K. Ça, vous comprenez qu'après qu'il a été spécialisé il doit avoir été spécialisé pendant une période de 2 ans avant qu'il revienne comme taxi ordinaire. Ce n'est pas ça? S'il veut revendre, excusez.

**M. Trudel (Michel):** S'il veut vendre à un tiers.

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

**M. Elkas:** Oui, excusez, je me suis avancé. Il peut revenir taxi n'importe quand mais il ne peut pas vendre à l'intérieur des 2 ans. S'il veut revenir comme chauffeur de taxi à l'intérieur des 2 ans, il peut le faire. S'il veut vendre, il faut qu'il attende 2 ans.

**M. Garon:** Mais pourquoi, ça?

**M. Elkas:** Pour éviter, justement, la spéculation à court terme.

**M. Garon:** Ce n'est pas nécessairement de la spéculation. Moi, je prends ma retraite. Sauf que je pense, **dépendamment** de l'état du marché au moment où je prends ma retraite, que c'est mieux de le vendre comme taxi. Alors, en quoi... Je ne spéculer sur rien. C'est que, à ce moment-là, je prends ma retraite. C'est quoi le but de l'affaire, là? Je ne comprends pas trop l'histoire. Parce que les gens de la Ligue de taxis de l'Est nous disent que, eux autres, ils aimeraient ça qu'ils puissent redevenir... Ils suggèrent même un amendement pour que le permis de taxi transféré en limousine puisse redevenir permis de taxi en tout temps: Le titulaire de permis de taxi spécialisé limousine ne pourra vendre son permis avant qu'il ne redeviennent permis de taxi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel?

**M. Trudel (Michel):** Est-ce qu'on le dépose?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien, c'est quoi, là, avant? Voulez-vous répondre à...

**M. Trudel (Michel):** En fait, la Ligue de taxis de l'Est a soulevé des questions dans une lettre qui a été adressée à M. Garon, dont j'ai reçu copie, et j'ai fait

une réponse au président de la Ligue de taxis de l'Est. Peut-être que ça pourrait être intéressant de déposer la réponse que je lui adressais.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, j'accepte...

**M. Trudel (Michel):** Parce qu'il y a des éléments de réponse, donc, qui sont contenus dans la lettre. J'ai cinq copies, ici, là.

(Consultation)

**M. Elkas:** Vous avez mentionné M. le député de Lévis...

**M. Garon:** Est-ce que le ministre a répondu, lui?

#### Document déposé

**La Présidente (Mme Bélanger):** On autorise le dépôt?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Bien, ça dépend. Est-ce que le ministre a répondu ou si...

**M. Elkas:** Ça avait été adressé à M. Garon, pas au ministre. On a envoyé une copie au ministre, puis le ministre l'a envoyée aux fonctionnaires...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est M. Trudel qui a répondu.

**M. Elkas:** ...qui ont répondu pour l'ensemble. Je pense que le point que vous avez fait, c'est que si une personne... Vous achetez un taxi, vous vous spécialisez et, à l'intérieur de 2 ans, vous décidez de prendre votre retraite. Il n'y a rien qui vous empêche de retourner comme taxi et de vendre le permis de taxi.

**Mme Vermette:** Cet avant-midi, on disait que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Marie-Victorin.

**Mme Vermette:** Au cours d'une des interventions d'un député ministériel, il disait que, bon, il y avait trop de taxis ordinaires actuellement; donc, c'est pour ça qu'on favorisait davantage les taxis-limousines. Mais a-t-on fait un relevé par rapport à la population, par rapport aux besoins, le nombre de limousines, de taxis-limousines dont on pourrait avoir besoin, en fin de compte, pour ne pas revenir avec une autre problématique à peu près comme dans les permis de taxi ordinaire et, là, qu'on arrive à jouer là-dedans régulièrement, et là qu'on mette des lois plus astreignantes, dans le fond, juste parce qu'on a des quotas trop élevés et qu'on n'a pas été assez clairvoyant pour y voir?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Alors, le projet de loi, un peu plus loin, prévoit le pouvoir de la Commission de limiter le nombre de taxis qui seront spécialisés en limousines. Maintenant, on n'a pas voulu fixer de quotas ou encadrer de façon très stricte ce contingentement-là. On se dit que le transport par limousine, c'est un transport qui peut se développer par lui-même par une mise en marché, par les activités commerciales de ces entreprises-là et, à ce moment-là, la Commission est en mesure, à chaque fois que quelqu'un demande une spécialisation en limousine, d'entendre les parties, parce que c'est publié, les gens peuvent s'y opposer, la Commission peut entendre les parties et rendre sa décision. Et, dans l'intérêt public, elle peut décider, un jour, qu'il y a suffisamment de limousines dans un territoire donné. Mais le marché de la limousine comme tel, c'est un marché qui peut se développer par de la mise en marché, par du développement de services spécialisés, du contrat, etc.

**Mme Vermette:** Maintenant, si vous dites: Par intérêt public, par réglementation, on peut arriver à dire qu'il y a trop de limousines et, en tout cas, à stopper ça un peu, dans l'intérêt public. Un gars qui est pris avec cet article-là, 32.2, il faut qu'il s'écoule 2 ans depuis sa spécialisation pour avoir un autre permis. Lui, il n'est plus capable, il n'arrive plus, il a de la misère, il veut vendre. Il ne pourra pas. Il vend la spécialité mais il ne vend pas, finalement, la licence de permis de taxi ordinaire; à ce moment-là, il faut qu'il attende 2 ans?

**M. Trudel (Michel):** Je vais répondre, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Ce qu'on dit, c'est qu'un permis de taxi, une fois qu'il a été autorisé par la Commission à se spécialiser, ne peut pas être vendu à une autre personne avec l'étiquette «spécialisé» avant 2 ans. Il peut être vendu à n'importe qui avant, mais à la condition qu'il redevienne simple taxi. Et ça n'empêche pas le même titulaire, si au bout de 6 mois il veut redevenir taxi...

**Mme Vermette:** Il peut redevenir.

**M. Trudel (Michel):** ...il peut redevenir taxi. Ce qu'on veut éviter, c'est que des gens demandent à la Commission de se spécialiser et, une fois qu'ils ont l'autorisation, se retournent de bord et trouvent un acheteur. Et c'est là qu'ils vont spéculer à court terme. C'est ça qu'on veut éviter.

**Mme Vermette:** Une surenchère.

**M. Trudel (Michel):** On veut l'obliger, au moins, à l'exploiter pendant 2 ans, à avoir un véhicule de luxe,

à développer sa clientèle, et donc à l'exploiter. Au terme de 2 ans, il pourra le vendre tel quel.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Garon:** Un instant.  
(16 h 10)

(Consultation)

**Mme Vermette:** Pas avant que se soient écoulés 2 ans pour s'établir une clientèle et vraiment bien administrer et, tout ça, ça prend 2 ans? C'est votre évaluation, 2 ans? Ça aurait pu être un an, ça aurait pu être 6 mois, ça aurait pu être 3 ans. Pourquoi arriver à 2 ans? C'est quoi? Vous considérez que, 2 ans, c'est... Pourquoi ce délai de 2 ans plutôt que n'importe quel autre délai? Il doit y avoir une raison pour qu'on arrive à 2 ans.

**M. Trudel (Michel):** C'est un délai raisonnable pour développer sa clientèle et établir son entreprise au-delà duquel il peut vendre son actif, son achalandage. Il fallait fixer un délai.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va? Est-ce que l'article 7 est adopté?

**M. Garon:** Un instant... Je regarde les arguments qui avaient été donnés dans la lettre qui a été envoyée.

**Mme Vermette:** Je vais juste arriver au niveau du délai. On dit, d'après cette lettre-là, qu'on considère que votre affaire est peut-être bonne, mais que c'est à court terme; en fin de compte, à long terme, ça ne changera rien au niveau de la spéculation parce que, après 2 ans, de toute façon, s'ils ont des permis de spécialisation, les surenchères vont se faire. La surenchère va se faire de toute façon. Il n'y a pas de mesures pour empêcher ça après ce délai-là, après 2 ans?

Vous voulez contrôler pendant 2 ans. Donc, à court terme, on dit: Oui, effectivement. Je pense que c'est ce qui est écrit. On disait que, à court terme, vous arrêtez les spéculations abusives mais, à long terme, plus ou moins, parce qu'il peut y avoir de la surenchère et de la spéculation abusive.

**M. Trudel (Michel):** Si vous permettez, je pense qu'il faut distinguer entre une spéculation à court terme, juste sur l'autorisation qui vient d'être accordée à un titulaire, et la valeur ajoutée à une entreprise, la plus-value qui vient de la mise en marché et des efforts d'investissement qu'un entrepreneur a faits pour développer sa clientèle. Dans le transport par limousine, on ne fait du maraudage, on n'attend pas à un poste face à une station de métro, on attend les appels. Donc, c'est beaucoup sur...

**Mme Vermette:** Oui, mais on peut faire toutes sortes de sollicitation pour ça, par exemple.

**M. Trudel (Michel):** D'accord, mais c'est quand même sur réservation.

**M. Elkas:** Il va y avoir des investissements qui vont être faits par des groupements; exemple, il y en a **peut-être** une vingtaine qui vont faire des ententes avec les compagnies aériennes. Sky Cars est un bel exemple où les gens ont déjà une limousine prête pour le voyageur en première classe lorsqu'il arrive à un aéroport de Montréal. Alors, il faut investir pour avoir un retour. Ces gens-là, évidemment, après 2 ans, vont avoir, comme on l'a mentionné, une plus-value à leur investissement. C'est seulement juste qu'ils en ressortent un peu après avoir investi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'on continue toujours à lire l'argument de M. Trudel?

Mme Vermette: Oui, on pourrait faire lecture de cet argument-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, je pense qu'on pourrait **peut-être** suspendre pour le temps que vous lisez ça parce que...

**M. Garon:** On a fini de le lire, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui? Bon, ça va.

**M. Garon:** On y réfléchit, on vient de le voir. La lettre a été écrite le 17. M. Trudel, ça lui a pris **13** jours pour l'écrire, sa lettre; il a fallu qu'il y pense. Alors, nous...

**M. Elkas:** On a eu des discussions avec les gens entre-temps.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça, c'est une affirmation gratuite que ça lui a pris 13 jours pour l'écrire.

**M. Garon:** Je remarque que la lettre que j'ai reçue était datée du 17 mars 1993.

**M. Trudel (Michel):** Si je pouvais me permettre...

**M. Garon:** Il l'a peut-être reçue plus tard; je ne sais pas quand il l'a reçue.

**M. Trudel (Michel):** ...la lettre qu'on m'a envoyée... Parce qu'on m'a envoyé une lettre accompagnée de la lettre adressée à M. Garon. La lettre est datée du 18 et je l'ai reçue le 22. Entre-temps, je pense qu'il y a eu une fin de semaine, si on peut m'excuser.

**M. Garon:** Moi, je vais vous dire une chose: elle est datée du 17 et je l'ai reçue le 18. Mon accusé de réception est du 18.

**M. Elkas:** Avez-vous répondu?

**M. Garon:** Immédiatement. Elle est datée du 17. Je vais vous montrer à quel point...

**M. Elkas:** Oui, un accusé de **réception** c'est une chose mais...

**M. Garon:** Non, j'ai répondu.

**M. Elkas:** ...est-ce qu'il y a du jus dans votre...

**M. Garon:** J'ai dit: J'ai pris connaissance de votre lettre du 17 mars dernier — c'est daté du 18 — dans laquelle vous m'informiez de votre décision de ne plus appuyer la mise en application de l'article 18.1 du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi, et je vous en remercie. Soyez assuré que j'ai pris bonne note de vos recommandations quant à certains autres articles du projet de loi et j'en tiendrai compte lorsque se poursuivra, en commission parlementaire de l'aménagement et des équipements, l'étude détaillée du projet de loi modifiant la Loi sur le transport par taxi.

Vous comprenez, je ne peux pas être plus rapide: 24 heures!

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

**M. Garon:** Je l'ai reçue le 17. C'est-à-dire qu'elle a été expédiée le 17 et, le 18, j'en accusais réception. Vous, ceux qui vous disent des fois... Comme le député de Rousseau, des fois, qui dit des affirmations... On essaie de ne pas niaiser avec la «puck» du côté de mon bureau.

**M. Elkas:** Non, mais là c'est un accusé de **reception**. Est-ce que vous avez fait une étude de la lettre?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Puis vous avez préparé un projet de réponse? Si vous pouvez le déposer.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a plus de...

**M. Garon:** Non. On a dit qu'on en tiendrait compte parce que c'est vous qui êtes en charge du projet de loi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a une chose, M. le député de Lévis...

**M. Elkas:** Ah oui, c'est vrai, il ne faut pas que j'oublie Disraeli.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...il y a une chose qu'on peut constater, c'est que votre lettre est moins longue à écrire que celle de M. Trudel, parce

qu'il y a plus de contenu dans celle de M. Trudel que dans la vôtre.

**M. Garon:** Moi, je me rappelle toujours la parole de l'Évangile qui disait: La vérité est une.

M. Elkas: Est quoi?

**M. Garon:** On dit toujours que les choses, quand c'est vrai, c'est habituellement simple; quand c'est bien compliqué, je me méfie toujours, moi, au point de départ.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien non, mais les deux lettres ne se comparent pas, M. Garon.

**M. Garon:** Non, je comprends. Les gens, tout ce qu'ils demandaient... Ce n'est pas compliqué ce qu'ils demandaient...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il a répondu à chacun des articles qu'ils demandaient.

**M. Garon:** ...ils demandaient de pouvoir vendre le permis. Regardez ce qui est dit, ce n'est pas compliqué, ils demandaient que l'article soit libellé de la façon suivante: Que le permis de taxi transféré en limousine puisse redevenir permis de taxi en tout temps. Le titulaire du permis de taxi spécialisé, de limousine, ne pourra vendre son permis avant qu'il ne redevienne permis de taxi. Alors, c'est ça qu'ils souhaitaient.

Moi, je ne suis pas dans le taxi. Établissons une chose au point de départ, moi, je ne suis pas dans le taxi et je ne pense pas y être éventuellement. Alors, je ne défends pas des intérêts personnels là-dedans. Il y a des gens qui sont dans cette industrie-là; je sais à quel point c'est difficile d'être un gars dans le taxi parce que...

Et qu'il y ait plus de taxis à Montréal, ça ne m'étonne pas. Vous avez parlé rien que du tourisme, là. Moi, je pense qu'il y a une donnée de base qu'il faudrait comprendre aussi, dont le monde ne parle pas souvent, mais c'est une des villes en Amérique du Nord où il y a le moins de propriétaires d'automobile, Montréal. C'est une ville où il y a beaucoup de gens qui n'ont pas d'automobile. C'est une des villes en Amérique du Nord où il y a le plus de gens qui ne sont pas propriétaires d'une automobile. Ça, vous n'avez pas mentionné ça une fois. Habituellement, les gens qui n'ont pas d'automobile, bien, dans certains cas, ils prennent un taxi. Combien de gens, quand ils sont malades... Moi, je regarde dans mon comté, là. Les gens qui sont malades, les gens qui sont infirmes, les gens qui ont une mauvaise santé, souvent, ils ne peuvent même pas se permettre d'aller prendre l'autobus ou d'aller au coin de la rue, et puis ils prennent un taxi.

Quand vous dites qu'il y a plus de taxis à Montréal qu'il y en a dans le reste, je ne nie pas ça, mais il y a une raison. Moi, je pense qu'une des raisons, ce n'est pas seulement les touristes. On donne toujours l'impression que le monde vit à cause des touristes. Habituelle-

ment, les gens qui sont touristes, ils se greffent à des gens qui restent dans la place; sauf qu'à Montréal il n'y a pas beaucoup de gens qui sont propriétaires d'une automobile. C'est même surprenant quand on voit ça, les statistiques, le nombre de personnes qui n'ont pas d'automobile à Montréal, alors qu'on dit qu'on vit dans le règne de l'automobile. C'est même surprenant. Je vais vous dire, la première fois que j'ai vu les statistiques là-dessus, j'ai été surpris.

On parle toujours comme si, un taxi, c'est pour les touristes; moi, je ne suis pas sûr de ça. Moi, je pense qu'une grande partie des clientèles des taxis, c'est des gens de Montréal, des gens qui restent à Montréal et dans l'est de Montréal. Et même l'autre jour, j'ai pris un taxi — j'avais marché — parce que je voulais me rendre compte par moi-même. Pas me faire conter ça par un fonctionnaire, par moi-même. J'ai marché de Radio-Canada quasiment jusqu'au Stade olympique; ça fait une bonne marche. J'avais du temps de libre. Il y avait un rendez-vous que je devais avoir et il y a eu une modification, un contretemps de quelqu'un, alors j'avais du temps de libre. J'ai dit: Tiens, je vais regarder comment ça marche. En revenant, j'avais marché trop loin, je me suis rendu compte que je n'aurais pas le temps de revenir à pied. On a fait un bout et puis on a pris un taxi. Vous vous rappelez? On a pris le taxi. J'ai dit: Demeurez-vous alentour? Il a dit: Non, non, ça fait longtemps que je suis parti. J'ai dit: Vous demeurez où? Il a dit: Je demeure sur la rive sud, mais je fais du taxi ici depuis tant d'années. C'était un gars qui avait une cinquantaine d'années; il avait l'air plus jeune que son âge, d'ailleurs. Il m'a dit: Non, je viens faire du taxi ici. Parce que je faisais du taxi ici, mais, maintenant, le quartier s'est délabré, le quartier n'est plus ce qu'il était. Il a dit: Moi, je voulais améliorer mon affaire. Il est allé rester sur la rive sud, mais il continue à faire du taxi à Montréal.

(16 h 20)

Tu sais, quand on regarde ça, là, au fond, la réalité, c'était ça. Mais le danger, c'est qu'à Montréal je trouve que ça va mal. Je trouve ça triste, parce que je trouve que ça va mal. Et je me demande si tous ces carcans-là ne contribuent pas à ce que ça aille mal. Il y a trop de carcans, puis il y a trop de chasses gardées, puis il y a trop de compartiments. Je remarque là-dedans qu'on ne recherche pas assez la qualité de vie. On crée beaucoup de réglementation, beaucoup d'affaires, mais la qualité...

C'est un endroit merveilleux, l'île de Montréal. C'est beau, l'île de Montréal. Il n'y a pas un endroit qui a des plans d'eau comme ça. Il y a beaucoup de choses, mais ce n'est pas mis en valeur. Ça n'a pas de bon sens. C'est...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, là, on est un petit peu...

M. Elkas: Bon, bien là, c'est dommage...

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Je pourrais embarquer dans le débat, je veux dire...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui. Malheureusement, là, ce n'est pas...

**M. Elkas:** ...la ville de Montréal et puis le territoire, mais le transport...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas l'objet de notre...

**M. Garon:** S'il y avait eu de la rénovation urbaine, on aurait peut-être eu moins besoin de transport en commun.

**M. Elkas:** Mais on a peut-être le meilleur transport en commun...

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** ...en Amérique du Nord. C'est un peu la raison qu'on n'a pas d'automobile dans le centre-ville...

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** ...où on a de la haute densité, il est évident, puis on a un bon service de transport en commun.

**M. Garon:** Il n'y a pas beaucoup de densité à Montréal.

**M. Elkas:** Le centre-ville, vous parlez, là?

**M. Garon:** On ne parle pas de la bâtisse d'Hydro-Québec, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je m'excuse, mais, là, il n'est pas question de transport en commun dans ce projet de loi.

**M. Garon:** Le monde reste...

**M. Elkas:** Non, non. Je sais, mais...

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'aimerais revenir à la pertinence du débat...

**M. Elkas:** Je sais, mais on dit des choses...

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...à l'article 7, s'il vous plaît.

**M. Morin:** Vous faites bien.

**Mme Vermette:** On est dans le taxi spécialisé.

**M. Morin:** Vous faites bien de remettre le minis-

tre à l'ordre. Vous faites bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais je remets aussi le député de Lévis à l'ordre, parce qu'il...

**M. Morin:** Non, on était correct. Il est très pertinent, le député de Lévis.

**M. Elkas:** C'est lui qui m'amène là. Il dit des affirmations gratuites.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous arrivez, vous là, M. le député de Dubuc.

**M. Elkas:** Des affirmations gratuites, il faut répondre de temps en temps.

**Mme Vermette:** Par rapport, Mme la Présidente, à cet article 7, si on veut revenir dans le sujet, je voulais juste vérifier pourquoi, en fait, on a peur de la spéculation à court terme ou, en tout cas, bon, on veut empêcher qu'il y ait trop de spéculation à ce niveau-là. On veut protéger, en fait, les gens qui investissent dans les taxis spécialisés, mais, par contre, les gens qui sont dans ce domaine-là, ils nous disent que, actuellement, il n'y a pas de réglementation par rapport à ça ou, en tout cas, il n'y a pas de lois qui les régissent actuellement, puis qu'il n'y a pas de problèmes. Ça a l'air d'assez bien aller. Alors, pourquoi vous arrivez avec cette loi-là? Est-ce que vous vous êtes aperçus qu'il y avait quelque chose qui ne fonctionnait pas?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je m'excuse, mais cet article-là a été débattu largement en février. Pourquoi il avait été suspendu, c'est parce qu'on attendait d'avoir...

**Mme Vermette:** Je n'étais pas là en février.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous n'étiez pas là, justement, et une personne qui détenait un permis de spécialisation était d'accord avec cet article-là.

**Des voix:** M. Ratté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Ratté. Il était très d'accord. Vous vous souvenez, M. le député de Lévis, qu'il était bien d'accord que...

**M. Garon:** De la ville de Québec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je ne comprends pas qu'on...

**M. Morin:** Mais là, l'article 7, il n'est pas adopté?

**M. Garon:** Non. M. Ratté...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Ratté a une compagnie de taxis, puis, lui, il dit qu'il était d'accord que pour monter la clientèle...

**Mme Vermette:** Ça prenait 2 ans.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...d'un taxi, ça prenait un minimum de 2 ans.

**Mme Vermette:** C'est parce que je me réfèrais à la demande de la Ligue de taxis de l'Est de Montréal.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, mais la Ligue de taxis, si vous avez bien regardé à la page 5, ce qu'ils demandent, eux autres, c'est d'avoir le droit de redevenir taxi en tout temps, puis vous l'avez dans ça.

**Mme Vermette:** Non, mais... Oui, mais ce n'est pas nécessairement en tout temps, c'est... Ah! De redevenir taxi, oui, oui, en tout temps.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En tout temps, il peut revenir...

**Mme Vermette:** Mais ils ne peuvent pas vendre, par exemple, leur permis spécialisé...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Avant 2 ans.

**Mme Vermette:** ...en tout temps. Ça prend 2 ans. Parce qu'il y a eu des abus, antérieurement. C'est pour ça que vous faites ça ou quoi?

**M. Elkas:** C'est pour l'éviter.

**Mme Vermette:** Avez-vous vérifié ou parce que...

**M. Elkas:** C'est pour l'éviter.

**Mme Vermette:** Oui, mais, actuellement, ça existe.

**M. Elkas:** Mais...

**Mme Vermette:** Ils doivent faire des transactions, habituellement.

**M. Elkas:** Ça m'étonne vraiment. Ça m'étonne un peu, là.

**Mme Vermette:** Oui.

**M. Elkas:** Je comprends que vous êtes nouvelle dans le dossier, mais vous êtes de la région de Montréal. Vous savez le grand manque du service spécialisé, puis le «free for all» qu'on a eu dans le passé, puis le problème qu'on a devant la cour, aujourd'hui, avec

certaines compagnies. On veut mettre de l'ordre et offrir à la ville de Montréal le même service...

**M. Garon:** Ça, c'est nécessaire.

**M. Elkas:** ...qui existe dans toutes les grandes villes de l'Amérique du Nord, puis là on...

**M. Garon:** Un service de limousine...

**M. Elkas:** Puis là on s'accroche, on s'accroche, puis on s'accroche. Sur quoi? Et puis nous, notre job, nous autres, c'est de s'assurer... On ne sera pas parfait, mais on va prévenir des problèmes. Quand on fait notre planification, on essaie de voir ce que ça peut apporter, un service semblable. Qu'est-ce que ça donne si on permet à l'individu qui a un permis spécialisé de le revendre 2 jours plus tard? Vous le savez comme moi, vous connaissez la région de Montréal, il y a des gens qui sont très capables de faire de la grande spéculation.

**Mme Vermette:** Il y en a dans la ville de Laval aussi.

**M. Garon:** Le plus gros des spéculateurs, c'est à Laval qu'ils spéculent.

**M. Elkas:** Il n'y en a pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce que ça va?

**M. Elkas:** Alors, il n'y en a pas d'abus, mais on veut l'éviter.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour ne pas permettre la vente d'un permis spécialisé avant 2 ans?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division. J'appelle l'article 9 amendé qui avait été suspendu. L'article 8 est adopté. Alors, l'article 9 a été amendé, l'amendement avait été adopté mais, par contre, l'article tel qu'amendé n'avait pas été adopté, il avait été suspendu. Pour quelle raison, je ne m'en souviens plus.

**M. Garon:** On était rendu là, je pense.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense qu'on était rendu...

**M. Garon:** Est-ce qu'on n'était pas rendu là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Je pense que, oui, c'est ça. On va regarder, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** La raison, c'est parce qu'on était rendu là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On était rendu au bout du temps.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** On avait suspendu l'article à l'heure du souper. Alors, est-ce que vous voulez alinéa par alinéa, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Oui, alinéa par alinéa, s'il vous plaît, c'est plus simple.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'amendement qui avait été adopté, c'était: Remplacer 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.»

Après débat, l'amendement est adopté. Ça a été marqué là par la secrétaire.

**M. Garon:** L'amendement, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'amendement a été adopté déjà.

**M. Morin:** Vous nous dites ça pour ne pas qu'on reparle dessus, là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Exactement.

**M. Garon:** C'est au paragraphe 2°.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est ça, deuxièmement, oui.

**M. Garon:** Là, vous allez m'appeler l'article 9 tel qu'amendé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Garon:** Là, on va commencer par le premier paragraphe. Voulez-vous le lire?

**La Présidente (Mme Bélanger):** «La Commission peut autoriser un transfert d'un permis de taxi si:

«1° le cessionnaire satisfait aux exigences prescrites par règlement pour être titulaire d'un permis de taxi.»

C'est déjà dans la loi.

**M. Elkas:** C'est une restructuration du texte, ça existe déjà.

**M. Garon:** À quel article?

**M. Elkas:** À 37.

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'article 37.

**M. Garon:** À 37.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Garon:** Mais là vous changez le règlement pas mal.

**M. Elkas:** Dans le deuxième?

**M. Garon:** En tout ça, celui-là, on peut dire «vérifié». Bien, c'est-à-dire...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Adopté.

**M. Garon:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Deuxièmement, ça a été changé par l'amendement qui a été adopté. Alors, on revient au deuxième paragraphe.

**M. Garon:** Il ne faut pas aller trop vite. Votre loi, d'ailleurs, vous prévoyez qu'elle ne sera pas adoptée avant le 31 mars 1993. Vous-même, vous l'avez marqué: «le cédant démontre, dans le cas d'un **nouveau** permis de taxi délivré après le 31 mars 1993...» Vous ne voulez pas adopter une loi le 1er avril!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

(Consultation)

**M. Garon:** Pourquoi on écrit ça, qu'il l'ait opéré pendant 2 ans avant de le vendre?

**M. Elkas:** On revient encore au point qu'on a soulevé tout à l'heure.

**M. Garon:** S'il meurt, le monsieur, et que c'est sa veuve qui veut opérer le taxi, qu'est-ce qui arrive? (16 h 30)

(Consultation)

**M. Garon:** Pourquoi vous avez marqué le 31 mars 1993?

**M. Elkas:** Parce que c'était prévu qu'on aurait pu le passer dans ce temps-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le député de Lévis, mais ça a été adopté, ce paragraphe-là, dans l'amendement. Il est remplacé, ce paragraphe-là, par: «Dans le cas d'un nouveau permis de taxi...»

**M. Garon:** On le regarde tel qu'amendé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On le remplace. Ce n'est plus lui, ce n'est pas «tel qu'amendé».

**M. Garon:** Je ne me rappelle pas. C'est possible,

ce que vous dites.

**M. Elkas:** Me Savard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Regardez: «dans le cas d'un nouveau permis de taxi...» est remplacé par le suivant: «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.» C'est ça, ce paragraphe-là.

**M. Garon:** O.K. Il est changé.

**M. Elkas:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Puis il est adopté. Ça va?

**M. Garon:** Ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, là, j'appelle...

**M. Garon:** Le 2°.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...le deuxième paragraphe. Par l'addition, après le deuxième alinéa, de l'alinéa suivant:

«Le paragraphe 2° du premier alinéa ne s'applique pas à un permis délivré en vertu de l'article 91 ou 94.0.1.»

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a des commentaires sur ce paragraphe? M. le ministre?

**M. Garon:** J'attends des explications du ministre.

**M. Elkas:** Bien, c'est seulement dans les cas de mariages, baptêmes, **funérailles**. Les limousines grand luxe, ceux où on a des permis annuels, ils peuvent transférer à l'intérieur des 24 mois.

**M. Garon:** Ils peuvent transférer autant qu'ils veulent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Garon:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 9 est adopté dans son ensemble?

**M. Elkas:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'appelle l'article 10.

**M. Garon:** Ah non, pardon! L'article 9, sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Adopté sur division.

**M. Garon:** Oui. Je ne prends pas de chance.

### Permis de chauffeur de taxi

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'article 10.

M. le ministre.

**M. Elkas:** Il y a un amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a un amendement. Est-ce que je pourrais l'avoir? À l'article 10, il y a un amendement. C'est: Supprimer, dans la sixième ligne de l'article 41.4.01, introduit par l'article 10 du projet de loi, les mots «réussi l'examen de passage.».

**M. Garon:** Je ne l'ai pas, l'amendement, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous les avez eus au mois de février.

**M. Garon:** La liste que j'ai ne doit pas être complète, à ce moment-là. J'ai 9, puis, après ça, ça passe à 13. J'ai 17. Je n'ai pas 10. Alors, il y a eu une deuxième liste; moi, je ne l'ai pas eue, celle-là. Je ne l'ai pas, celle-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous l'avez, là?

**M. Elkas:** Mais elle était dans le cahier autrefois.

**M. Garon:** Non. C'est ce que j'ai dans le cahier, je n'en ai pas d'autres. Puis ça n'y est pas. Et c'est comme s'il y avait eu un autre groupe d'amendements. Moi, celui que j'avais, le groupe broché, c'était 2, 9, 13...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il est dans l'autre cahier, dans le cahier du ministre, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Il y a des amendements en péché! On voit que le ministre n'est pas sûr de lui!

**M. Morin:** C'est en liasse, il y a des amendements en liasse.

**M. Elkas:** Wo, wo, wo! On parle de quoi, là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** De l'amendement.

**M. Elkas:** Ça, c'est un amendement qu'on a apporté, et puis c'est à la demande des associations et

des ligues de taxis, de ne pas avoir de notes d'examen. On voulait obliger les cours dans certains cas, surtout au niveau du recyclage. Je pense que, dans l'ensemble, ça va être très bien, si on prend comme exemple la formation au niveau du transport adapté. Ça va aller très, très bien. Toutes les régions de la province embarquent sur cette formation-là, et puis tout ce qu'on demandait, c'était: On ne veut pas de notes d'examen. On a acquiescé à leur demande.

**M. Garon:** Mais les examens, là...

**M. Elkas:** Le recyclage...

**M. Garon:** Je vais poser la question, parce que je suis allé à Montréal...

**M. Elkas:** Le recyclage...

**M. Garon:** ...la semaine dernière pour rencontrer des groupes, et ils m'ont dit qu'il y avait des gens, récemment, à qui on a donné des permis de taxi, qui ne parlaient ni le français ni l'anglais. Est-ce que c'est vrai ça?

**Une voix:** À Montréal, ça existe.

**M. Garon:** On me dit qu'à Montréal là...

(Consultation)

**M. Elkas:** Pour répondre à la question du député, si la personne passe son examen, l'examen est en français. Si elle veut le passer en anglais, c'est permis, mais il va aller... C'est l'Office de la langue française qui va déterminer si la personne peut suffisamment parler le français pour offrir le service. Mais je ne sais pas, c'est peut-être des cas... Est-ce que vous avez un cas particulier, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** J'étais dans la préparation de mes crédits et je suis allé rencontrer des gens à Montréal, dans différents domaines. À un moment donné, des gens qui sont dans le domaine des aéroports m'ont dit qu'ils ne trouvaient pas ça très, très fort qu'on donne des permis de taxi à des gens qui ne parlaient ni le français ni l'anglais parce qu'ils ont dit: Imaginez-vous quelqu'un qui arrive dans un taxi, à l'aéroport, et qu'il se retrouve avec quelqu'un qui ne parle ni français ni anglais. Moi, je ne dis pas ça comme quelque chose que je... Ça m'a été dit.

(Consultation)

**M. Elkas:** Les gens qui vous ont fait savoir que ça existait sur l'île de Montréal, est-ce qu'ils avaient des exemples? Parce qu'on sait qu'une grande partie de ces chauffeurs, ce sont des gens qui sont des immigrants qui viennent dans ces pays, mais il y a des ententes entre la CUM et l'Office de la langue française pour s'assurer

que la personne a une connaissance de la langue, qu'elle peut la parler et travailler dans cette langue. Ils disent, si vous permettez, «a working knowledge of the language».

**M. Garon:** Moi, c'est parce que je ne veux pas, je ne peux pas...

**M. Elkas:** C'est une compétence de la CUM, en passant.

**M. Garon:** Habituellement, je vais vous dire une chose: je vérifie les choses. Là je vous dis que je l'ai eu comme information. On m'a dit ça; je ne l'ai pas vérifié. Je ne veux pas nommer des groupes. On m'a nommé des groupes également, on m'a dit de quelle nationalité étaient les gens qui avaient eu des permis, mais je ne veux pas les déclarer ici, sans avoir rien vérifié, pour que, après ça, on dise: Vous avez porté des accusations concernant tel groupe ou tel groupe; vous ne pouvez pas le prouver. Je ne peux pas le prouver là; ça m'a été mentionné concernant des gens qui auraient eu des permis et qui ne parleraient ni le français ni l'anglais.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, est-ce que je peux vous faire entendre Richard Boyer, qui est du Bureau du taxi de Montréal et qui peut peut-être vous donner une explication de la façon que ça se fait?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a consentement?

**M. Elkas:** Est-ce que ça vous dérange?

**M. Garon:** Non.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, si vous voulez prendre place à la table.

**M. Elkas:** M. Richard Boyer.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Peut-être à la table là-bas.

**M. Garon:** Est-ce un bureau qui dépend du gouvernement?

**M. Elkas:** Non, de la Communauté urbaine de Montréal, de la CUM.

**M. Garon:** Il serait mieux de s'asseoir au bout de la table, comme intervenant.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, s'il est comme intervenant; il devrait aller s'asseoir au bout de la table.

Est-ce que vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

(16 h 40)

**M. Boyer (Richard):** Oui. Mon mon est Richard Boyer. Je suis directeur du Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal, Bureau du taxi qui est chargé de voir à la réglementation...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'on peut déterminer le temps avant? Cinq minutes?

**M. Boyer:** Je peux vous répondre en deux si vous voulez.

**La Présidente (Mme Bélanger):** En deux minutes? Il dit qu'il peut répondre en deux minutes.

**M. Garon:** Il n'y a pas de temps en particulier au fond. C'est le ministre qui a dit: Je vais demander au Bureau...

**M. Elkas:** Non, mais en réponse à la question que vous avez posée...

**M. Garon:** Oui, oui, c'est ça.

**M. Elkas:** C'est pour ça. Je voulais qu'on éclaircisse le point précédent.

**M. Garon:** Non, mais c'est plutôt de moi que la présidente se méfie. Il n'y a pas besoin d'avoir de méfiance, c'est vous qui avez demandé au monsieur d'intervenir.

**M. Elkas:** Je veux m'assurer que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est parce qu'il ne faut pas partir un débat de deux heures là-dessus.

**M. Garon:** Non, non, je l'ai dit...

**M. Elkas:** Prenez deux ou trois minutes, M. Boyer, je vous en prie.

**M. Boyer:** Écoutez, je veux juste vous dire...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Boyer.

**M. Boyer:** Tout nouveau chauffeur qui veut obtenir un permis de travail, un permis de chauffeur de taxi doit se qualifier, passer un examen à nos bureaux.

Pour être admis à l'examen, il doit, réglementairement parlant, comprendre, parler et lire suffisamment le français. On fait évaluer les connaissances de la langue par l'Office de la langue française. Si la personne réussit son examen à l'Office de la langue française — et c'est un examen qui est le même que pour les techniciens, par exemple — elle est admise à nos bureaux pour passer l'examen pour l'obtention du permis de chauffeur de taxi. D'autre part, dans la réglementation, il est déjà prévu que la personne doit lire, parler et comprendre le français.

**M. Garon:** À l'Office de la langue française, qui fait passer l'examen? Le savez-vous?

**M. Boyer:** Les spécialistes de l'Office. C'est un examen qui porte sur la connaissance écrite, l'expression orale et la compréhension orale. C'est un examen en trois parties. Techniquement, les gens sont référés par nous à l'Office et le résultat nous revient avec une photo de la personne.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Garon:** Est-ce que ce sont les gens de l'Office qui administrent l'examen ou si c'est un pouvoir délégué à quelqu'un d'autre?

**M. Boyer:** Ce sont les gens de l'Office qui administrent l'examen, à notre connaissance.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Garon:** Donc, techniquement, c'est impossible qu'il y ait des gens qui ont eu un permis qui ne parlaient pas le français ni l'anglais.

**M. Boyer:** Je vous dirais que, techniquement, depuis qu'on fait passer un examen, c'est-à-dire depuis cinq ans... Parce qu'on a renouvelé tous ceux qui étaient détenteurs de permis au moment où la Communauté urbaine a pris en charge ce mandat-là... Techniquement, tous ceux qui ont obtenu le permis de la Communauté, tous ceux qui ont passé l'examen depuis cinq ans, je vous dirais qu'il faut qu'ils parlent français.

**M. Morin:** Lorsqu'un permis est transféré à quelqu'un d'autre ou vendu à quelqu'un d'autre, est-ce que l'autre personne est admissible aux mêmes exigences?

**M. Boyer:** Il y a une nuance, là; on parle du permis de travail...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Permis de travail.

**M. Boyer:** ...du permis de chauffeur de taxi qui lui donne le droit de conduire le véhicule. Ce n'est pas le permis de taxi.

**M. Morin:** O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Permis de travail.

Merci, M. Boyer.

**M. Garon:** Merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**M. Garon:** Lequel?

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'article 10.

**M. Garon:** Pourriez-vous le lire, l'amendement, parce qu'on a des amendements... J'ai toutes sortes... J'ai deux ou trois listes d'amendements, je ne le sais plus lesquels.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est: Supprimer, dans la sixième ligne de l'article 41.4.01, introduit par l'article 10 du projet de loi, les mots «réussi l'examen de passage».

**Mme Vermette:** Dans le fond, c'est juste une connaissance que vous voulez qu'il ait?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est adopté?

**M. Garon:** Attendez un peu.

(Consultation)

**M. Garon:** C'est seulement pour le renouvellement, l'article ici?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas pour le renouvellement, c'est pour le permis de travail.

**M. Garon:** Non, non. L'amendement vient dans un article qui porte uniquement sur le renouvellement du permis, n'est-ce pas?

**M. Elkas:** On veut faire aussi du recyclage. Si la Commission, si le Bureau de taxi veut faire du recyclage pour ses chauffeurs, il n'y a rien qui les en empêche, un peu comme...

**M. Garon:** Non, non. Je comprends tout ça. Ce que je veux dire, on dit ici, dans l'amendement: «Une personne qui exerce son métier de chauffeur de taxi sur le territoire indiqué par un règlement en vertu du paragraphe 17.2° [...] ne peut renouveler son permis de chauffeur de taxi que si elle a assisté au cours de formation prescrit par un règlement édicté en vertu de l'un ou l'autre de ces articles, réussi l'examen de passage — on l'a enlevé — satisfait aux autres conditions et payé les droits.» Ce n'est que dans le cas de renouvellement, ici, qu'on dit qu'on ne parle pas d'examen.

Je comprends. On a des examens du Barreau, par exemple, à chaque année. Pas des examens, des cours de Barreau à chaque année. S'il fallait faire passer des examens aux avocats à chaque année, il y aurait des problèmes. Parce que, au fond, on dit qu'il y a des cours de recyclage, c'est une affaire, mais repasser des examens à chaque fois pour se qualifier dans sa profession, ça aurait été exorbitant, à mon avis, par rapport aux autres domaines. On se qualifie au point de départ et, après ça, il y a réajustement. C'est pour cela que

vous dites que «réussi l'examen de passage» on l'enlève, mais seulement dans le cas des renouvellements de permis.

**M. Savard (Gilles):** Si vous me permettez, madame?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, Me Savard.

**M. Savard:** Effectivement, l'article ne vise que les renouvellements de permis, donc, les gens qui sont déjà en exercice de leur métier et qui, par ces cours, vont pouvoir acquérir des connaissances par suite de modifications législatives réglementaires ou de pratique.

**M. Garon:** Ça, c'est correct.

**M. Savard:** Dans le cas d'un nouveau chauffeur qui rentre pour la première fois dans ce métier-là, c'est par son cours et son examen qu'il va suivre, initial, que déjà les nouveaux renseignements vont être intégrés et qu'il va pouvoir les apprendre, et ça va être évalué comme le reste de ses connaissances pour entrer dans le cours. Donc, c'est de rafraîchir un petit peu les connaissances pendant une certaine périodicité.

**M. Garon:** L'amendement, adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'amendement est adopté.

Alors, avant d'étudier l'article 10, tel qu'amendé, j'aimerais... Tout à l'heure, quand on a adopté l'article 9, j'ai omis de dire que l'article 9 était adopté tel qu'amendé...

**M. Garon:** Alors, il faut le rouvrir?

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...sur division.

**M. Garon:** Il faut rouvrir l'article 9.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Absolument pas, je rectifie seulement.

**M. Garon:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'article 10, premier paragraphe.

**M. Garon:** Ça reste sur division pareil.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, oui, c'est sur division. J'avais omis de dire «tel qu'amendé».

**M. Garon:** Article 10.

**M. Elkas:** Adopté.

**M. Garon:** Attendez un peu. Quel est le but de

votre article, M. le ministre. Vous avez parlé de l'amendement, vous n'avez pas parlé de l'article.

(Consultation)

**M. Elkas:** C'est un pouvoir qu'on se donne. Ça ne veut pas dire qu'on va le rendre ou rendre les cours obligatoires du jour au lendemain. Je vais donner comme exemple le cours de formation sur le transport adapté. Si, dans son ensemble, 99,9 % de tous les chauffeurs de taxi l'ont pris, il me semble que peut-être on pourrait finir l'ensemble des gens qui ne l'ont pas pris et obliger qu'ils le prennent. Mais ça se limite... Il peut y avoir des exemples semblables. Au moment où on se parle, il y a 1500 chauffeurs qui l'ont suivi. Alors, c'est très, très bon.

**M. Garon:** Ils l'avaient suivi.

**M. Elkas:** 1500 chauffeurs de taxi, dans toutes les régions du Québec, l'ont pris, à date. Et c'était volontaire.

**M. Garon:** Vos explications... Quand je lis vos explications, c'est marqué: La modification a pour effet d'interdire le renouvellement automatique des permis de chauffeur de taxi (permis de travail), lorsqu'un règlement impose qu'un chauffeur de taxi doit assister et réussir un cours de formation pour le maintien de son permis de chauffeur de taxi (permis de travail). Cette disposition permettra donc de s'assurer de la compétence des chauffeurs de taxi, les chauffeurs qui devront maintenir à jour leurs connaissances. Alors, là, ça va être fait, mais sur une base...

**Une voix:** Volontaire.

**M. Garon:** C'est-à-dire qu'il n'y aura pas d'examen. Non, ce n'est pas volontaire, ça ne reste pas volontaire.

**Une voix:** Non, non, il est obligé.

**M. Garon:** «Ne peut renouveler son permis de chauffeur de taxi que si elle a assisté». Il va avoir une obligation d'assister.

**M. Elkas:** On pourrait le rendre obligatoire. On va encourager qu'on le fasse...

**M. Garon:** Ça l'est! Non, non, l'article dit qu'il va être obligé de le suivre, le cours.

**M. Elkas:** Lorsqu'il y aura un règlement, oui.

**M. Garon:** On ne dit pas ça comme ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien oui, «sur un territoire indiqué par un règlement».

(16 h 50)

**M. Elkas:** Oui, allez-y, Me Savard.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Actuellement, il y a déjà un cours qui a été développé au niveau du ministère des Transports et qui est offert sur une base volontaire pour maintenir à jour les connaissances des chauffeurs de taxi. C'est ce cours-là qui a été suivi par environ 1500 personnes sur une base tout à fait volontaire.

La disposition fait en sorte, bien qu'il n'y ait pas d'examen à la fin, d'avoir la possibilité, lorsqu'un règlement sera édicté par un décret du gouvernement, d'imposer à une agglomération que les chauffeurs soient tenus de suivre ce cours de formation afin de pouvoir renouveler leur permis de chauffeur de taxi, mais ce n'est pas forcément toutes les agglomérations, ce n'est pas un règlement général qui va forcer tout le monde du jour au lendemain à suivre ce cours, ça peut être par région. Dans les régions où déjà la majorité des gens l'ont suivi, il y en a dont le taux de réussite à assister à ce cours-là, d'acceptation du cours, est très élevé sur une base purement volontaire. Donc, il n'y aura sans doute pas de règlement en tant que tel. Même si le pouvoir est là, tant que le règlement n'est pas exercé, il n'y aura pas d'obligation.

**M. Garon:** Mais ce n'est pas bon de mettre des articles de loi qu'on n'applique pas par après. Là, vous avez dit: «Une personne qui exerce son métier de chauffeur de taxi sur le territoire indiqué par un règlement.» Alors, c'est le territoire qui va être indiqué par le règlement et il ne pourra renouveler son permis sans avoir suivi le cours. Vous visez quoi? Je ne m'attends pas à ce que ce soit en Gaspésie. Vous visez quoi, quel territoire vous visez?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Pour les permis de chauffeur de taxi, ce sont des territoires d'autorité régionale. Par exemple, à la Communauté urbaine, il y a trois territoires de taxi, trois agglomérations, mais il y a seulement un type de permis de chauffeur de taxi qui est valide pour l'ensemble du territoire. Donc, c'est par territoire de région.

Maintenant, c'est un cours qui, comme on l'a dit, a déjà un succès. Si on prend, par exemple, la région de Québec, Transport adapté du Québec métropolitain, qui organise les services de transport pour les personnes handicapées sur le territoire de la CUQ, a déjà prévu qu'il va rendre obligatoire ce cours-là pour les chauffeurs qui vont donner le service maintenant, les chauffeurs de taxi qui auront le contrat avec eux. On s'attend donc à ce qu'il y ait encore plus de chauffeurs qui suivent le cours. Un jour, on s'attend à ce que les gens nous demandent: les derniers retranchés qui n'ont pas encore suivi ce cours-là, il faudrait le rendre obligatoire également pour eux. On va s'appuyer sur une base de nombreux chauffeurs de taxi qui l'auront déjà suivi et

on ira former les autres qui ne l'ont pas encore suivi.

**M. Garon:** Mais vous visez quel territoire? Parce que c'est le territoire qui va être indiqué par règlement.

**M. Elkas:** À la demande du territoire.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** À la demande du territoire aussi.

**M. Garon:** Ce n'est pas dit ça, là. C'est marqué «une personne qui exerce son métier de chauffeur de taxi sur le territoire indiqué par un règlement». Le règlement va être pris en vertu du paragraphe 17.2° de l'article 60...

**M. Trudel (Michel):** Ou bien, si vous permettez, de l'article 62 qui est le pouvoir des autorités régionales. Or, la Communauté urbaine, par exemple, par son Bureau du taxi, pourrait adopter un règlement à cet effet-là, qui sera applicable sur le territoire de la Communauté urbaine, si tant est que les partenaires à Montréal décident de rendre une formation obligatoire comme le transport des personnes handicapées.

**M. Garon:** Sauf qu'à 60 c'est le gouvernement qui peut par règlement.

**M. Trudel:** Oui, oui.

**M. Garon:** Le gouvernement, est-ce qu'il a l'intention de le mettre en application, oui ou non?

**M. Elkas:** Il décidera de la demande, basé sur la demande qui est faite.

**M. Garon:** Non, non, ce n'est pas nécessairement une demande. À 62, c'est l'autorité régionale et, à 60, c'est le gouvernement lui-même. Si vous regardez, on réfère à deux façons: «Une personne qui exerce son métier de chauffeur de taxi sur le territoire indiqué par un règlement pris en vertu du paragraphe 17.2° de l'article 60 — ça, c'est le gouvernement — ou du paragraphe 4.2° de l'article 62...» Là, c'est une autorité régionale. Parce que 60 dit: Le gouvernement peut par règlement. Alors, 17.2° dit quoi? Il dit, 17.2°: Peut, par règlement, autoriser les titulaires de permis à effectuer les types de transport collectif qu'indique... Il doit y avoir un autre article 17.2°, là; il doit y avoir une affaire... En tout cas, ça doit être dans la loi, ici, puisqu'on le change. C'est clair que ç'a été changé. Ah oui, vous changez 17.2°, ici. Bon. Regardez bien. Alors, 17.2°, vous le changez, dans votre loi, à la page 7.

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Ça va se lire comme ceci: «Le gouvernement peut, par règlement, prescrire, pour le territoire qu'il indique, l'obligation pour tout titulaire de

permis de chauffeur de taxi, préalablement au renouvellement de son permis de chauffeur de taxi, d'assister à un concours de formation, déterminer le contenu du cours, en prévoir les modalités, les formalités, les frais d'examen — là, vous enlevez les frais d'examen, et la note minimale, ça, c'est enlevé — et habiliter une personne à dispenser ce cours.»

C'est dans votre loi, actuellement, que le gouvernement peut faire ça, faire un règlement, et même dire qui va dispenser le cours. Alors, ça, c'est un pouvoir du gouvernement, ce n'est pas un pouvoir de l'autorité régionale; l'autorité régionale, c'est une autre affaire. Alors, c'est pour ça que je demande: Est-ce que vous avez l'intention de l'appliquer? Je ne le sais pas, je le demande.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** À la demande de l'industrie du taxi, on a déjà des modifications au règlement qui sont en marche présentement et qui prévoient d'ores et déjà la formation des nouveaux chauffeurs de taxi dans certains territoires. On parle de Québec, la CUQ, on parle de Longueuil, on parle de Laval, **éventuellement** de la CUM aussi.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça...

**M. Trudel (Michel):** Non, non, attendez. Ce que je veux vous dire, c'est que...

**M. Garon:** Ici, ce n'est pas les nouveaux permis...

**M. Trudel (Michel):** Exact.

**M. Garon:** ...c'est les renouvellements.

**M. Trudel (Michel):** Exact. Dans notre intention à nous, il n'est pas question qu'on rende une formation obligatoire pour les chauffeurs en exercice, tant et aussi longtemps qu'on n'a pas déjà commencé à former les nouveaux, de telle sorte qu'un jour on va pouvoir dire, une fois qu'on aura formé les nouveaux, on pourra dire que tous les chauffeurs de taxi de ces territoires-là: Québec, Longueuil, Laval, ont au moins suivi le cours de formation en transport des personnes handicapées, si on le rend, ce cours-là, obligatoire. Il ne faut pas oublier que c'est un cours d'une journée, le cours dont on parle.

**M. Garon:** Moi, je ne nie rien de ça, là.

**M. Trudel (Michel):** Oui.

**M. Garon:** La seule chose que je demande, c'est bien clair, c'est si le gouvernement a l'intention de l'appliquer, d'adopter un règlement. Parce que là, c'est ça qui est dit ici, que le gouvernement veut faire... Alors, est-ce qu'il met un article pour la frime, il ne

veut pas l'appliquer après, ou bien, est-ce que le gouvernement veut le faire? Parce que là, ici, le règlement dont il parle est dans le cadre de l'article 60, et c'est le gouvernement qui décide. Il n'a pas besoin d'avoir de demande de personne, c'est lui qui décide de mettre ça en place; c'est pour ça que je l'ai lu. L'article 62, c'est une autre affaire. L'article 62, c'est vrai que c'est une autorité régionale, mais, à 60, ce n'est pas l'autorité régionale, c'est le gouvernement.

**M. Elkas:** Quel avantage on aurait à l'imposer de façon unilatérale? Il faudrait que ça se fasse en concertation avec les gens.

**M. Garon:** Ce n'est pas marqué.

**M. Elkas:** Pourquoi qu'on le ferait?

**M. Garon:** Ce n'est pas moi le gouvernement; moi, je suis dans l'**Opposition**. Je suis là pour poser les questions, je ne suis pas là pour donner les réponses. Moi, je suis prêt à faire la job, si vous voulez. Alors, si vous voulez, on va changer de bord de la table, je vais donner les réponses, vous poserez les questions.

**M. Elkas:** «God forbid! God forbid!» Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Mais là, ce que vous demandez, c'est ce pouvoir-là. Vous ne dites pas: À la demande de quelqu'un. C'est ça que vous allez pouvoir faire. C'est pour ça que je vous demande: Vous mettez ça, mais avez-vous l'intention de le faire? Vous n'avez pas l'intention de le faire?

**M. Elkas:** On a l'intention de le faire, basé sur une demande faite par la ligue des taxis ou une agglomération, la CUQ, par exemple.

**M. Trudel (Michel):** Alors, Mme la Présidente, je peux poursuivre?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Un surplus d'informations. Par exemple, il y a un cours de formation qui a été développé avec le ministère de la Sécurité publique, avec le ministère des Transports également, qui s'appelle «Taxi secours», un cours de sensibilisation sur la sécurité des chauffeurs de taxi. Comment éviter qu'il y ait des agressions, etc. Comment se comporter lorsqu'un chauffeur est agressé, etc. et également qui les interpelle comme des partenaires dans la sécurité publique. (17 heures)

Ceci étant dit, ce cours-là, si jamais il y avait une recrudescence d'agressions, on ne le souhaite pas, mais si jamais il y avait une recrudescence d'agressions dans un territoire donné et que la ligue nous disait: Ce cours-là, taxi-secours, il faudrait le rendre obligatoire à tous nos chauffeurs, on sera en mesure de répondre, à ce moment-là. Mais, là, on n'a pas cet outil-là.

**M. Garon:** Non. Moi, je pensais que c'était pour les chauffeurs... Là, vous parlez des invalides, vous parlez de secours. Je parle tout simplement, moi, de chauffeurs qui connaissent la ville, de la protection du client, si vous voulez. J'en ai pris un taxi, il y a quelques années, à Montréal. À un moment donné, je suis débarqué, j'ai pris ma valise et je suis débarqué. Il n'avait aucune idée où... Je ne suis pas certain qu'il savait où était Montréal. Il ne connaissait rien. J'ai demandé à aller l'autre bord de la rue, il n'a jamais été capable d'y aller. À un moment donné, j'ai ouvert la porte à une lumière rouge, je suis sorti, j'ai sacré mon camp.

**Une voix:** Vous ne l'avez pas payé.

**M. Garon:** Pardon?

**Une voix:** Vous ne l'avez pas payé.

**M. Garon:** J'étais tanné de tourner en rond. Mais là, c'était quelqu'un qui ne connaissait pas la ville. Alors, c'est pour ça qu'il faut s'assurer que quelqu'un connaisse la ville. C'est la moindre des choses, c'est normal.

Alors, je me demandais c'était quoi, l'affaire, le but, ici, parce que je comprends que, transporter des handicapés ou des gens blessés, on ne peut pas faire ça de la même façon. Des gens blessés, dans certains cas, on ne peut pas les toucher, c'est même dangereux, on peut leur nuire à jamais. Il arrive un accident sur le bord d'une route, quelqu'un a quelque chose à la colonne, là, c'est dangereux. Ça, je comprends ça, ce que vous dites là, sauf qu'il y a aussi la protection du client. Ça, ce n'est pas des clients qui ont choisi d'être clients, des gens blessés et les gens... La protection du client, ça prend des gens... C'est pour ça que, tantôt, je vous demandais: Est-ce qu'il faut que les gens... On m'a dit ça, qu'il y a des gens qui parlaient la langue, vous avez dit que, normalement, il faut qu'ils parlent la langue. Maintenant, on s'assure... Il faut qu'ils connaissent la ville, également. Parce que, moi, je vais vous dire, je peux vous dire, dans mon cas là, que la personne qui était là, elle ne connaissait pas la ville, d'aucune façon.

**M. Elkas:** M. le député de Lévis, vous auriez dû demander son numéro de permis et le rapporter. C'était peut-être un gars qui n'avait même pas son permis.

**M. Garon:** Peut-être, je ne le sais pas. Il avait son...

**M. Elkas:** Ça, ça peut arriver, mais il ne faudrait pas généraliser non plus.

**M. Garon:** Non, non.

**M. Elkas:** Dans son ensemble, il faut qu'il prenne le cours, qu'il apprenne et qu'il la connaisse, la ville. Je dois vous donner un autre exemple. Admettons

que la région de Sherbrooke décide qu'eux... il y a bien des côtes dans le coin...

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Il y a bien des côtes dans le coin...

**M. Garon:** Ce n'est pas si pire.

**M. Elkas:** ...Ils veulent...

**M. Garon:** Nous autres, on est habitués, à Québec, dans les côtes.

**M. Elkas:** Ils trouvent qu'on pourrait — je vous donne un exemple, là — réduire la prime d'assurance si tous les chauffeurs prenaient un cours de dérapage sur glace, par exemple. On pourrait bien demander un règlement pour l'imposer parce que, dans son ensemble, les gens auraient beaucoup à gagner non seulement au niveau de leur prime, mais au niveau de la sécurité de leurs passagers. Donc, vous venez de le mentionner, la protection du passager est très importante.

Ça, ce sont des exemples qui peuvent nous arriver qui nous permettraient de réglementer et de dire: Oui, on va le rendre obligatoire, ce cours-là. Mais on ne le ferait pas parce que c'est nous qui... Ce n'est pas nous qui allons l'initier. Ça va venir, évidemment, de la Ligue de taxis de Sherbrooke qui, elle, va nous faire la demande; elle aura peut-être fait des tests avec certains de ses chauffeurs... la compagnie d'assurances, en consultation avec les gens qui donnent le cours, et la ligue de taxis du coin nous arrivent et disent: Écoutez, on a 60 % de nos gens qui ont pris ce cours, c'est très bon. Si l'ensemble de nos gens le prennent, on peut envisager 10 % de réduction sur nos primes. Sans revenir à la table, ici, on serait en mesure de le faire sans vous déranger, M. le député de Lévis, par règlement.

**Mme Vermette:** Moi, je comprends ce que le ministre est en train de nous expliquer, mais, en fin de compte, ça peut être très lent, ce processus-là, parce que, dans le fond, les gens ne sont pas nécessairement faciles à suivre des cours, c'est tannant d'aller s'inscrire, il y a des gens qui ont des habitudes acquises, ils ont des droits acquis, ils sont habitués... Chez les jeunes qui vont entrer ou chez les nouveaux qui veulent avoir un permis, ça va aller de soi, ça va faire partie maintenant, et il va y avoir un réflexe là-dedans. Mais, pour les autres, il faut des incitatifs quelque part, si on ne veut pas que ça prenne ad vitam aeternam, parce que...

**M. Elkas:** C'est justement.

**Mme Vermette:** ...vous allez toujours empêcher, dans le fond, d'arriver à une harmonisation entre ceux qui ont déjà des droits acquis et les nouveaux, et ça va prendre énormément de temps. Vous n'avez pas pensé à certaines façons d'envisager des incitatifs pour que ça aille un petit peu plus rapidement. C'en est un, ça,

l'affaire de dérapage. Moi, j'ai juste à penser à la sécurité routière, ça nous coûte bien plus cher... Nos taxes à nous tous, individuellement, nous coûtent très cher, actuellement, on le sait. Bien, s'il y a moins d'accidents à ce niveau-là... Même les chauffeurs de taxi nous le disent tout le temps, eux autres aussi, que ça leur coûte extrêmement cher. Donc, peut-être que, s'il y avait des cours de même, on leur montrerait le côté positif de la chose, même si ça fait longtemps, ils sont réfractaires à suivre des cours, c'est tannant, suivre des cours, ce n'est pas intéressant. On maintient le nivellement par le bas, à mon avis, et ce n'est pas ça qui favorise une société ou, en tout cas, qui va favoriser. On est dans des périodes de récession, de temps difficiles, tout le monde cherche des moyens, finalement, d'économiser, mais ça devient de la prévention et, la prévention, c'est une façon d'économiser du temps et de l'argent, à mon avis. Alors, pourquoi ne pas procéder, à ce moment-là, en disant: Écoutez, effectivement... On se met des délais ou des temps donnés en disant... À ce compte-là, ça va prendre... Naturellement, l'être humain n'est pas porté, des fois, à se dépasser plus qu'il faut. Tu sais, il est content de son sort et il accepte son sort.

**M. Elkas:** Vous parlez d'inciter les gens à prendre ces cours. Vous savez que l'industrie du taxi, que ce soit à Montréal, que ce soit à Québec, que ce soit à Trois-Rivières, Sherbrooke, l'Outaouais, ce sont tous des gens qui cherchent de nouveaux marchés. Vous savez, au niveau du transport adapté, c'était révélateur quand... Je ne sais pas si vous avez visionné le vidéo qu'on a pris sur la personne qui n'était pas toujours anxieuse d'aller chercher ces... de faire le transport des personnes adaptées parce que, un peu gênée, elle ne savait pas comment traiter l'individu, elle ne savait pas le transporter. Après avoir reçu le cours comme tel, les gens ont embarqué, quand je vous dis, d'une façon très, très rapide, nouveaux comme vétérans, parce que c'est un nouveau marché. Et puis, comme vous le mentionnez, si les gens ont pu voir une épargne au niveau de leur prime en prenant des cours de formation qui vont améliorer la façon de conduire leur auto d'une façon plus sécuritaire, «why not, why not»? C'est justement ça, on ouvre la porte, avec ce règlement, de leur permettre... peut-être, un de ces jours, de les rendre obligatoires, ces cours-là.

**Une voix:** Ouis, mais...

**M. Elkas:** Mais, là, on n'a absolument rien, on n'a pas d'outil pour permettre à l'industrie d'aller de l'avant avec les projets qu'on vient de décrire.

**Une voix:** Oui.

**M. Trudel (Michel):** Si vous permettez...

**Le Président (M. Thérien):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Amener un chauffeur de taxi

qui a déjà son permis de chauffeur de taxi, l'amener sur un banc d'école consacrer du temps... C'est son temps. Il n'est pas payé par un employeur, lui, quand il est assis sur un banc d'école pour suivre une formation. Alors, c'est déjà un défi comme tel; l'amener sur une base volontaire, c'est un défi. Puis, le fait qu'on arrive avec le cours de transport par taxi de personnes handicapées qui est ici, dont j'ai la documentation, qu'il y en ait 1500 qui aient suivi ça sur une base volontaire, nous autres, on est plus que satisfaits de ça. Ça prouve déjà qu'on est dans le bon chemin, si je peux dire. Les gens de taxi, ce n'est pas juste la question monétaire qui est l'attrait, il y a une question de revalorisation professionnelle. On leur envoie une attestation qui est plastifiée, qu'ils peuvent mettre à bord de leur véhicule; je pense qu'ils sont fiers de ça et ils le montrent à leurs clients.

M. Garon était préoccupé par le service à la clientèle. On est en train de finaliser un autre cours de formation, cette fois-ci avec le ministère du Tourisme, qui est le service d'accueil à la clientèle, d'une journée, qu'on va appeler taxi ambassadeur, qu'on va rendre public prochainement. J'ai la documentation ici que je pourrais vous remettre, si vous voulez feuilleter ça.

**M. Garon:** Le gros point, c'était l'affaire de l'examen. Qu'il y ait du recyclage, c'est sûr que c'est normal, mais le Barreau, là, moi, je vais vous dire, comme avocat là, j'ai reçu une lettre il y a quelques mois et ils m'ont dit: Avez-vous l'intention de suivre des cours? Ce n'est pas l'intention, tu es obligé de suivre, je ne me rappelle pas, c'est 60 soirs de cours et il faut que tu en prennes au moins 80 % pour maintenir ton statut. Je ne parle pas d'examens. J'ai dit oui. Moi, au fond, je ne sais même pas si je vais repratiquer le droit. Mais, quand même, pour garder mon titre d'avocat, encore parce que le Code civil a été changé, il va y avoir des cours organisés et tous les avocats vont devoir les suivre, faire le recyclage. On parle, écoutez, d'un soir par semaine. On peut le faire plus vite si on prend deux soirs par semaine, pendant, il me semble que c'étaient 50 ou 60 semaines, un soir par semaine. C'est normal, ça, je ne trouve pas ça anormal. Ce qui serait anormal, ce serait de dire: Vous allez repasser un examen. Parce que là, avec les années, vous vous spécialisez et vous ne faites pas le même genre de pratique. Un chauffeur de taxi, ça va être un peu pareil, au fond. Ils ne font pas tous du taxi de la même façon, ils ne font pas tous du taxi dans tous les endroits, ils ne font pas tous du taxi, sans doute, aux mêmes heures du jour, les gens ont acquis une pratique; en fonction de leur pratique, bien... Mais le recyclage, moi, je pense que le gros point qu'ils faisaient valoir, c'était de ne pas avoir à repasser l'examen, et je pense qu'ils avaient raison, pour le renouvellement. Pour entrer dans la profession, je pense qu'on doit être assez sévère, mais, une fois que quelqu'un est entré, il ne peut pas être pire, après avoir fait du taxi, qu'il ne l'était avant d'en avoir fait. Une fois qu'il a eu son permis et qu'il a fait du taxi, il me semble qu'il n'a pas pu empirer son affaire. S'il a passé son examen pour entrer dans la ligue, je ne vois pas

pourquoi il faudrait après ça qu'il passe des examens à chaque année. Normalement, il est meilleur, le chauffeur de taxi, mais il s'est choisi un créneau pour gagner sa vie. Moi, le gros point, c'était l'affaire de l'examen, c'est pour ça que je demande si vous avez l'intention de l'appliquer ou non et si c'est le gouvernement qui va l'appliquer. L'autorité régionale, c'est autre chose, il y a des dispositions aussi concernant l'autorité régionale, mais là c'est le gouvernement.

(17 h 10)

**Le Président (M. Thérien):** Est-ce que ça complète les informations souhaitées pour l'article 10?

**M. Garon:** Bien, je n'ai pas compris les intentions du gouvernement. J'ai l'impression que le gouvernement a quasiment peur de son article. J'ai le sentiment qu'il s'est mis un gros kit avec l'examen, là, il a reculé sur l'examen, mais je pense que c'est une bonne chose qu'il ait reculé sur l'examen, maintenant il ne sait plus comment il va l'appliquer, s'il va l'appliquer, s'il ne l'appliquera pas ou bien comment ça va marcher. On n'a pas l'impression que c'est aussi clair que ça l'était lorsque qu'il y avait l'examen.

**Le Président (M. Thérien):** Mais, ce matin, vous n'avez pas dit qu'on ne jugeait pas sur les impressions, qu'on jugeait sur les écrits?

**M. Garon:** Non, mais c'est pour ça que j'ai demandé l'intention.

**Le Président (M. Thérien):** Ah bon!

**M. Garon:** Qu'est-ce que le gouvernement voulait faire avec ça? Il voulait l'appliquer? Là, on ne le sait pas trop. Moi, j'ai l'impression, d'après les propos de M. Trudel, qu'il a l'intention de faire des cours volontaires et quand il y en aura assez qui les auront suivis, après ça, on va l'imposer au reste. J'ai le sentiment, je ne sais pas si je déduis correctement, mais ça fait une drôle de prévention, ça...

**M. Elkas:** Non. Il faut regarder ça d'une autre façon. Il faut le regarder comme opportunité parce que, souvent, quand on jase avec ces gens-là, ils sont à la recherche de nouveaux marchés. Ils veulent non seulement réduire leurs coûts, ils veulent augmenter les revenus. Et, s'il y a des opportunités qui sont là, qui pourraient permettre d'augmenter les revenus et de réduire les coûts en rendant certains coûts obligatoires pour réduire leurs coûts, pourquoi pas? On vient de me passer une petite note ici que c'est vrai que, le recyclage professionnel, ça fait partie de la concertation avec les ligues. En effet.

**Mme Vermette:** Moi, la question que je me posais, en fin de compte, pour démontrer vraiment la volonté du législateur ou du gouvernement, en l'occurrence vous autres, des délais... Non, ce n'est pas possible, ça ne serait pas raisonnable, ça ne serait pas com-

me... Parce que ça fait partie d'une négociation, effectivement. Alors, des délais au niveau du temps pour dire à quel moment, justement, on va pouvoir se permettre... est-ce qu'on se donne des délais là-dedans pour que tout le monde puisse être conforme ou être harmonisé?

(Consultation)

**M. Elkas:** Ça va dépendre de la demande, les ressources disponibles au niveau des ressources humaines pour donner le cours, ça va prendre aussi les délais nécessaires pour élaborer un cours; encore faut-il commencer par ça. Alors, c'est sûr qu'on va établir, à la demande de la ligue, des délais basés sur ce qui est raisonnable. Alors, je vous laisse avec ça.

**M. Garon:** Moi, je pense que le plus grand...

**M. Elkas:** Ça peut être reflété dans le règlement.

**M. Garon:** ...le plus grand... En tout cas, je ne le sais pas, mais moi, quand je suis allé dans des pays étrangers, habituellement, j'ai visité des villes avec des chauffeurs de taxi, mais je le choisissais, mon chauffeur de taxi. Je m'informais un peu et je voyais s'il connaissait ça et après je le choisissais, parce que je trouvais que c'était la meilleure façon, la façon la plus sécuritaire, d'abord. Quand tu es dans une ville que tu ne connais pas trop, aux Indes, à Istanbul, des places que j'ai visitées, je demandais au chauffeur de taxi: Combien tu me charges? Combien est ton tarif, si je veux visiter ça, ça, ça? As-tu d'autres places à me suggérer? Après ça, on partait. Je pense qu'il y a un potentiel considérable là-dedans. Quelqu'un qui n'est jamais allé à Montréal, il prend un chauffeur de taxi qui connaît sa ville, qui connaît un peu... qui a quelque chose à dire sur sa ville, je vais vous dire que c'est la meilleure personne pour visiter une ville parce qu'il va vous compter toutes sortes de choses. Moi, je me rappelle encore de la visite que j'avais faite à Istanbul avec le chauffeur de taxi, c'était meilleur qu'un guide touristique, je suis convaincu. Il m'avait amené à des places que je n'avais même pas mentionnées et il voulait absolument que j'aille manger chez eux, mais là ça ne faisait pas partie du voyage. J'ai dit: Si je rentre là, je ne sais pas quand je vais sortir. Excepté que je vais vous dire une chose, j'ai trouvé que c'était un bon chauffeur de taxi et, normalement, c'est les gens qui connaissent le plus leur ville. Normalement, il n'y a personne qui connaît sa ville comme un chauffeur de taxi. C'est pour ça, je pense, qu'il y a un créneau. Vous avez raison quand vous parlez de développement dans le domaine des chauffeurs de taxi. Moi, je pense que si les chauffeurs de taxi avaient vraiment un cours qui leur permettrait d'être quasiment des guides touristiques en même temps et volontairement, sur une base volontaire, la personne, un moment donné... Je suis convaincu qu'il y a un potentiel considérable **là-dedans**.

**M. Elkas:** C'est justement le cours dont on parle,

le cours taxi ambassadeur. Peut-être que tu pourrais parler un peu du contenu avant, au lieu... Je ne veux pas dévoiler tout ce qu'on a, mais...

**M. Trudel (Michel):** En fait, c'est un projet d'un cours d'un tronç commun d'une journée, service d'accueil à la clientèle, qu'on appelle «service à la clientèle», et à ça vont s'ajouter des contenus locaux ou régionaux sur les attraits touristiques de chacune des régions. Alors, on peut penser qu'à Montréal ça va être peut-être plus long que, je ne sais pas, moi, à Victoria-ville, le contenu touristique. Et ça va être aux associations touristiques et à d'autres partenaires régionaux qu'on va demander de développer cet aspect-là pour que les chauffeurs de taxi, localement, connaissent et soient en mesure de vendre leur produit touristique aux touristes qui se présentent. Également, il y a, dans la loi qui existe présentement, la possibilité de faire approuver par la Commission des transports des circuits touristiques par taxi avec une tarification approuvée par la Commission. C'est une disposition qui est très peu connue, qui a été utilisée, à notre connaissance, seulement par deux titulaires. Dans le cadre du projet ambassadeur, on veut en faire état. On est en pourparlers avec l'association des associations touristiques du Québec pour développer ce partenariat de formation des chauffeurs de taxi sur l'accueil, attraits touristiques et, éventuellement, circuits touristiques. Maintenant, il y a un problème particulier qui est à Montréal et à Québec: il existe, en vertu de la réglementation municipale, des guides touristiques aussi. Alors, il ne faut pas non plus arriver dans un domaine où il y a déjà des guides touristiques reconnus et accrédités. Cependant, dans la réglementation sur les guides touristiques de Montréal, il y a une ouverture pour les commentaires préenregistrés et qui sont diffusés à bord d'un véhicule. Autrement dit, il peut y avoir un tour de ville guidé dont les commentaires sont tous enregistrés dans une cassette. Il y a des expériences en France où les chauffeurs de taxi ont des cassettes de différents tours de ville, en différentes langues, qu'ils peuvent offrir à leur clientèle. Alors, on s'inspire de ces expériences-là et, effectivement, il y a un potentiel pour ça.

**M. Garon:** Surtout les gens qui parlent différentes langues. À ce moment-là, quelqu'un parle en français, il peut y avoir quelqu'un qui lui explique en français; quelqu'un qui ne parle pas le français, il peut demander quelqu'un qui parle anglais, mais...

**M. Trudel (Michel):** Et c'est une façon aussi de profiter de la richesse culturelle des chauffeurs de taxi. Il y en a qui parlent différentes langues. Donc, on peut même demander... Si un touriste parle, je ne sais pas, l'allemand, il peut demander s'il n'y aurait pas un chauffeur de taxi qui est accrédité pour donner un tour de ville et qui parle également l'allemand. Ça peut être...

**M. Garon:** Pas rien que le parler, il faut qu'il connaisse la ville. Quelqu'un qui est arrivé il y a six

mois, comprenez-vous, il ne peut pas connaître beaucoup la ville, tandis que quelqu'un qui est là et qui connaît la petite histoire de la ville et qui est capable de... Ce n'est pas nécessairement un guide officiel, mais c'est quelque chose de différent qui peut...

**M. Maltais:** Ça fait penser un petit peu aux chauffeurs de calèche, ici, sur la Grande Allée. Il y en a qui font accroire aux touristes que de Gaulle est monté par la côte de la Fabrique, ils n'ont pas tous suivi des cours non plus, ce monde-là.

**M. Garon:** Il est passé par la côte de la Fabrique. Oui, il était...

**M. Maltais:** Il n'est pas débarqué avec une armée, c'est en 1759 que Wolfe a monté...

**M. Garon:** Non, non, non. De Gaulle est venu. Je vais vous dire une chose, j'étais étudiant, à ce moment-là, aux sciences sociales, dans le vieux quartier latin. Il est venu, on l'avait eu au Petit Séminaire de Québec, je peux vous montrer la salle encore, de Gaulle était venu nous parler, ceux qui voulaient assister. Mais ce n'était pas un voyage en 1960, c'est avant, le premier voyage où il est venu, à son retour au pouvoir.

**Le Président (M. Thérien):** C'est quel paragraphe de l'article 10?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Non, mais ça peut être vrai.

**M. Maltais:** Je ne sais pas si...

**Le Président (M. Thérien):** Est-ce qu'on revient à l'article 10? On est passé de l'Inde à la calèche. Ce n'est pas aux Indes, M. le député, c'est en Inde. Est-ce que l'article 10 amendé est adopté?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Thérien):** L'article 11.

**M. Elkas:** Texte proposé. Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 42, du suivant:

«42.1 Lorsque la Commission fixe les taux et tarifs pour le transport par taxi, un titulaire de permis de limousine ou un titulaire de permis de limousine de grand luxe possède l'intérêt suffisant pour intervenir en tout temps afin de présenter tout preuve pertinente concernant l'établissement du tarif horaire du service par taxi.»  
(17 h 20)

Alors, cette disposition, Mme la Présidente, vise à reconnaître l'intérêt des titulaires de permis de limousine ou de permis de limousine de grand luxe à intervenir auprès de la Commission lorsque celle-ci fixe les tarifs des taxis. Il est important aussi que ces titulaires puis-

sent se faire entendre puisque, dans certains cas, leurs tarifs pourront être influencés.

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

**M. Garon:** C'est quoi, le but de cet article-là?

**M. Elkas:** Bien, je viens de le dire.

**M. Morin:** Oui, mais vous avez répété l'article, comme explication.

**M. Garon:** Qu'est-ce que ça donne qu'il n'y avait pas avant? Ça donne quoi, là?

**M. Elkas:** Il n'y en avait pas. Il n'y avait aucun texte, autrefois. Il n'y en avait pas.

**Des voix:** ...

**M. Elkas:** M. Savard, Me Savard pourrait répondre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** La disposition vise à éviter, finalement, des débats inutiles, des pertes de temps et des pertes, effectivement, aussi d'argent auprès de la Commission des transports du Québec. Si vous regardez, actuellement, vous avez déjà, à l'article 50.1 de la loi actuelle, ce même pouvoir là qui est reconnu aux ligues de taxis. Il se lit ainsi: «Une ligue reconnue peut intervenir en tout temps devant la Commission dans une affaire relative à un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile...», etc.

**M. Garon:** Quel article?

**M. Savard:** 50.1 de la loi actuelle. L'article 42.1 confère un droit semblable, disons, au niveau des gens de limousines, c'est-à-dire que, plutôt que chaque fois qu'un titulaire de permis de limousine va vouloir intervenir auprès de la Commission, de faire un grand débat en démontrant en quoi exactement la cause le concerne et que ça prenne des jours et des jours, il va pouvoir enregistrer, effectivement, son intervention auprès de la Commission des transports qui va l'écouter. Elle verra bien à décider si elle retient ou non ses prétentions, mais on va éviter, à ce moment-là, des délais inutiles et des contestations qui sont stériles. Ça devient aussi, dans le cas de 42.1, qui est l'article 11 du projet, important que les gens de limousine aient un intérêt qui est reconnu tel quel. Lorsqu'on regarde l'article 13, paragraphe 4°, du même projet de loi, il y aura une possibilité, pour le gouvernement, d'établir un écart, en pourcentage, entre les taux et tarifs des types de transport qu'il indique et, le cas échéant, pour le territoire et selon les modalités qu'il indique. Donc, si le gouvernement, par un décret, adoptait un règlement qui établit un

écart entre les tarifs de transporteurs par limousines et taxis, je ne sais pas moi, je vous donne un exemple tout à fait en l'air, 1,25, donc il devient intéressant pour les gens de limousine, lorsque les gens de taxi font des demandes auprès de la Commission pour fixer les taux et tarifs du taxi, d'intervenir, eux aussi, et de faire valoir leurs preuves. Ça peut aller, dans certains cas, dans le même sens que les gens de taxi sur les tarifs, dans d'autres cas, ça pourrait aller dans d'autres sens, mais, quoi qu'il en soit, ce sera à la Commission d'évaluer, mais, lorsqu'elle évaluera, à ce moment-là, elle aura un portrait vraiment complet des gens qui sont dans l'industrie du transport rémunéré de personnes.

**M. Garon:** Là, ça veut dire que ce sont les individus, un par un, qui peuvent venir faire leurs représentations, concernant les limousines ou les limousines de grand luxe?

**M. Savard:** Si vous permettez, Mme la Présidente...

**M. Garon:** Avant, c'était la ligue. À l'article 50.1, c'est la ligue reconnue. Ici, c'est toute personne, dans les permis de limousine ou de limousine de grand luxe, qui possède l'intérêt suffisant.

**M. Savard:** Oui. Dans le cas des taxis, ce qui se produit, c'est que les ligues, effectivement, existent et les regroupent, les ligues sont leurs interlocuteurs. Dans le cas des limousines, il n'existe pas de tels regroupements de par la loi. Il existe, par contre, des regroupements de titulaires de permis de limousine, j'ai oublié le nom de...

**Une voix:** L'Association des transporteurs par limousines...

**M. Savard:** L'association des transporteurs de limousines du Québec? Ou presque, là. Ces gens-là peuvent très bien se regrouper sur une base tout à fait volontaire et intervenir, à ce moment-là, collectivement via leur association sur une base volontaire, mais si un ou l'autre de ces transporteurs-là veut faire une demande qui est particulière, ou une intervention particulière, il le fera. Ce sera à la Commission d'analyser tout ça au mérite et de retenir ce qu'elle voudra bien retenir. Mais, dans les faits, c'est le genre de disposition, au niveau de 42.1, qui devrait quand même favoriser un regroupement et des liens entre les titulaires de permis de limousine qui discuteraient d'abord entre eux de leur position pour essayer de dégager des éléments communs avant de les présenter à la Commission des transports.

**M. Garon:** Quand vous dites être titulaire de permis, n'importe quel individu peut être titulaire d'un permis de limousine ou être titulaire d'un permis de limousine de grand luxe où il n'y a pas d'obligation qu'il ait fait un consensus comme quand c'est un organisme qui vient, leur organisme qui vient. Chaque indi-

vidu pourra y aller. C'est la première fois que je vois ça.

**Une voix:** Ça, je ne pourrais pas dire, je n'ai pas ce qu'il faut.

**M. Elkas:** Il n'y a pas d'organisme comme tel, la personne est seule, alors...

**Mme Vermette:** Chaque région pourrait avoir ses prix, en tout cas, ou tenir compte, finalement, des particularités d'une région. Ça fait qu'il y aurait des prix variables un peu partout dans le Québec par rapport aux services de limousine de grand luxe, selon, finalement, les demandes qui seraient portées à la Commission.

**M. Garon:** C'est spécial.

**Mme Vermette:** S'il y en a juste une, limousine, dans un coin... Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Déjà, au niveau de la limousine...

**M. Garon:** Vous anticipez... Je vais vous poser une question, avant. Ce n'est pas dans le cadre, là. Combien vous anticipez qu'il va y avoir de titulaires de permis de limousine et combien vous pensez qu'il va y avoir de titulaires de permis de limousine de grand luxe? Combien?

**M. Savard:** Personnellement, aucune idée. Peut-être que quelqu'un d'autre...

**M. Garon:** Vous devez avoir une idée, quand même.

**M. Savard:** Dans la région de Montréal?

**M. Garon:** Au total, au Québec.

**Une voix:** Au Québec.

**M. Garon:** La loi s'applique à tout le Québec.

**Une voix:** Oui.

**M. Trudel (Michel):** Présentement, en termes de limousines de grand luxe, il y a une centaine de permis de limousine de grand luxe. Pour ce qui est des limousines berlines, on peut peut-être penser à 150, 200, 225.

**M. Elkas:** Les grand luxe, comme on l'avait mentionné à notre dernière rencontre, ici, au début de février, c'est sûr que, lorsqu'on a un permis pour taxi ou limousine spécialisé, on peut avoir, comme on vient de mentionner, entre 150 et 200. C'est sûr que ça peut influencer ceux qui ont déjà des grand luxe. Ils aimeraient revenir à ce qu'ils avaient toujours anticipé

d'avoir. Alors, ça va influencer, évidemment. Une fois en place, ça va influencer ceux qui ont du grand luxe sur le nombre des nouveaux taxis avec permis spécialisé.

**M. Garon:** Je m'excuse d'avoir interrompu. Me Savard se préparait à répondre à Mme la députée de Marie-Victorin.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**Mme Vermette:** On peut faire le lien avec cette question-là et la question que je vous ai posée parce que, finalement, ça fait bien du monde qui va y aller.

**M. Savard:** Éventuellement, oui, ça peut faire des gens. Maintenant, ce qu'il faut savoir, c'est que déjà, contrairement aux taxis... Les taxis ont des taux et tarifs qui sont décidés par la Commission des transports du Québec. Au moment où on se parle, la Commission a décidé pour l'ensemble du territoire du Québec, mais la Commission pourrait aussi décider, par région, par territoire, de taux et tarifs qui pourraient être légèrement différents, compte tenu de certains facteurs. Dans le cas des limousines, il n'y a pas de tarif qui est décidé par la Commission des transports pour l'ensemble des transporteurs par limousine. C'est chaque titulaire, que ce soit de limousine de luxe ou de grand luxe, qui dépose ses taux et tarifs à la Commission des transports du Québec qui, elle, va les fixer. Donc, déjà, en matière de limousines, c'est déjà du cas à cas. Lorsqu'on intervient au niveau d'une fixation du tarif horaire et compte tenu du fait qu'il n'y a pas, de par la loi, d'association où ces gens-là doivent adhérer et participer, il faut leur donner quand même la possibilité d'être entendus et de faire valoir leurs points pour donner l'ensemble de l'éclairage à la Commission des transports. Dans certains cas, les gens pourront se regrouper volontairement et, à ce moment-là, c'est leur représentant dûment autorisé, un procureur commun, qui pourra les représenter mais, dans d'autres cas, il y a sûrement des titulaires qui vont préférer déposer eux-mêmes une intervention, un mémoire à la Commission, certaines données afin d'éclairer la Commission sur la fixation du tarif horaire pour une région en particulier.

**Mme Vermette:** Il n'y a pas de danger, par exemple, à fonctionner comme ça? Parce que, bon, ça fait des cas particuliers, mais, à un moment donné, s'il y a des agglomérations, en tout cas, s'il y a des associations, qui risquent d'être Montréal ou qui risquent d'être Québec, de grosses, Sherbrooke, à un moment donné, c'est eux autres qui déterminent, finalement, le prix — ils ont plus d'intérêt — où, finalement, dans des régions où il y a moins de monde, tout ça, ça peut avoir une influence aussi et ça peut avoir, en tout cas, des effets plus ou moins intéressants au niveau du marché, pour le client aussi...

**M. Savard:** Ça, à ce niveau-là, malheureusement,

je ne peux pas vous répondre. C'est une question d'opportunité. Je n'en ai aucune idée.

(17 h 30)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va pour l'article 11?

**Une voix:** Oui. Bah!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 11 est adopté.

**M. Garon:** Attendez un peu. Pas trop vite.

**Une voix:** On en a pour six jours.

**M. Garon:** Comment? Je ne le sais pas.

(Consultation)

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, adopté sur division. J'appelle l'article 12. M. le ministre.

#### Ligue des propriétaires de taxis

**M. Elkas:** L'article 12. Texte proposé: L'article 50.1 de cette loi est modifié par l'addition, après le premier alinéa, de l'alinéa suivant: «Elle peut également, pour les mêmes motifs, intervenir en tout temps devant la Commission dans une affaire relative à un transport rémunéré de personnes à l'aide d'un minibus au sens du Code de la sécurité routière.»

Cet élargissement du pouvoir de représentation des ligues devant la Commission est une conséquence de l'ouverture de nouveaux marchés au taxi et du rôle de plus en plus diversifié qu'il joue dans le transport des personnes, c'est-à-dire le transport collectif, le transport à contrat, le transport adapté, etc. L'amendement suit une demande adressée au ministère le 15 novembre 1991, par la Ligue de taxis de Montréal, de M. Gilles Léveillé.

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

**M. Garon:** Ça a l'air correct, ça. Qu'est-ce que vous en pensez, vous autres? Il n'y a pas eu d'augmentation pour s'être sorti de là. Je ne pense pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Des commentaires sur l'article 12?

**M. Garon:** Est-ce que les gens qui ont un minibus ont une association particulière? Est-ce qu'ils ont besoin d'un permis? Donnés par qui?

**M. Elkas:** La Commission.

**M. Garon:** Pardon?

Une **voix**: C'est une catégorie.

**M. Garon**: Qu'est-ce que vous en pensez?

Une **voix**: C'est la même chose qu'en autobus. J'imagine qu'il n'y en a pas beaucoup. Ça, c'est le genre des trucs communautaires. Plus souvent qu'autrement...

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger)**: Alors, l'article 12 est adopté?

**M. Garon**: Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger)**: Sur division. Alors, à l'article 13, il y a deux amendements.

**M. Garon**: Il y a beaucoup d'amendements, à l'article 13. C'est un article complexe.

**M. Elkas**: C'est un résumé.

### Règlements du gouvernement

**La Présidente (Mme Bélanger)**: Alors, le premier amendement, c'est supprimer, dans les cinquième et sixième lignes du paragraphe 17.2° de l'article 60, introduit par le paragraphe 6° de l'article 13 du projet de loi, les mots «, les frais d'examen et la note minimale de passage».

**M. Garon**: Attendez un peu. Supprimer, dans les cinquième et sixième lignes du paragraphe 17.2°. C'est de la concordance.

**M. Elkas**: C'est de la concordance avec l'article 10. L'amendement qu'on a apporté sur l'article 40.4.01.

**M. Garon**: Oui, c'est de la concordance. Amendement...

**La Présidente (Mme Bélanger)**: Adopté?

**M. Garon**: Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger)**: Alors, là, on va à l'autre amendement à l'article 13. C'est: Supprimer le paragraphe 8°...

**M. Garon**: On a un autre amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger)**: Oui. C'est: Supprimer le paragraphe 8° de l'article 13. On peut attendre au paragraphe 8°, par contre.

Alors, le deuxième amendement, on va attendre d'être rendus au paragraphe 8°. Ça va?

**M. Garon**: Comme vous voulez.

**La Présidente (Mme Bélanger)**: Alors, j'appelle 6.1°.

**M. Garon**: On collabore avec la présidence.

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

**M. Garon**: Est-ce qu'on les voit un par un?

**La Présidente (Mme Bélanger)**: Oui. Le paragraphe 6.1°.

**M. Garon**: Est-ce qu'on a besoin de les lire, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Bélanger)**: «6.1° 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.» M. le ministre.

(Consultation)

**M. Elkas**: Prescrire ce que sont les modalités en spécialisation, surtout.

**M. Garon**: Dans vos notes explicatives que vous avez passées, c'est marqué: De plus, un règlement pourra prescrire les facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle prescrit, tel que prévu à l'article 17 du projet, les ratios dont l'application limitera le nombre de permis pouvant être spécialisés. Alors, ce n'est dit nulle part, ça. Là, je trouve ça un petit peu fort, par exemple, parce que, là, on dit qu'on va avoir des quotas. L'article qui donne ouverture est aussi large que celui qu'on a à 6.1° qui dit seulement: «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.»

Dans les notes explicatives que vous avez eu la gentillesse de nous faire parvenir, par ailleurs, nous remarquons que c'est un système de contingentement qu'on veut appliquer par cet article-là sans le dire ouvertement. Ça, franchement, je n'en reviens pas. Je suis un peu estomaqué. C'est le contingentement secret. Alors, les gens vont avoir des problèmes à avoir leur spécialisation. On ne leur dira pas que, dans le fond, c'est pour les continger. Ça fait un drôle de système. Si on les contigente, qu'on ait un article qui donne ouverture à un contingentement, mais qu'on ne dise pas qu'on va appliquer le paragraphe 6.1°. Au fond, c'est l'intention qui est indiquée ici. Leur intention, c'est de se servir de ce paragraphe-là pour continger.

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

**M. Elkas:** Sur la question ainsi que sur les commentaires qu'on vient de mentionner, la spécialisation ne sera plus accordée sur demande. On remplace ça par: si une personne rencontre les critères.

**M. Garon:** Je comprends ça, ce que vous me dites là, sauf que, dans les notes explicatives du cahier que vous nous avez distribué, dans les commentaires...

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** ...vous dites, les notes que j'ai devant moi, commentaires, paragraphe 1°, celui-là qu'on regarde: Ces modifications s'inscrivent dans la lignée de celles apportées par le présent projet afin d'ajuster les dispositions en matière de spécialisation du permis de taxi en un service de limousine ou de limousine de grand luxe. Vous continuez vos commentaires: Ainsi, la spécialisation ne sera plus accordée sur demande puisqu'un règlement du gouvernement peut prescrire des conditions et des modalités pour l'obtention d'une telle spécialisation. Paragraphe 6.1°. Vous rajoutez, et c'est là que se pose le problème: De plus, un règlement pourra prescrire les facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle prescrit, tel que prévu à l'article 17 du projet, les ratios dont l'application limitera le nombre de permis pouvant être spécialisés. Ça, ça dit exactement le contraire de ce que vous nous dites depuis le début de l'étude du projet de loi.

**M. Elkas:** Bien, il faut établir des critères. Là, ça ne se fait plus par demande. On a des critères puis, là, ça va être basé sur les critères qui vont être établis. Manque-t-il quelque chose?

**M. Garon:** Ils vont être où, les critères? Quel article de la loi fait appel aux critères?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Si vous me permettez, au niveau des notes explicatives, lorsqu'on lit le paragraphe 1°, le paragraphe 1° réfère au paragraphe 1° de l'article 13 du projet qui insère deux dispositions qui sont les paragraphes 6.1° et 6.2° à l'article 60 de la loi. Au paragraphe 6.1°, on y lit: «prévoir les conditions que doit rencontrer et les modalités que doit respecter un titulaire [...] lorsqu'il présente à la Commission une demande [...] afin que soit spécialisée son entreprise...» Et, au paragraphe 6.2° c'est: «établir les facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle prescrit les ratios permettant de déterminer le nombre maximum...» (17 h 40)

Ces deux pouvoirs sont nécessaires lorsqu'on se rend au paragraphe 1° de l'article 17 du projet de loi où on y voit l'introduction d'un paragraphe 1.1° à l'article 68 qui est d'«autoriser un titulaire de permis [...] à spécialiser son entreprise en service de limousine...» Donc, quel titulaire? Ce sera celui qui respecte les conditions réglementaires fixées par 6.1° de l'article 60.

Et à 1.2° de l'article 68 introduit par l'article 17: «prescrire, pour chaque agglomération [...] qu'elle indique, les ratios permettant de déterminer le nombre maximum...» et cela sera selon 6.2° de l'article 60, c'est selon les facteurs dont elle aura à tenir compte par décision du gouvernement, par un règlement du gouvernement.

**M. Garon:** C'est-à-dire que quelqu'un pourra être compétent, être qualifié ou de ne pas avoir son permis. Vrai ou faux?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard. Avez-vous compris?

**M. Savard:** Non, pas vraiment. S'il est compétent, s'il est qualifié, je ne vois pas ce...

**M. Garon:** Quelqu'un pourra rencontrer toutes les conditions, se qualifier, satisfaire à toutes les conditions prévues à 6.1°, mais, en même temps, ne pas avoir son permis.

**M. Savard:** S'il y a un contingentement.

**M. Garon:** Oui, mais vous dites... Vos notes explicatives là, vous n'avez pas écrit ça pour le «fun»: De plus, un règlement pourra prescrire des facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle prescrit, tel que prévu à l'article 17 du projet, les ratios dont l'application limitera le nombre de permis pouvant être spécialisés.

**M. Savard:** C'est le paragraphe 6.2° du paragraphe 1° de l'article 13. Est-ce qu'on discute de 6.1° ou 6.2°? Je suis un petit peu confus.

**M. Garon:** Regardez bien. Ils sont liés. Parce que votre explication dans les notes explicatives du ministre, cette explication-là, je vous la lis, elle est à 6.1°. Elle n'est pas à 6.2°, elle est à 6.1°. Et là je me dis: Si on se sert des conditions pour limiter l'accession à la spécialisation, je me méfie en démon de ce qui va arriver là. Parce qu'il n'y a rien de pire que ça, que des explications visaient un but puis prendre des moyens autres pour viser un objectif. La qualification, c'est une affaire, ça. Ça veut dire que, si c'est une question d'être qualifié pour avoir un permis, tout le monde qui se qualifie a le permis. Mais si, en plus, il y a un contingentement, là, t'as beau te qualifier, tu n'auras pas le permis. Alors, quand vous me donnez l'explication, moi je la lis... C'est votre cahier, au fond: De plus, un règlement pourra prescrire les facteurs dont doit tenir compte la Commission... Écoutez bien. Je ne sais pas quel règlement, je ne sais rien, là. C'est marqué: De plus, un règlement pourra prescrire les facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle prescrit les ratios dont l'application limitera le nombre de permis pouvant être spécialisés. Ça, là, je vais vous dire une affaire, je ne sais pas qui va établir ça, ce règlement-là.

«Tel que prévu à l'article 17 du projet». L'article 17 du projet, on n'est pas rendu là pour regarder, mais... On dit qu'on pourrait avoir un règlement lorsqu'elle prescrit les ratios. Il y aura des facteurs dont elle devra tenir compte lorsqu'elle déterminera les ratios. Je veux savoir ce que c'est, je ne comprends pas comment ça marche. J'avais compris que quasiment tout le monde qui demandait d'être spécialisé pouvait être spécialisé. Vous avez dit: C'est le marché qui va l'établir. Là, ce n'est plus le marché, c'est les facteurs déterminés par règlement. Je ne sais pas d'où il vient, le règlement, le règlement de la Commission, le règlement de qui? Le règlement du gouvernement, le règlement de...

**M. Elkas:** Un règlement du gouvernement.

**M. Garon:** Qui va être amené par... quel endroit?

**M. Elkas:** C'est à venir.

**M. Garon:** Mais par quelles dispositions?

**M. Savard:** Si vous me permettez... Dans le cadre...

**M. Garon:** On est à 6.1°, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Savard:** Si vous me permettez... Dans le cadre de l'article 60, le premier alinéa de l'article 60 de la loi se lit ainsi: «Le gouvernement peut, par règlement». D'accord? Ce que l'on fait, par l'article 13 du projet, c'est d'insérer deux nouveaux paragraphes. Donc, si on recommence la lecture, c'est:

«60. Le gouvernement peut, par règlement:—j'en saute quelques-uns — «6.1° 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.» Tout à l'heure, on a vu, à l'article 18, que ce n'est plus une demande automatique, maintenant. La Commission, effectivement, va pouvoir se prononcer et il pourra y avoir un règlement qui établit des conditions et des modalités pour ces gens-là. Et le gouvernement peut, par règlement, 6.2°, établir les facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle prescrit les ratios permettant de déterminer un nombre maximum de permis. Tout à l'heure, à 17, on pourra y voir, au niveau du projet de loi, que la Commission — et l'article 68 débute ainsi — c'est: «La Commission des transports du Québec peut, dans le cadre des règlements — et, là, 1.2° — prescrire, pour chaque agglomération ou région qu'elle indique, les ratios permettant de déterminer le nombre maximum de permis de taxi.» Donc, le pont et l'arrimage se font entre les pouvoirs du gouvernement, article 60, et la façon dont la Commission exécutera son mandat en fonction de 68.

**M. Garon:** C'est bien à 6.2°. Oui.

**M. Savard:** Au niveau des notes explicatives, ce qu'on voit lorsqu'on parle du paragraphe 1°, c'est le paragraphe de l'article 13 qui concerne les deux réalités, tant 6.1° que 6.2°. C'est pour ça que le texte rend, dans des paragraphes qui se suivent, l'idée générale et non pas seulement celle de 6.1°, mais également de 6.2°.

**M. Garon:** Ça va être quel genre de facteurs, à ce moment-là...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Garon:** ...quand on dit: Le règlement pourra prescrire les facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle prescrit des ratios?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Dans le cadre de la consultation qui a été menée au mois de juin sur le transport par limousine, une des constantes qui revenaient lors des interventions, c'est qu'on voulait que la Commission ait des pouvoirs plus précis, d'une part, pour choisir les personnes qui feraient des demandes de spécialisation de permis de taxi dans la région de Montréal et, d'autre part, pour avoir le pouvoir clair et formel de limiter le nombre, si tant est qu'il y a trop de gens qui demandent la spécialisation. Alors, c'est les pouvoirs qu'on se donne maintenant en vertu de la loi, de prévoir par règlement les critères de choix des candidats et, d'autre part, les facteurs dont la Commission va tenir compte pour baser sa décision de limiter le nombre.

Maintenant, on l'a dit, le transport par limousine, c'est un transport qui peut se développer au cours des ans par la mise en marché, par l'évolution du marché, par la publicité. On n'a pas voulu donner des carcans trop limitatifs à la Commission pour l'appréciation de sa décision. Alors, les facteurs que pourrait retenir, qu'on pourrait retenir dans le cadre d'un règlement pour indiquer à la Commission l'encadrement de sa décision, c'est aussi large que la demande en service de limousine, une demande qui peut évoluer, les conditions propices à la saine concurrence et au maintien d'une offre de service de limousine de qualité et un troisième, qui est le maintien d'une offre de service de taxi adéquate. Parce qu'il faut toujours garder à l'esprit qu'un certain nombre de permis de taxi peuvent se spécialiser en limousine, mais il faut quand même garder un certain nombre de taxis en place pour donner un service de base. Alors, ça va varier d'un territoire à l'autre et c'est des critères généraux, des facteurs qui pourront être indiqués dans le cadre d'un règlement à titre indicatif à la Commission pour encadrer sa décision.

(17 h 50)

Maintenant, en ce qui a trait aux critères, aux conditions et modalités que devra respecter un titulaire de permis de taxi qui demande la spécialisation de son

permis, on a un ensemble de critères et de conditions, comme démontrer devant la Commission une expérience ou une attitude pertinente, préciser la structure de son entreprise, identifier les créneaux du marché visé et le type de service qui sera offert, produire des prévisions budgétaires, donner la raison sociale, identifier l'endroit où le véhicule sera stationné en disponibilité de service, soumettre à la Commission sa grille tarifaire pour fin de fixation, établir que le véhicule pour lequel il demande la spécialisation satisfait aux exigences, ne pas avoir été reconnu coupable, au cours des deux dernières années, d'une infraction telle que le transport sans permis, avoir exigé une tarification non conforme, avoir confié la garde de son taxi à un chauffeur non qualifié, et ne pas avoir été déclaré coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi depuis moins de cinq ans. Alors, ce sont des conditions et modalités qu'on vise à insérer dans un projet de règlement.

**M. Morin:** Ce que vous venez de nous énumérer, c'est des conditions ou des modalités? Est-ce que vous faites une distinction entre conditions et modalités? Parce que, des conditions, ça me paraît être une exigence préalable à l'obtention du permis alors que, des modalités, ça s'applique dans l'application. Il y a une distinction. Est-ce que c'est la bonne distinction que je fais?

**M. Trudel (Michel):** Il y a des conditions. Parmi la liste que j'ai mentionnée, il y a des conditions et d'autres qui sont, en fait, des modalités. Comme ici, on dit: démontrer une expérience, une aptitude pertinente, à la satisfaction de la Commission; c'est une modalité qu'on doit rencontrer. Ce n'est pas absolu, c'est à la satisfaction de la Commission qui rend une décision là-dessus.

**M. Morin:** Mme la Présidente, je vais quand même reposer ma question, même si ce n'est qu'au niveau de la formulation du paragraphe 6.1°. Est-ce que vous faites véritablement une distinction entre conditions et modalités, puisque, la façon dont c'est formulé, ça semble être fait avec intention? De la façon qu'on a formulé ça...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Morin:** ...«prévoir les conditions que doit rencontrer et les modalités que doit respecter». Alors, ça a été formulé comme ça. Est-ce que c'est volontairement ou par accident ou ça ne veut rien dire?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Dubuc est très pointu sur le didactique. Il faut lui expliquer.

**M. Garon:** Il a raison parce que le législateur — et nous sommes les législateurs. C'est un législateur, le député de Dubuc. Il n'est pas supposé parler pour ne rien dire. Il veut savoir s'il y a des mots qui

sont inutiles. Si les mots sont inutiles, il faut les enlever parce qu'autrement les tribunaux vont essayer de les interpréter pour leur donner une signification. Si le législateur n'en a pas donné, de signification, les tribunaux vont en trouver une parce qu'ils ont pensé que le législateur ne parlait pas pour ne rien dire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce n'est pas un reproche que je fais au député de Dubuc, je fais juste une constatation.

**M. Garon:** Il a raison.

**M. Morin:** Et dans l'Opposition, nous autres, ce n'est pas la préoccupation de parler pour ne rien dire. C'est d'écouter pour mieux comprendre, dans l'Opposition.

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

**M. Garon:** C'est vrai qu'ils ne sont pas tous pareils, le député de Rousseau fait exception.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Me Savard.

**M. Garon:** Il n'écoute pas.

**M. Savard:** Les conditions que doit rencontrer un titulaire de permis de taxi lorsqu'il présente... C'est-à-dire qu'effectivement, ce qu'on nous a lu tout à l'heure, c'est un petit peu imbriqué, un petit peu mêlé. C'est-à-dire qu'il y a des conditions, il y a des modalités, il y a des facteurs. Ce n'est pas non plus une liste qui se retrouvera telle quelle dans un règlement, du moins sous cette forme-là et dans cet ordre-là. Ce qu'il faut regarder, c'est vraiment se concentrer sur le texte de la loi alors que, tout à l'heure, c'était plutôt un exemple qu'on apportait. Donc, «les conditions que doit rencontrer», c'est, si vous désirez obtenir la demande de spécialisation, vous devez absolument présenter un rapport qui soit un rapport financier d'une entreprise saine. Je vous donne des exemples qui sont inventés au fur et à mesure. Une modalité que doit respecter le titulaire: le titulaire pourrait être tenu d'avoir en tout temps un véhicule de telle catégorie pour en tout temps être tenu d'utiliser des salariés plutôt que des entrepreneurs, des sous-entrepreneurs, mais effectivement il y a la part des choses à faire entre ce que ça prend pour obtenir et, ensuite, ce que ça va devoir prendre pour le maintenir.

**M. Morin:** Pour le conserver. O.K. Ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Morin:** Oui, c'est correct.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, les paragraphes 6.1° et 6.2° ont été discutés en même temps.

**M. Garon:** Non, 6.1°. On avait fait appel à 6.2°, mais on n'a pas étudié 6.2°, on a étudié 6.1°.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est une tentative.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Alors, le paragraphe 6.1°, sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Paragraphe 6.1°, adopté sur division. Paragraphe 6.2°.

**M. Garon:** Quels sont les facteurs auxquels vous pensez? Parce que, là, il va y avoir des conditions, des modalités, des facteurs, des ratios. Je vais vous dire une affaire là, si j'étais chauffeur de limousine, je m'achèterais une règle à calculer.

**M. Morin:** Il n'y a pas seulement les limousines qui sont spécialisées. La loi aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Trudel.

**M. Trudel (Michel):** Je les ai mentionnés tantôt, à titre indicatif. Ce sont des facteurs qui sont très larges pour donner toute la largesse possible à la Commission pour sa décision. Donc, les trois principaux facteurs auxquels on pense dans le cadre d'un règlement sont la demande en service de limousine, les conditions propices à la saine concurrence et au maintien d'une offre de service de limousine de qualité et le maintien d'une offre de service de taxi adéquate.

**M. Garon:** C'est quoi, ça, des conditions propices à une saine concurrence? Entre vous et moi, ce n'est pas les commissaires qui sont les mieux placés pour déterminer ça. On a l'exemple du service des traversiers, entre Lévis et Québec. On voit ce que ça donne. Habituellement, la plupart de ces gens-là n'ont jamais été dans le commerce de leur vie. Ils vont arriver et ils vont établir les conditions de l'exercice de la concurrence entre des personnes, alors qu'eux-mêmes n'ont jamais été dans les affaires.

Tu sais, comment ça s'établit, la concurrence, là-dedans? Il faut parler avec les chauffeurs de taxi pour voir à quel point c'est complexe. C'est très complexe, de la manière que ça s'établit, la concurrence. À part ça, la relation... On peut bien rendre ça tellement compliqué que les gens ne voudront plus. Il y a des relations de confiance **là-dedans**, dans ces services-là. Dans ces services-là, il y a des relations de confiance. C'est quoi, la concurrence? La concurrence, ce n'est pas une concurrence comme une autre, ça. Une concurrence comme une autre... Celui qui va à l'aéroport et qui demande un taxi, il débarque de l'avion et il veut prendre une limousine pour s'en aller à son hôtel, ça, c'est correct. Mais toutes sortes de services qu'il y a de limousine, là, il y a une relation de confiance là-dedans,

surtout dans les gens qui sont des dirigeants d'entreprises, des choses comme ça. Ils ne voudront pas que ça se fasse de n'importe quelle façon et que ce soit remplacé de n'importe quelle façon. Je parlais avec quelqu'un, justement, ce matin, qui était ici et il m'en disait un mot. Il dit: Les gens, à un moment donné, ne veulent pas établir une relation de confiance avec beaucoup de personnes, surtout ceux qui prennent les limousines des **fois** pour des raisons de sécurité ou des raisons de discrétion. Alors, c'est une concurrence bien particulière. Il y a une relation de personne à personne, là-dedans, qui est très importante pour les gens qui prennent ce genre de service là.

Si on fait des normes, on établit la concurrence de telle façon... Je vais vous donner un exemple. Si on faisait ça comme un «stand» de taxis, tu prends le premier sur la ligne, le service tombe d'un coup sec. Les gens ne voudront pas prendre le premier sur la ligne. Même, il y a des gens aujourd'hui qui se privent de prendre le taxi parce qu'ils sont obligés de prendre le premier sur la ligne. Parce qu'il y a des... Ça a bien évolué, le taxi, comparé à avant.

**M. Trudel (Michel):** Si vous permettez, la réglementation prévoit que vous devez prendre le premier qui est dans l'attente sur le poste d'attente. On parle de taxi.

**M. Garon:** Oui, c'est le taxi.

**M. Trudel (Michel):** Dans le cas de la limousine, s'il y a un secteur de transport par automobile où les lois du marché et la concurrence devraient davantage oeuvrer, c'est bien là parce que, dans le fond, le client choisit son entreprise selon la qualité du service offert et la tarification également. Alors, je pense que... On a vu, dans la région de Montréal, où on avait un certain nombre de limousines, que le jeu de la concurrence, cependant, ne jouait pas. Il y avait Limousine Montroyal qui avait un permis pour 92 véhicules, qui en **exploitait** environ 50 et, malgré l'exclusivité presque qu'elle avait sur le territoire de Montréal, elle a fait faillite. Elle a arrêté. Ce n'est pas juste une question de nombre. C'est une question de saine concurrence. Alors, c'est pour ça qu'on ouvre des portes et on indique à la Commission qu'on ne doit pas juste regarder la demande stricte en service de limousine, on ne doit pas juste regarder le nombre de permis de taxi qui existent, on doit mettre en place, également, des conditions propices à une saine concurrence. Peut-être qu'on avait 50 limousines à Montréal, quand Limousine Montroyal opérait, peut-être qu'on avait un nombre adéquat — je ne porte pas de jugement — mais, une chose est certaine, c'est qu'on manquait de concurrence. Donc, ce n'est pas juste une question de nombre.

(18 heures)

**M. Garon:** Il y a deux genres de concurrence, là-dedans. C'est ça que je disais tantôt. Le service à l'aéroport, c'est une affaire. L'aéroport... Quelqu'un qui arrive en ville, qui veut s'en aller à son hôtel, il va prendre une limousine. Deuxièmement, il y a le prési-

dent de compagnie qui arrive. Le président de compagnie a des raisons de sécurité. Il y a eu assez d'enlèvements de gens qui avaient... Il y a eu des enlèvements. Il y a une question de sécurité là-dedans aussi. Ça fait que quelqu'un ne voudra pas arriver, puis prendre le premier sur la ligne. Il va dire: Je regrette, là, c'est trop risqué, ça.

Il y a des règles de sécurité là-dedans. Des gens qui prennent la limousine, ils vont vouloir... À un moment donné, ils t'envoient la limousine, puis elle va chercher tel gars. Telle limousine va chercher tel gars. Autrement, il va dire: Je ne la prends pas, la limousine, si ça ne marche pas de même. Il ne prendra pas le premier sur la ligne. C'est un service bien différent. C'est parce que... À cause des enlèvements, puis à cause des dangers qu'il y a de... Aujourd'hui, la vie n'est pas comme avant. Et puis... Ensuite, bien, il y a le service également avec des entreprises qui... Un service de limousines avec des entreprises. C'est la concurrence, au fond, qui se développe par le service que j'offre. Si j'offre un service qui est bon, j'établis une relation de confiance, là, je peux développer un marché. Mais ce marché-là ne se transfère pas comme ça, d'un coup sec.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors...

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Il va faire ses preuves. La compagnie va faire ses preuves.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Merci, monsieur...

**M. Elkas:** Un peu comme Sky Cars.

**M. Garon:** Ce n'est même pas la compagnie, c'est souvent l'individu.

**M. Elkas:** Eux vont choisir.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ceci étant dit, la commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 18 h 2)