



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 (3)

Le mercredi 31 mars 1993 — No 62

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Règlements du gouvernement (suite)	CAE-3579
Règlements d'une autorité régionale	CAE-3607
Pouvoirs de la Commission des transports du Québec	CAE-3612

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Robert Thérien, président suppléant
M. Réal Gauvin, président suppléant

M. Jean Garon
M. Sam L. Elkas
M. Richard B. Holden
Mme Carmen Juneau
Mme Cécile Vermette
M. Michel Tremblay

* M. Michel Trudel, ministère des Transports
* M. Gilles Savard, idem

* 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

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 31 mars 1993

Étude détaillée du projet de loi 62

(Dix heures douze minutes)

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

Le Secrétaire: Oui. M. Gendron (Abitibi-Ouest) est remplacé par Mme Vermette (Marie-Victorin); Mme Marois (Taillon) est remplacée par M. Lazure (La Prairie); et M. Paré (Shefford) est remplacé par M. Holden (Westmount).

Règlements du gouvernement (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, au moment de l'ajournement des travaux, hier, nous étions à l'étude de l'article 13. Nous avons adopté, sur division, le paragraphe 6.1°...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...et nous étions à la discussion sur le paragraphe 6.2°. Et M. le député de Lévis avait la parole.

M. Garon: J'avais la parole ou j'avais commencé?

La Présidente (Mme Bélanger): On achevait. On finissait. Non, sans farce, c'était dans les dernières questions. Alors, on n'a pas pris note de votre dernière phrase, là; il faudrait sortir les galées.

M. Garon: Mais, ça, c'est un article de droit nouveau, totalement, d'établir les facteurs. Ou s'il y avait des dispositions... Est-ce qu'il y avait des dispositions semblables dans la loi actuelle ou si c'est complètement nouveau?

M. Elkas: C'est nouveau.

M. Garon: C'est pour bureaucratiser davantage la Commission ou...

M. Elkas: Pour encadrer les décisions. Michel, tu voudrais ajouter?

M. Garon: Est-ce qu'on a un projet de règlement pour établir les facteurs?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel?

M. Trudel (Michel): Comme on l'a vu hier, les facteurs qu'on va soumettre à la Commission dans le cadre du projet de règlement, comme on le disait hier, donc, c'est des facteurs suffisamment larges pour laisser toute la latitude pour sa discrétion. Et les trois principaux facteurs sont les suivants: la demande en services de limousine, les conditions propices à la saine concurrence et au maintien d'une offre de services de limousine de qualité et le maintien d'une offre de services de taxi adéquate.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ce n'est pas si facile que ça de déterminer c'est quoi une offre de limousine adéquate. Ce n'est pas si simple que ça à déterminer. Bon. Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 6.2° est adopté sur division.

Alors, 2° l'insertion, dans la première ligne du paragraphe 12° et après le mot «établir», des mots «pour les agglomérations ou les régions qu'il indique».

M. Garon: Là, je pense... Êtes-vous sûr, M. le ministre, là? Moi, là, je ne vous comprends plus. L'article 6.2°, à la rigueur, on peut dire un encadrement. Mais, là, écoutez bien ça; «établir», ça va se lire comme suit, avec l'amendement: «établir, pour les agglomérations ou les régions qu'il indique, des normes, des conditions ou des modalités de construction, d'utilisation et d'entretien d'un taximètre [...] et prescrire les cas où le taxi doit être équipé d'un taximètre de même que l'endroit où il doit y être installé». Pourquoi ça va varier d'une agglomération à l'autre ou d'une région à l'autre? Ça n'a pas de bon sens, ça; le taximètre va varier d'une région à l'autre.

M. Elkas: Posez votre question, je vais vous reprendre.

M. Holden: Sur la question de l'emplacement du taximètre, je sais que j'ai entendu plusieurs plaintes, parce qu'il y a des municipalités qui disent que ça doit être plus haut pour que le client le voie puis, dans une limousine, on ne peut pas voir un taximètre ou tout autre...

M. Elkas: Limousine.

M. Holden: ...ou même dans un taxi...

M. Elkas: De luxe.

M. Holden: ...qui n'est pas un petit taxi. Ça doit être uniformisé à travers la province, et je trouve qu'ils ont raison de se plaindre, des fois, de certaines municipalités qui ordonnent que le «meter» soit très haut placé. Pour moi, ça dérange le look of the taxi. When it is high up, I find it objectionable and I know some taxi drivers do to.

M. Elkas: Well. The law is very specific here, and the article 22, «le taximètre doit être visible par le client et son affichage numérique doit être éclairé lors de sa mise en fonction», je comprends que, dans certains cas, vous avez l'appui-tête, et la personne doit quasiment faire de la gymnastique pour voir où se trouve le taximètre. Mais il doit être à la vue. Ça, c'est la loi. Alors, s'il est monté un peu plus qu'on n'aimerait, c'est sûr que, quand vous avez un «dashboard» qui est beau et tout ça, on arrive et on lui met un morceau d'équipement... Malheureusement, c'est pour le client, cette affaire-là.

M. Holden: Mais ça bloque, des fois, la radio aussi.

M. Elkas: Bien, ça va dépendre du véhicule que la personne a. Aujourd'hui, de plus en plus, les unités sont plus petites et, avec la nouvelle technologie, c'est impossible de penser que... Vous dites une limousine, mais un taxi, c'est un taxi. C'est seulement les taxis qui les ont. Alors, la limousine, elle, n'en a pas besoin, mais les règles du jeu sont là. Savoir où ils le placent...

M. Garon: Mais pourquoi varier ça pour des agglomérations ou des régions qui...

M. Elkas: Bien, il y a des endroits, M. le député de Lévis, où ils peuvent, ensemble, dans une agglomération, décider qu'ils veulent avoir — et, ça, il y a eu un projet qui avait été étudié à la CUM, et je ne suis pas sûr si ça avait été étudié ici, à Québec, aussi — ou ils voudraient mettre un taximètre électronique qui émettrait un reçu. Alors, au lieu de s'imposer, d'avoir des lois qui vont s'imposer sur l'ensemble du Québec... On n'est pas pour avoir des places comme, je ne sais pas, Acton Vale ou Windsor — vous n'en avez pas à Windsor — à Windsor, peut-être, Richmond...

Mme Juneau: Richmond, ce n'est pas dans mon comté.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ah bon! O.K.

Mme Juneau: Je ne veux rien savoir de ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Juneau: Je laisse ça à mon collègue.

M. Elkas: Non, mais vous êtes... Magog, ces régions-là où ils ont des taxis...

Mme Juneau: À Sherbrooke, il y en a.
(10 h 20)

M. Elkas: On ne voudrait pas nécessairement s'imposer à ces gens-là pour avoir une forme de taximètre. Les autres vont peut-être vouloir regarder ce qui se passe dans la région de Montréal ou de Québec, les grandes agglomérations, et **peut-être** suivre, mais il ne faudrait pas avoir une loi où on s'impose toujours sur l'ensemble parce qu'un groupe veut avoir un type de taximètre.

Mme Juneau: Je trouve qu'on réglemente beaucoup, par exemple. C'est réglementé de a à z. Je te dis que...

M. Elkas: Je vous dis, moi — surtout que ça fera 20 ans au mois de mai que je fais de la politique active — et j'ai toujours dit, quand j'étais maire: «Too much government». C'est vrai qu'il y en a trop. Mais, malheureusement, il faut protéger les gens contre eux-mêmes, souvent.

Mme Juneau: C'est ça.

M. Elkas: C'est malheureux.

M. Holden: Non, c'est les fonctionnaires qui aiment ça, les règlements.

M. Elkas: Ah, God! Non, non, non. Il ne faut pas dire ça. Ces choses-là ne sont pas montées tout seules. C'est notre clientèle qui, à mesure qu'on va de l'avant et qu'on évolue, va dire: Écoute, ça ne marche pas dans tel ou tel domaine. Et si on est à l'écoute, c'est sûr qu'on a une obligation de faire des changements, mais pas toujours nécessairement avec des règles. Ça peut se faire à l'amiable entre eux. Mais, si vous pensez qu'on a des règles, regardez les ligues de taxis si elles n'ont pas des règles elles aussi; elles en ont bien plus qu'on ne peut en avoir. Mais ce n'est pas nous qui leur imposons d'avoir des règles à l'intérieur de leurs opérations.

M. Garon: Le problème, dans la bureaucratie, vous savez, vous mettez un gars à ne rien faire dans un bureau puis, au bout d'un an, il a besoin d'un adjoint et il ne fournit pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est ça. La bureaucratie, vous savez que c'est le mouvement perpétuel. Mettez quelqu'un dans un bureau, il n'a rien à faire et, au bout d'un an, il est débordé et il a besoin d'un adjoint. Il s'est trouvé quelque chose à réglerment.

M. Elkas: Mais quand on...

M. Garon: C'est ça. Alors, les gens sont pleins de bonnes intentions; ils arrivent en politique et ils se disent: il faut déréglementer. Et, après ça, quand ils arrivent à la fin, vous voyez, ils prennent ça comme une fatalité. Je vous écoute parler, là. Vous n'êtes plus le même homme que quand vous êtes arrivé au gouvernement. Là, aujourd'hui, c'est une fatalité; il faut se résoudre à réglementer, à tour de bras.

M. Elkas: Non, mais je ne comprends pas le député de Lévis, Mme la Présidente. Il nous accuse de ne pas être à l'écoute de la clientèle, et la minute qu'on va écouter et qu'on se fera présenter des mémoires par ces gens-là... Un mémoire... Cette loi, ici, cet article fait partie d'un mémoire qui a été présenté par la ligue A 11.

M. Holden: Le centre de Montréal?

M. Elkas: Oui, oui, A 11.

M. Holden: Oui, oui, c'est le centre de Montréal.

M. Elkas: Alors, là, la concertation. Alors, on est à l'écoute puis, si on ne faisait absolument rien, là on nous accuserait de ne pas être à l'écoute. Vous nous avez demandé d'avoir cinq ou six groupes, ici...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...pour s'assurer qu'on les écoute, ces gens-là, puis qu'on effectue des changements. Là, vous me dites: Le ministre a changé. Je ne vous comprends pas. J'ai de la misère à... Vous n'êtes pas consistant dans vos...

M. Garon: Non, moi, je ne dis pas que ceux qui vous ont demandé, comme le groupe de Montréal qui vous a demandé un taximètre d'une façon... Moi, je ne dis pas; c'est peut-être bon, c'est peut-être ça. Disons que je suis persuadé, par exemple, que c'est le même... Comme «être visible», ça ne change pas d'agglomération, la visibilité. Voir un taximètre dans le taxi, ce n'est pas parce que je suis dans l'ouest ou dans le centre ou dans l'est que le taximètre devient visible ailleurs. Ça donne quoi, ça, de changer la localisation?

Deuxièmement, c'est que, si les gens ont le même genre d'appareil, il va sans doute coûter meilleur marché, parce qu'ils vont le faire pour tout le monde. Autrement, vous allez vous retrouver avec toutes sortes de «home made». Je comprends qu'il y en ait un, qu'on dise qu'au Québec il y a tel genre d'opérations. Et, à ce moment-là, si tout le monde a le même genre de taximètre, ils vont sauver de l'argent, parce qu'il va y avoir un modèle qui va être fait, et il va être... Si on fait un genre de taximètre pour des villes, quand vous avez enlevé les grandes villes, au Québec, au fond, le monde ne me fera pas croire qu'il va y avoir un taximètre différent dans les petites villes où il va y avoir peut-être 15 taxis. Normalement, elles vont adopter le même

système que les autres parce que, autrement, il va coûter trop cher. Deuxièmement, la visibilité dans une automobile, que l'automobile soit à Montréal ou à Québec, la visibilité, ça doit être au même endroit, dans le même char. Je ne comprends pas trop, là.

M. Elkas: Ce n'est pas une question de visibilité, là; ce n'est pas dans la loi, sauf...

M. Garon: C'est de ça que vous avez parlé.

M. Elkas: ...que la loi est là et dit qu'il doit être visible pour le client. Ça, c'est normal.

M. Garon: C'est correct, ça.

M. Elkas: Pour le client.

M. Garon: Mais, pourquoi...

M. Elkas: Alors, je ne comprends pas...

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est pour changer... On dit que maintenant le règlement va être différent; qu'il pourra être différent pour les agglomérations ou les régions qu'il indique. Un règlement par région ou par agglomération, pour le taximètre, ça fait curieux, ça.

M. Elkas: Non, non, il n'y a rien de curieux dans ça. Si une ligue décide qu'elle veut convertir ses taximètres, un taximètre électronique pour émettre des reçus, pour avoir une meilleure comptabilité... Vous savez, il y a de grands avantages, aujourd'hui...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...à aller vers l'électronique.

M. Garon: Oui, c'est vrai.

M. Elkas: Les grandes compagnies qui se servent des taxis beaucoup dans les grandes régions veulent s'assurer que les voyages sont effectués dans les temps de travail — pas le dimanche et le samedi. Puis, ça, c'est du contrôle, ça. Ça se fait ailleurs, ça se fait en Europe.

M. Garon: À moins que vous ne vouliez...

M. Elkas: Mais si vous avez une ligue à Montréal, que ce soit la 11, la 12 ou la 5 qui décide qu'elle veut aller vers un taximètre électronique, puis que la 11 décide: Nous autres, on va attendre, pourquoi s'imposer sur l'ensemble? Puis si Québec ne veut pas l'avoir, bien, on le fera quand ça sera le tour de Québec.

M. Garon: À moins que vous ne vouliez garder un marché secondaire pour les vieux taximètres qui vont être abandonnés par ceux qui vont se moderniser. C'est ça que vous voulez, peut-être: garder une vieille régie-

mentation pour les...

M. Elkas: En complément, M. Trudel.

M. Garon: ...taximètres usagés.

M. Trudel (Michel): L'électronique, dans le domaine des taximètres, permet beaucoup de choses. Il y a des taximètres, maintenant, donc, comme M. le ministre le mentionnait, qui donnent des reçus automatiques, donc, qui marquent l'heure, la date, le numéro de chauffeur, la distance parcourue, etc., et, évidemment, le tarif.

M. Garon: Il n'y a pas beaucoup de monde qui fait ça.

M. Trudel (Michel): Non, mais ça existe. D'autre part, il y a des taximètres, également, qui permettent l'insertion des cartes de crédit et l'enregistrement de ces modes de paiement là. Il y a des taximètres électroniques qui permettent la comptabilité séparée, si on fait du taxi collectif, selon le nombre de passagers à bord, donc une tarification différente selon les passagers. Il y a beaucoup de différentes facettes que l'électronique permet dans l'application des taximètres. Et, évidemment, s'il y a un projet particulier pour une agglomération ou pour un territoire, il y a une concertation et on voudrait, pour l'application de ça, être équipé de ce genre d'outils électronique là, on pourrait, à ce moment-là, répondre à cette demande-là et non pas affecter d'autres territoires qui, pour l'instant, ne sont pas concernés par un projet similaire.

M. Holden: Mais, là, vous donnez le pouvoir à une agglomération d'imposer à ces gens une telle sorte de...

M. Trudel (Michel): C'est le gouvernement. C'est un pouvoir réglementaire que se donne le gouvernement, mais on agit en concertation avec les gens de l'industrie. Si, dans un territoire donné, on nous dit que, là, il faudrait atteindre ce niveau, on est rendu à ce niveau-là dans notre développement de marché et on voudrait avoir cet outil-là, et on veut le rendre obligatoire, bien, effectivement, on travaillera avec eux.

M. Holden: Vous laissez le choix à chaque agglomération de décider si, elle, elle veut adopter un tel système?

M. Trudel (Michel): C'est juste l'idée que, s'il y a des projets particuliers dans certains territoires, on sera en mesure d'y répondre par territoire et non pas avoir le carcan d'obliger le reste de la province à suivre.

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

Mme Juneau: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Vous dites que ça existe déjà, ce genre de taximètres électroniques. Est-ce que les coûts sont extrêmes par rapport à ceux qui existent déjà, les conventionnels?

M. Trudel (Michel): Je ne suis pas familier avec les coûts, mais ils sont supérieurs, des coûts plus élevés.

Une voix: ...

M. Trudel (Michel): Pardon? Non, ce n'est pas le triple...

Mme Juneau: Non?

M. Trudel (Michel): ...parce qu'ils ont déjà les taximètres électroniques, pour la plupart, à Montréal.

Mme Juneau: Est-ce qu'on peut penser qu'à un moment donné il y aura, dans votre réglementation, une certaine obligation que lorsque l'autre deviendra brisé ou quelque chose comme ça, quand ils auront à refaire, qu'ils fassent avec un électronique comme celui-là?

M. Trudel (Michel): Oui. Si, éventuellement, on adoptait un changement dans un territoire donné pour prescrire un type de taximètre, peut-être qu'il pourrait y avoir une clause grand-père pour que ceux qui opèrent déjà avec un vieux taximètre puissent le garder pendant un certain laps de temps.

Mme Juneau: Puis, on «peut-u» imaginer, pour le client, toujours, qui exige une meilleure visibilité de ça, qu'il y aurait l'installation de ces... Je ne sais pas de quelle façon c'est fait, mais l'installation au-dessus de la fenêtre avant, là. J'ai déjà eu, moi... Ma dernière voiture, c'était une Chrysler Fifth Avenue, puis j'avais, au-dessus de la vitre en avant une espèce de... qui indiquait le sud, l'est, l'ouest et la température. Alors, si le fameux taximètre était installé là, le client aurait une bonne visibilité là-dessus puis il saurait exactement où il s'en va.

M. Garon: Des gros chars, là.
(10 h 30)

Mme Juneau: Que tu en aies un gros ou un plus petit, tu as quand même le toit de la voiture qui pourrait être... Si la fameuse boîte pour le taximètre est faite horizontalement, là, au lieu d'être de même, vous pourriez l'installer tout aussi bien là, avec le châssis de ça qui serait visible pour le client en arrière.

M. Elkas: Ça va dépendre du manufacturier, mais je pense que c'est un point qui est vendable; ça fait partie du marketing du produit.

M. Trudel (Michel): Il y a la question du fil aussi; il faut qu'il passe quelque part. Il y a...

Mme Juneau: Mais il passe bien un fil pour nos

téléphones cellulaires.

M. Trudel (Michel): Théoriquement, c'est possible, effectivement, de le prescrire mais, **comme** je vous le dis, pour l'instant, ce n'est pas dans les projets; ça n'est pas discuté.

Mme Juneau: Ça se «peut-u» que ça devienne obligatoire, ça, à un moment donné?

M. Trudel (Michel): Un affichage comme celui-là?

Mme Juneau: Oui, bien, je veux dire, en termes d'électronique, pour le changement.

M. Trudel (Michel): Moi, je dis que, techniquement, c'est possible; en termes de pouvoir réglementaire, c'est possible, mais, ça, on n'agirait là-dedans que s'il y avait une demande formelle des gens de taxi. Ou encore si la Communauté urbaine de Québec, par exemple, disait: Les taximètres sont installés un peu partout, c'est toujours visible, mais on fait des gymnastiques différentes; si on voulait normaliser, par exemple, l'affichage, bon, on aurait les outils pour répondre.

Mme Juneau: Est-ce qu'une demande comme ça, ça provient plus du public? Parce que vous dites que vous faites ça en concertation avec les gens du milieu; est-ce qu'une demande comme ça, pour changer le taximètre, provient plutôt du client que du propriétaire de taxi?

M. Elkas: Je peux répondre à la question. Les agglomérations, c'est sûr qu'elles veulent augmenter leur efficacité. Il va sans dire qu'elles cherchent des marchés, comme je l'ai mentionné hier, des nouveaux marchés. Si elles peuvent démontrer à leur clientèle qu'il y aura une meilleure façon d'émettre des reçus, par exemple, une meilleure façon d'émettre de façon mensuelle toutes les courses qui ont été parcourues par des employés, par exemple... Vous savez comme moi que, quand vous vous rendez ici, à Québec, comme à Montréal, il y a bien des gens qui se promènent en taxi. Et à quelle heure ils se promènent? Des fois, l'employeur se demande souvent la question: Est-ce que, vraiment, c'est un voyage de plaisir ou un voyage d'affaires? Et, dans ce cas-là, certains vont se retirer et dire: Peut-être qu'on n'encouragera pas trop le trafic des taxis, alors on va demander aux gens de se servir de leur automobile, ou des choses semblables, et payer le millage. Si une compagnie décide qu'elle peut démontrer... Et c'est un outil de marketing ça, c'est un service qu'ils offrent à la clientèle. S'ils arrivent avec quelque chose de semblable, je pense que ça va augmenter le nombre de voyages, parce que c'est contrôlé.

Mme Juneau: N'est-il pas exact aussi qu'au niveau des ministères les fonctionnaires se servent de billets pour avoir le droit de prendre un taxi, une voi-

ture-taxi? À ce moment-là, s'il y avait...

Une voix: Ce n'est pas nouveau.

Mme Juneau: Oui, c'est ces billets-là. Est-ce qu'à ce moment-là l'utilisation de ça... Bien, ils seraient obligés, bien sûr, d'avoir l'accord du responsable, mais avec son billet de taxi qui viendrait de façon électronique, ça serait beaucoup plus facile pour vérifier, autant pour tenir la comptabilité de la personne qui utilise le taxi que pour le ministère en question qui, lui, a des comptes à rendre en ce qui a trait à l'utilisation des taxis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Comme je le disais tantôt, il y a des taximètres qui permettent l'enregistrement des cartes de crédit. La même chose existe également pour des cartes maison ou des coupons à usage unique avec une bande magnétique, comme pour les billets de métro à Montréal; il y a une bande magnétique sur le billet. Alors, ça permet donc de passer ça dans...

Mme Juneau: Le taximètre.

M. Trudel (Michel): ...le taximètre, dans la boîte enregistreuse et, effectivement, la facturation, ensuite, se fait directement de l'entreprise au ministère.

Mme Juneau: Mais, ça, ce n'est pas tout le monde, là, hein. Ce n'est pas...

M. Trudel (Michel): Non, non, mais c'est des possibilités électroniques ...

Mme Juneau: C'est des possibilités. O.K.

M. Trudel (Michel): ...qui existent. Et on en a vu certaines applications. Donc, c'est valide une seule fois, et on sait le nom du fonctionnaire, de taxi, la date, l'heure, le kilométrage total, etc.

Mme Juneau: Et au nombre que les ministères utilisent, à ce moment-là, je pense que ça serait peut-être la solution de part et d'autre.

M. Trudel (Michel): Encore une fois, c'est l'objet du pouvoir qui est donné à l'effet que, si on voulait le faire dans la région de Québec, ça pourrait être fait dans la région de Québec, théoriquement.

Mme Juneau: Ah oui! Absolument.

M. Trudel (Michel): Sans le rendre obligatoire partout dans les autres...

Mme Juneau: Ça serait peut-être...

M. Elkas: Mme la députée de Johnson, vous

savez que ça a été notre «motto» depuis longtemps. On a toujours été à la recherche de l'efficacité et on va s'y rendre.

M. Garon: Avez-vous lu le rapport Scowen? Il vous disait de diminuer les règlements.

M. Elkas: Ça, ça va permettre d'en réduire, des règlements. C'est une façon facile de faire des choses. On ne touchait pas aux taxis, dans le rapport Scowen.

Mme Juneau: Qu'est-ce que vous étiez pour me dire, M. le ministre?

M. Holden: Il cherche l'efficacité.

Mme Juneau: Ah, oui! Il cherche l'efficacité. Je comprends.

M. Elkas: Non, toujours à la...

La Présidente (Mme Bélanger): Par contre, il y a une chose que je trouve bizarre...

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...c'est qu'on parle de déréglementer. On dit qu'on a trop de règlements puis, Mme la députée de Johnson, dans son intervention, voulait qu'on oblige les taxis à mettre leur taximètre d'une façon spéciale. Tout en disant qu'on réglemente trop, on voudrait faire d'autres règlements.

Mme Juneau: Non, mais, moi, le but que je recherchais, Mme la Présidente, c'est que le client qui utilise le taxi et qui se plaint qu'il est obligé de s'étirer le cou pour voir où ça en est rendu, la course, je pense... Moi, c'est en termes d'efficacité pour le client ou la cliente qui utilise ce mode...

La Présidente (Mme Bélanger): Par contre, vous demandez quand même que le gouvernement exige qu'en fabriquant l'auto et qu'en installant ça on le mette de façon à ce que le client voie plus facilement.

Mme Juneau: Bien, c'est justement pour une raison d'efficacité. Encore une fois, madame, si...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais c'est de la réglementation.

Mme Juneau: ...par le fait même, on économise, en termes d'argent, des centaines de milliers de dollars en ce qui a trait à l'utilisation de... Je te dis que...

M. Elkas: En réglementant.

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

Mme Juneau: En tout cas, moi, je trouve que...

M. Elkas: Ça, on le partage avec vous. On va réglementer où on peut se rendre plus efficaces et où on peut donner un meilleur service à notre clientèle.

La Présidente (Mme Bélanger): En faisant des règlements.

M. Elkas: Dans certains cas...

Mme Juneau: Mais il faudrait ôter les guili-guilis et utiliser les choses qui ont du bon sens. Arrêtez de réglementer sur des guili-guilis et utilisez des choses qui pourraient être rentables pour le gouvernement autant que pour la clientèle.

M. Elkas: Est-ce que vous me suggérez, Mme la députée de Johnson, que j'impose ce fameux taximètre électronique?

Mme Juneau: Je n'ai pas à vous suggérer d'imposer quoi que ce soit. Je pense que vous êtes titulaire du ministère des Transports, et c'est à vous à prendre cette décision-là, sauf qu'on peut... Je pense qu'il est du devoir de chacun des membres de la commission d'apporter certaines choses qui pourraient aider l'ensemble de la situation quand on discute sur une loi ou une autre, et c'est justement la raison qui me fait discuter ouvertement, ou penser tout haut des choses qui pourraient être applicables et apportées pour vous aider.

M. Elkas: O.K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le paragraphe 2° est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division. J'appelle le paragraphe 3°: le remplacement du paragraphe 13° par le suivant: «13° prescrire les marques, les modèles et l'âge maximal ou minimal de fabrication des automobiles pouvant être utilisées pour effectuer le type de transport par taxi qu'il indique».

M. Holden: Mme la Présidente, l'âge maximal ou minimal, quand on fait une inspection, quoi, deux fois par année, je trouve que l'âge maximal ou minimal, ce n'est pas ça qui est important. On peut avoir une automobile qui a fait 5 ans et 50 000 kilomètres, et une autre 2 ans et 500 000 kilomètres. C'est l'inspection qui est importante. On fait une inspection deux fois par année. À quoi ça sert d'avoir l'âge maximal et minimal?

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

M. Elkas: Ceci s'applique... Vous voyez dans le projet de loi tous les volets qui touchent les véhicules antiques. Alors, il faut déterminer ce qui est antique en incluant un article comme tel.

M. Holden: Pour la vraie antiquité d'une automobile?

M. Elkas: Yes, because they are used... Yes, they are used with, you know... It is «taxi spécialisé».

M. Holden: Alors, on dit: Bon, c'est une antiquité, alors c'est prouvé par un tel...

M. Elkas: Il y a un volet dans la loi. Il y a déjà un volet dans la loi.

M. Garon: Où? Dans la loi actuelle?

M. Trudel (Michel): Dans le projet de loi, ici, il y a des dispositions concernant les véhicules antiques; il y a un permis pour les véhicules antiques. (10 h 40)

M. Garon: Oui, mais, là, ce n'est pas ça. Vous remplacez un article qui disait de prescrire les marques et les modèles des automobiles pouvant être utilisées pour effectuer le type de transport par taxi qu'il indique — au paragraphe 13°. Mais, là, vous remplacez ça et vous venez dire que 13° est nécessaire pour les véhicules antiques. Là, les véhicules antiques, c'est une affaire, c'est une catégorie spécialisée. Mais, là, l'âge d'une automobile, ça dépend de l'entretien que chacun y fait. Moi, je vais vous dire, vous viendrez voir mon automobile. Je l'ai fait nettoyer pour le printemps, comme je le fais deux fois par année, le printemps et l'automne. Vous auriez l'impression... Et j'ai pourtant une automobile qui a 200 000 kilomètres, une 1988, et qui a l'air d'une neuve: pas de rouille, parfait état.

M. Elkas: Je ne touche pas à votre véhicule. Ce n'est pas...

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas ça que je veux dire. Je veux dire que l'âge, ça ne veut rien dire. On peut avoir des automobiles... Moi, je n'ai jamais conduit une automobile si longtemps de ma vie, jamais.

Une voix: Quelle marque?

M. Garon: Honda.

M. Elkas: C'est l'article 24. Pour répondre au député de Lévis, c'est l'article 24 de cette loi...

La Présidente (Mme Bélanger): Une publicité pour la marque, M. le député.

M. Elkas: ...section 93, qui introduit le taxi spécialisé et le véhicule automobile antique.

M. Garon: On va encourager l'efficacité. On ne peut pas parler des deux côtés de la bouche en même temps. Je me rappelle le débat sur le libre-échange.

M. Elkas: C'est une demande qui nous est venue

lors de la consultation parce que, vous le savez comme moi, dans certains cas, il peut y avoir une limousine de 12, 13, 14 ans qui peut être vraiment minoune aussi. Par contre, il faut aussi avoir un règlement, la partie et le volet qui touchent tout véhicule spécialisé qui est de type antique.

M. Garon: Pourquoi on n'en fait pas une catégorie spéciale? Parce que, là, on met ça dans la catégorie générale. S'il y a une catégorie antique, qu'on dise qu'il y a une catégorie antique. Mais, là, moi, je pense que l'entretien d'une automobile, ça dépend de chacun. Il y a des gens... Je voyais un article, une fois, dans le journal. Il y avait un chauffeur de taxi, à Montréal, qui avait une automobile qui avait plus que 1 000 000 de milles.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Oui. 1 000 000 de milles. Il disait que c'était ce qui était le plus économique parce que, quand tu as remplacé une pièce une fois, tu as une garantie à vie. Parce que, normalement, tu ne la remplaces pas plus qu'une fois. Alors, lui, il dit: C'est l'automobile la plus économique parce que, maintenant, il peut remplacer la troisième fois, la quatrième fois gratuitement. Il y avait un article là-dessus. Le monsieur était rendu... Mais il paraît qu'il prenait un soin extraordinaire de son automobile qui avait l'air en parfait état. Il resserrait même les boulons une fois par année. Il faisait le tour de l'automobile et il resserrait tous les boulons. Il en faisait un entretien extraordinaire et il avait... Parce qu'on peut avoir des automobiles, au fond... L'âge, ça dépend de chacun. Il y a des gens qui s'occupent de leur automobile, il y en a qui ne s'en occupent pas. Il y a des automobiles qui rouillent, il y en a d'autres qui rouillent moins. Moi, je pense que l'âge en soi ne veut rien dire. Ça dépend de l'entretien qu'on en fait, ça dépend...

Mais si le but de l'article, c'est de faire une catégorie de modèles antiques, pourquoi on ne le dit pas clairement? Là, ce n'est pas ça qu'on fait. On dit: «prescrire les marques, les modèles et l'âge maximal ou minimal de fabrication des automobiles pouvant être utilisées pour effectuer le type de transport par taxi qu'il indique». Là, on va arriver encore avec des affaires bureaucratiques, de sorte que quelqu'un qui a une automobile qui peut être en bon état va être obligé de la laisser tomber parce qu'on va dire que, normalement, une automobile, après tant d'années, c'est fini.

M. Holden: Il y a des inspections.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard (Gilles): Au niveau de la disposition, un des objets de la disposition, c'est effectivement de pouvoir permettre l'introduction d'un permis pour véhicule antique. Je vais revenir ensuite au deuxième aspect de la disposition. C'est qu'il faut pouvoir décréter quel-

que part, par règlement du gouvernement, qu'une voiture antique, ce n'est pas forcément une voiture de 10 ou 12 ans mais qu'une voiture antique est une voiture qui a peut-être 30 années, au moins, d'âge. Ça, c'est un des objectifs.

Le second objectif, c'est effectivement de pouvoir, si le gouvernement le juge à propos, établir un âge maximal pour une automobile qui est taxi. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'un véhicule-taxi peut facilement rouler 100 000 kilomètres par année. On peut contester les 100 000 pour en mettre même 50 000 ou 60 000, si vous voulez. Ce kilométrage-là se fait principalement dans des milieux urbains. Effectivement, le vieillissement d'une automobile-taxi, si on regarde au niveau des statistiques générales, est beaucoup plus rapide qu'une voiture qui est utilisée uniquement pour une consommation personnelle, pour des besoins personnels. Plusieurs de ces véhicules-là vont être sur la route — si je prends l'exemple de la région de Montréal — quelquefois jusqu'à 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Ces véhicules-là sont loués par périodes de temps à des chauffeurs différents. Donc, ces véhicules-là nécessitent déjà beaucoup d'entretien au niveau des vérifications mécaniques.

S'il y avait effectivement une norme qui était fixée, qui établisse, là, qu'à compter de — je ne sais pas, moi — huit ans ou de sept ans, un véhicule ne peut être immatriculé comme taxi, ça pourrait éviter aussi beaucoup de frais au niveau des vérifications mécaniques qui vont faire en sorte tout simplement de déclarer le véhicule, dans plusieurs des cas, comme n'étant pas utilisable. Il va y avoir des listes de réparations. Plus le véhicule est âgé, plus les listes de vérifications mécaniques lors de l'inspection sont longues. Et ça coûte tellement cher au titulaire que, de toute façon, il doit changer. Dans les faits, ça revient à ça.

Effectivement, moi aussi, j'ai appris qu'il y a une personne au Québec qui a un véhicule d'à peu près maintenant une trentaine d'années — on peut le considérer comme un véhicule antique — qui est effectivement sur un service commercial, mais ce n'est pas un véhicule qui va rouler tout à fait avec la même fréquence que le taxi du centre-ville de 24 heures par jour. Et c'est un véhicule qui demande beaucoup d'entretien. Par contre, c'est la passion de son propriétaire, c'est un véhicule qui est formidable — je l'ai vu, en passant — mais, ça, c'est vraiment une exception, et je n'en connais pas beaucoup qui peuvent conserver un véhicule-taxi qui va être âgé, tout en pouvant offrir aux citoyens du confort avec le véhicule, et de la sécurité aussi.

M. Holden: Mais...

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

M. Holden: ...souvent, les taxis, en Angleterre, c'est spécialement fait, mais ça dure 20 ans. Et je ne sais pas pourquoi le gouvernement doit décider à quelle

année un chauffeur de taxi qui prend bien soin de son taxi doit changer de voiture. Je trouve qu'ils devraient être libres.

Mme Vermette: C'est de la libre concurrence, dans le fond. Si vous allez pour louer les services d'une limousine et que c'est une vieille limousine, généralement, dans notre contrat, avant de signer, on s'informe, finalement, quelle voiture on va nous offrir, la date de la voiture. C'est de la libre concurrence aussi. S'il n'est pas capable d'offrir une limousine de l'année ou, en tout cas, dans les modèles récents, bien, ça aussi, ça va faire... C'est son commerce. C'est à lui, finalement. Mais qu'on l'écrive dans la loi, je trouve ça, en tout cas, assez particulier, surtout de la façon que c'est formulé. À mon avis, c'est mal formulé; ce n'est pas clair, la façon que c'est formulé. Alors, c'est plutôt dans ce sens-là parce que, dans le fond, ça coûte très cher, ces limousines-là. Tu ne peux pas changer les modèles à tous les deux, trois ans.

M. Elkas: Allez-y. Moi, je vais revenir à votre question.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: Dans le cas de la limousine, ça peut être une chose. Dans le cas du taxi, une autre. Par contre, si vous regardez à la fin de l'article 60, le dernier paragraphe, dans la loi actuelle, on dit: «Les normes, conditions, restrictions, modalités, droits et autres prescriptions établies par un règlement édicté en vertu du présent article peuvent varier selon la catégorie de permis visée.» Donc, la disposition introduite par le paragraphe 3° de l'article 13 du projet de loi ne ferait pas en sorte qu'en l'imposant, en l'adoptant... Et si le gouvernement édicte un règlement en disant que les véhicules-taxis ou les voitures qui font du transport de personnes contre rémunération ne doivent pas avoir plus, supposons, de 10 ans d'âge — je n'ai aucune idée du chiffre, là; je vous donne un chiffre comme ça — ça ne fait pas en sorte que le même gouvernement ne pourrait pas aussi dire que cette norme-là s'applique dans le cas d'un taxi et ne s'applique pas dans le cas de la limousine, ou s'applique dans le cas de la limousine et ne s'applique pas dans le cas du taxi.

Ça sera au gouvernement, à ce moment-là, de prendre sa décision, mais il a quand même un outil qui est assez souple pour pouvoir, selon, justement, les catégories de permis, nuancer. Il pourrait peut-être dire — je ne sais pas, moi — un taxi, c'est 7 ans, une limousine c'est 15 ans, ou ne rien dire dans le cas de la limousine et dire quelque chose dans le cas du taxi. Il a quand même un outil qui est assez souple, par le dernier paragraphe de l'article 60 actuel, pour pouvoir nuancer les positions qu'il voudra prendre.

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

M. Elkas: C'est vrai. Le Metro Cab de Londres a

une durée de vie d'environ 16 ans. C'est une unité qui nous intéresse énormément, parce qu'elle sert à deux choses aussi: non seulement au transport de personnes mais aussi les personnes handicapées. On peut permettre aux fauteuils roulants... On peut leur donner accès. Ce n'est pas tout le monde qui est prêt, par contre, à dépenser 35 000 \$ pour en faire l'achat. Ça, on fait face à ça.
(10 h 50)

Vous parlez de la libre concurrence dans le cas des limousines. Oui, je comprends bien que vous pouvez appeler la compagnie qui a les modèles les plus récents, mais, dans le cas des taxis, quand ils sont alignés dans une station de taxi, vous arrivez et, la première auto, c'est... Je ne dirai pas la marque, mais c'est une petite voiture à peu près ça de long, à quatre roues — vous en avez déjà, peut-être, entendu parler — qui brasse assez souvent, mais il y en a, des taxis semblables, sur le territoire, et il faut éviter ça. Ce n'est quasiment pas sécuritaire. Et là tu arrives au poste de taxi, et là c'est l'**engueulade**: C'est moi que tu dois prendre, c'est les règles du jeu. Tu essaies de le sauter. Tu ne devrais pas être assujéti à des choses semblables.

Alors, je pense que c'est important, parce que la ligue de taxi le demande. Ce n'est pas comme si c'était nous autres qui l'imposaient. La ligue de taxi voudrait qu'on ait une loi qui nous permette de réglementer et, après discussion avec eux, qu'on arrive avec des barèmes qui soient vraiment acceptables pour le milieu. On parle toujours du service à la clientèle; c'est le client dont on parle, et c'est sûr que le client... Il y a le taxi lui-même, mais le client que lui aussi dessert. C'est important que pour que lui fasse une piastre... Il se plaint toujours que l'argent est rare mais, pour rendre le service efficace, il faut que l'ensemble se prête et offre quelque chose qui est vraiment voulu par le milieu.

Mme Vermette: Mme la Présidente.

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

Mme Vermette: Je voulais juste renchérir par rapport à ce que vient de dire le ministre. C'est que ça vaut peut-être pour des voitures qui sont passées date ou plus ou moins **séures**, mais ça vaut peut-être pour des voitures de modèle récent aussi. Moi, je sais que quand je viens pour prendre un taxi, et qu'il y a un Econoline, je vais vous dire qu'il faut que j'ouvre la porte, et j'ai mes valises, et il faut que je fasse ça, et rentrer là-dedans. Je n'embarque jamais, j'attends le troisième. Jamais je n'embarquerai là-dedans. Pourtant, on est obligé de prendre ça — on n'a pas le choix — ou des affaires de ce style-là aussi, style camion un peu, et on est obligé de les subir. Ça fait que ce n'est pas nécessairement en fonction de la date non plus. Quand je suis obligée de monter une marche, et tout ça, et que ça ne me tente pas, ou je suis habillée très chic et je suis obligée de faire ça parce que c'est celui-là qui est là... Ce n'est pas le diable mieux non plus, là.

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

M. Elkas: Ça...

Mme Vermette: On n'a pas le choix, ça non plus. C'est...

M. Elkas: À Québec, apparemment, il y en a un, et ce taxi-là, évidemment, il est polyvalent. Vous avez des situations où plusieurs personnes qui arrivent ici veulent transporter leurs skis; ils sont plusieurs, alors il y en a un...

Mme Vermette: Oui, mais je parle de Montréal.

M. Elkas: ... sur plusieurs qui offre... Mais c'est justement, une ligue de taxi décide qu'elle va offrir un service. Alors, si tu veux te promener d'une place à une autre mais que tu veux apporter tes skis, ou vous êtes plusieurs et vous le savez que cette compagnie offre ce service... C'est du «**enhancement**», ni plus ni moins.

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

Mme Juneau: Quand vous parlez du coût des voitures de taxi en Angleterre, si tu calcules la longévité du véhicule, je pense que tu n'es pas perdant, bien au contraire. Deuxièmement, en ce qui a trait au choix des véhicules, **n'existe-t-il** pas, au niveau — je ne le sais pas, je vous le demande — des flottes de taxis, une espèce de code de déontologie qui ferait en sorte que telle petite boîte à beurre, comme vous en avez fait la démonstration tout à l'heure, n'aurait pas sa place dans une flotte de taxis qui pense que le client doit être le premier à satisfaire, et ainsi de suite? Est-ce que ça existe déjà au niveau des flottes de taxis, une espèce...

M. Elkas: Mais, pour avoir un code semblable, il ne faut pas que ce soit reflété dans un règlement. Il ne faut pas s'en sortir...

Mme Juneau: Non, non, mais je vous demande...

M. Elkas: Vous êtes sur le taxi Metro Cab ou... Oui. Metro Cab, si vous me permettez, j'ai eu l'occasion de me rendre en Angleterre, ma première année. C'est parce qu'on avait le fameux problème du taxi adapté. J'ai bien cru que c'était une option qu'on pourrait rendre disponible aux grandes agglomérations, ou même aux plus petites. Une partie de leur flotte qui aurait ce type de service pourrait nous aider à réduire nos coûts et rendre le service plus accessible aux personnes handicapées. Vous savez comme moi, le transport adapté dans la région de Montréal, par exemple, limite ses heures. Alors, une personne qui est en fauteuil roulant, avec son ami qui est aussi en fauteuil roulant, veut aller dans un restaurant un soir et ils ne veulent pas être limités par les heures du transporteur; ils voudraient avoir la chance de peut-être prendre le

téléphone, appeler, et dire: Ecoute, viens donc nous chercher à 1 heure, et avoir ce service disponible qui pourra leur permettre d'avoir accès au taxi sans débarquer de leur fauteuil. Ils les embarquent directement dedans. J'ai trouvé la formule extraordinaire.

C'est sûr que, pour l'importer ici, il y a la conversion de droite à gauche qui est très dispendieuse. Moi, je trouve qu'il y a un marché pour. Mais encore, il reste que les ligues de taxi, il va falloir qu'elles fassent des gestes. On ne peut pas arriver et dire: On vous impose un pourcentage. Moi, ce que j'aurais pensé... On prend la région de Sherbrooke comme exemple. On aurait peut-être eu 10 % ou 15 %, ce qui représente, en effet — je pense que c'est ça qu'ils ont, 100 véhicules, à Sherbrooke ou 110 — 15 % de la flotte. Quand je parlais d'améliorer le marché, il me semble que c'est une façon de le faire. Et ça va réduire les coûts à la société, en effet, parce que moins de transport adapté par bus.

Mme Juneau: Moyennant des incitatifs: que ça leur coûte moins cher pour le permis.

M. Elkas: Il y aurait des formules semblables qu'on pourrait envisager aussi. Je suis vendu, madame, alors il ne reste qu'à convaincre aussi l'industrie du taxi de faire les gestes aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Est-ce que le paragraphe 3° est adopté?

M. Holden: Est-ce que ça marche bien dans la neige?

M. Elkas: Ils sont plus bas que les nôtres.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, on pourrait revenir au projet même? Est-ce que le paragraphe 3° est adopté?

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le paragraphe 3° est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division. J'appelle le paragraphe 4° qui est de remplacer le paragraphe 14°: «14.1° 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».

M. Garon: Je vous dis qu'on est loin de... 14°, ça remplace quoi? Non, c'est un nouveau.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 60 de la loi actuelle.

M. Garon: Est-ce que le ministre peut nous dire

qu'est-ce qu'il veut faire avec cette disposition-là?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça ne remplace pas, M. le député, c'est «insérer après»; ça ajoute.

M. Garon: Non, je sais, ça ajoute.

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

M. Elkas: La loi exige, dans le moment, Mme la Présidente, qu'un chauffeur de limousine ne peut en aucun temps établir le prix du service à un montant inférieur à 40 \$. Si on regarde la région de Montréal, c'est 24 \$ pour un voyage entre le centre-ville et Montréal, alors...

Une voix: Dorval.

M. Elkas: Et Dorval, excusez.

Une voix: Combien?

M. Elkas: 24 \$. Alors, on regarde l'écart, et on dit: O.K., pour le chauffeur de limousine, lui, il ne peut pas charger moins que 40 \$. Au niveau des limousines de grand luxe, on prend un montant de pas moins de 80 \$. Alors, si les tarifs du taxi augmentent, il faudrait maintenir un écart entre les deux.

M. Garon: On fait des beaux discours sur la concurrence, le libre-échange, la déréglementation; après ça, il faut maintenir les écarts. Pourquoi maintenir des...

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

M. Elkas: À la base, le problème, c'est qu'on veut éviter qu'on ait de la concurrence. On établit une concurrence déloyale.

M. Garon: Pourquoi la concurrence déloyale? (11 heures)

M. Elkas: On veut éviter qu'une personne qui transporte par limousine, par exemple, qui est établie à 40 \$, aille jouer dans le terrain du taxi qui, lui, opère avec un taximètre. Je pense qu'on en a parlé, évidemment, hier qu'on voulait éviter que la personne... Parce que le contrôleur routier ou le bureau des taxis va faire la surveillance pour s'assurer... Une fois que tu entres dans une catégorie de limousine spécialisée, bien, tu restes là pendant une période de deux ans. Là, il n'est pas de question de revenir et de faire de la concurrence contre un chauffeur de taxi. Tu as fait un choix. Alors, il faut maintenir l'écart entre les deux. Sans ça, ce serait le «free-for-all» et puis...

M. Garon: Tout le reste du marché, dans le monde, il marche de même, dans le «free-for-all». C'est la concurrence. Vous avez signé l'entente de libre-échange. Vous favorisez ça. Vous favorisez la dérégle-

mentation. Dans le domaine du camion... C'est comme ça que vous avez établi le «free-for-all» dans le camionnage, hein? Bien oui, mais c'est ça.

M. Elkas: Non, non, excusez-moi, là. S'il y a du «free-for-all», c'est le fait qu'il n'y avait pas de contrôle sur des lois qui avaient été mises en place. Ça, vous en savez pas mal plus que moi. Ça fait pas mal plus longtemps que vous êtes ici, là.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: S'il y avait moindrement eu du contrôle sur les lois que vous avez aussi mises en place, on n'aurait pas les problèmes d'aujourd'hui.

M. Garon: Le monde se plaint, puis ça ne marche pas.

M. Elkas: Mais là, on l'a mis en place, nous autres, parce que qu'on est arrivés. Ça ne marche pas?

M. Garon: Non.

M. Elkas: Parlez-en pas aux associations de camionneurs, parce qu'ils vont me conter quelque chose de bien différent.

M. Garon: Bien, justement...

M. Elkas: Ne parlez pas seulement à un individu de l'Association du camionnage. Parlez aux responsables, pas à un commis.

M. Garon: Vous savez, ce qui s'est passé à Saint-Hyacinthe, le carambolage. Les camions arrivent à toute vitesse, ils vous rentrent dans le corps. Regardez, quand vous avez... Celle du Lac-Saint-Jean, les gens ont dit qu'ils ont peur.

M. Elkas: C'est toute une enquête.

M. Garon: Le monde est rendu qu'il a peur de circuler sur les routes au Québec.

M. Thérien: C'est la faute de la loi, ça.

M. Garon: Hein?

M. Thérien: C'est la faute de la loi.

M. Garon: Oui, parce qu'on a des camions plus pesants. Encore hier, j'ai vu une délégation de Charlevoix qui est venue se plaindre des morts qui arrivent entre Cap-à-l'Aigle et Baie-Sainte-Catherine. Pourquoi?

M. Thérien: La discipline sur les chargements est meilleure ou pas?

M. Garon: Pardon?

M. Thérien: La discipline sur les chargements, est-ce qu'elle est meilleure ou pas?

M. Garon: Parce qu'on a des normes de pesantueur trop lourdes, on...

M. Elkas: ...inférieure à celui de l'Ontario.

M. Garon: Voyons donc!

M. Elkas: Oui, oui. Oui, oui. Dites-le. Vous ne le dites jamais.

M. Thérien: Récemment, on a eu une meilleure discipline dans le domaine du camionnage, sur les chargements.

M. Garon: Puis, on a plus d'accidents que jamais dans le domaine du camionnage.

M. Thérien: Oui, bien là, c'est peut-être des phénomènes particuliers, là... la température.

M. Garon: Ah oui, la température... L'hiver a été plus doux que jamais. On est rendu au 1^{er} avril, et on est quasiment rendu à l'été.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on est à l'écart entre le taxi et la limousine.

M. Thérien: Le brouillard, c'est quand même un phénomène naturel.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rousseau, nous sommes à 14.1°: établir un écart entre le taxi et la limousine.

M. Garon: Je vais vous dire une affaire, à part de ça. L'inspection des camions...

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

M. Garon: ...avec des camions vides, ça ne vaut rien.

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

M. Garon: Pour vérifier les freins d'un camion, il faut qu'il soit plein.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, écart, en pourcentage, entre les tarifs d'un taxi et d'une limousine.

M. Garon: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, c'est loin du camion, puis de l'inspection, puis du brouillard

à Cap-Chat!

M. Garon: Dans le fond, au fond, si je comprends bien, c'est pour faire une tarification pour établir des catégories, alors que, normalement, c'est quoi l'écart, au fond?

M. Elkas: C'est déjà dans la loi, M. le député de Lévis.

M. Garon: Je comprends ça, sauf que vous dites, mettons... Supposons qu'on dit, par exemple, que le taxi, c'est tant. La limousine, c'est évident que ça va être plus cher, mais ça va être combien plus cher?

M. Elkas: On l'a. On le dit, ça.

M. Garon: Hein? Ça, c'est les bureaucrates qui vont le dire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): La loi prévoit différentes catégories de permis dans le transport de personnes par automobile, pour différents marchés. La loi prévoit et permet la concurrence, parmi les transporteurs, à l'intérieur d'une même catégorie de permis, mais on veut éviter qu'il y ait de la concurrence, qu'on appelle déloyale, quand un titulaire de permis x — par exemple, limousine — commence à gruger dans le marché des taxis. Il a choisi de s'attaquer au transport par limousine. Alors, on le confine dans ce transport-là. S'il veut faire du taxi, il enlèvera sa spécialisation, et il fera du taxi. Quand il fait une demande, il fait un choix. On veut qu'il soit maintenu dans cette catégorie de services.

Déjà, le règlement actuel prévoit des tarifications distinctes pour les différents types de transport. Alors, un transport par limousine, par définition, c'est un transport sur réservation. Le chauffeur quitte son poste d'attente, va prendre le client, c'est des longues distances. Il ne sort pas en bas d'un montant qui est, en vertu du règlement, fixé à 40 \$. Dans le cas d'une limousine de grand luxe, c'est pour des événements spéciaux, c'est pour des longs trajets. Le règlement prévoit un montant de 80 \$, sauf que ces distinctions-là sont inscrites dans le règlement et ne s'adaptent pas à l'évolution de la tarification du taxi qui, elle, relève d'une décision de la Commission des transports, qui peut l'amender à chaque année. Ce que la loi permet, avec ce mécanisme-là, c'est une simple adaptation, qui va se faire mécaniquement, si on peut dire, par un pourcentage qu'on établirait par règlement, un pourcentage d'écart qui, lui, serait basé sur le tarif horaire des taxis.

M. Garon: Ça, c'est une vision très naïve de la réalité, parce qu'il est bien connu... Rappelez-vous quand on a mis les taxes sur les cigarettes. Vous pouvez lire mes discours de 1986, 1987, 1988, et je disais: On va arriver à la contrebande. Pourquoi? Parce que, dans tous les pays au monde, quand le système de taxation

est trop élevé par rapport à quelque chose, les gens contournent la loi. Ils considèrent qu'ils ont le droit, et ils ont raison. Ils disent que le monde abuse. Le gouvernement abuse. Quand on fixe des prix qui ne correspondent pas à la réalité, il y a des ristournes, écoutez. J'ai été dans ce domaine-là pendant quelques années, pas dans le domaine du taxi, mais dans le domaine, par exemple, où il y avait des prix fixés. Je sais comment ça marche, je sais comment ça marche. Tu as des ristournes, tu as toutes sortes de façons, hein? Quand on fixe les prix et qu'on les fixe à un niveau qui est trop élevé par rapport à la réalité, le marché établit la réalité pareil, par des ristournes, par des paiements comptants, par différentes façons de faire pour établir ça au niveau où ça devrait être.

Quand la bureaucratie pense, comprenez-vous, qu'elle va réglementer la vie... Vous savez, la vie économique, ce n'est pas un canal, c'est un torrent. Ceux qui pensent canaliser la vie se mettent un doigt dans l'oeil jusqu'à l'épaule. Ça ne marche pas de même dans la vie. Quand on veut dire, à un moment donné: Une limousine, ça va être 80 \$ de l'heure. Si celui qui opère une limousine, quelqu'un est capable de l'opérer à 60 \$, il va s'organiser pour charger 60 \$ pour être plus compétitif, puis en faire plus de voyages, qu'on le veuille ou non. Mais quand on veut faire une distinction de catégorisation par le prix, on vit en dehors d'un monde réel. Le monde réel, c'est le monde de celui qui fixe le prix en fonction de ce qu'il est capable de faire et de ce qu'il veut fixer.

Regardez ce qui vous est arrivé dans le domaine du camionnage. Vous arrivez à la déréglementation. Dans tous les domaines du transport, il y a de la déréglementation. Regardez, toutes les structures qu'on établit actuellement, elles sont en train de péter. Le Canada essaie de se maintenir avec des structures est-ouest. Regardez les compagnies d'aviation. Elles sont toutes en train de péter. Regardez mes discours de 1986, 1987, 1988, ce que j'avais dit. C'est ça que je prévoyais, qu'avec le libre-échange ça péterait, ces affaires-là, parce qu'il y a une chose qui est artificielle au Canada, c'est le transport. Ce sont des règles artificielles en dehors de la réalité économique. Mais là, dans le taxi et la limousine de luxe et de grand luxe, si on veut établir des tarifications qui sont en dehors du monde réel, elles ne seront pas respectées. C'est juste que, la vie, c'est comme ça!

M. Elkas: C'est là, aujourd'hui.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est là, aujourd'hui.

M. Holden: Je n'ai jamais compris pourquoi un chauffeur de limousine ne peut pas faire un contrat avec un particulier, à un prix moindre que le prix qui est fixé par la loi. S'il veut le faire, il n'a pas le droit. Il peut être poursuivi, il peut avoir son permis enlevé, parce qu'il veut faire un «package deal». Je trouve ça... Je sais

que c'est contre la loi, mais ça n'a pas de bon sens.

M. Elkas: You must remember that he... You know, «le titulaire», the owner of the taxi cab, you know, the industry deposit their rates. They tell before the Commission: That is what we are going to charge. They get that approved.

M. Holden: I know, but... They are now allowed to...

M. Elkas: Then, you are saying: That is those of the rules that we have established; we are prepared to live by them. And then, I walk out the door and I do something else.

M. Holden: ...make a package deal. What the Member from Lévis just said is true, though. They will do it some other way. I mean, if you want to do more, if you are a regular customer and you want to make a deal, for instance, to come down here once or twice a week, and you make it at a lower rate, I do not see why that should be illegal.

Une voix: Are you suggesting that we promote «le marché noir»?

M. Holden: It is inevitable. It is like... But anyway, I suppose if you have to have a... On the other hand, if the price of the taxi goes up and up and up so much, and proportionally the limousines go up, you are going to put the limousines out of business.

M. Elkas: Then they go, then they can go... They have the right to go before the Commission and object and change the formula. There is that latitude in the law, so there is no problem.

M. Holden: But you are going to price everybody... Well, it is up to you.

M. Elkas: We are not. You know, they are different. Hey, there are a lot of people out there who are paying that 80 \$ a trip. It is incredible. It is a minimum, and the guys have done very, very well.

M. Holden: I know but...

M. Garon: Ah oui, on va vivre comme en Italie. On regarde ça, actuellement. Regardez ce qui se passe en Italie. On est en train d'arrêter les ministres un par un. On est en train d'arrêter la mafia.

Une voix: Ha, ha, ha!
(11 h 10)

M. Garon: On est en train... C'est même rendu dans le Vatican. Pourquoi? Est-ce qu'on veut vivre dans un monde de même? On va faire un monde artificiel qui n'existera pas, alors que tout le monde va tricher, parce que le gouvernement établit des règles qui n'ont pas de

bon sens. Laissons la vie fonctionner un peu. Au fond, on est en train de créer, au Québec, un monde illégal. L'illégalité va devenir la norme. Le marché noir, je le sais, je fais faire des réparations... J'ai vu tellement de gens qui m'ont dit: M. Garon, pourquoi vous ne voulez pas payer tel prix? Tout le monde fait ça. Moi, j'ai dit: Je suis en politique, je ne peux pas.

M. Thérien: C'est les syndicats qui ont marqué la construction.

M. Garon: Mais, ils me disent: Oui, mais vous êtes le seul. Tout le monde fait ça. Bon, qu'est-ce que vous voulez? On vit dans un monde, actuellement, où tout le monde apprend à tricher à cause du gouvernement. Tout le monde!

M. Thérien: Dites ça à la FTQ, là. Les cartes de construction et tout ça, dites-leur, vous couchez avec.

M. Garon: Oui, parce qu'on est en dehors de la réalité.

M. Thérien: Bien oui, mais...

M. Garon: On vit en dehors de la réalité, actuellement. Dans trop d'affaires, on vit en dehors de la réalité. Alors, tout le monde dit: Correct, on va vivre en dehors... Alors, pourquoi? Parce que les gens ne sont pas fous. Ils considèrent que, quand quelque chose n'est pas correct, ils ont le droit d'aller à côté.

M. Holden: Quand un feu rouge est brisé et que ça marque rouge pendant, disons, une minute et demie, le monde... Il y a une vague de briseurs de lois, parce qu'ils savent qu'après un certain temps, quand l'affaire est brisée, la loi ne s'applique plus.

M. Elkas: M. le député, je veux vous rappeler un petit peu les choses qui se passent ailleurs. Nous autres, on essaie de s'arrimer, parce qu'on n'est pas plus fins que les autres. Mais regardons aux États-Unis, dans les 15 plus grandes villes où ils ont déréglementé, c'était une vraie pagaille — and it was a «free-for-all» — et, là, tout le monde se disait: Let us get together, let us do something, we have lost control. And, what are they doing today? They did exactly what we are doing.

M. Holden: Where?

Une voix: Seattle.

M. Elkas: Seattle is a fine example. San Diego.

M. Garon: Vous voulez dire quoi? Ils vont faire quoi?

M. Elkas: Ils sont en train de réglementer.

M. Garon: Qui ça?

M. Elkas: Reréglementer.

M. Garon: Où ça?

M. Elkas: Des villes américaines. Seattle, une ville dont vous êtes...

M. Garon: Ça adonne bien, je vais y aller à Seattle, cet été. Je vais le savoir si c'est vrai.

M. Thérien: Vous ferez rapport.

M. Elkas: On vous souhaite bon voyage.

M. Holden: Il n'y a pas de marché noir, à Seattle.

M. Elkas: J'apprécierais beaucoup, M. le député de Lévis, que...

M. Thérien: Ils vont vous attendre pour savoir si c'est vrai.

M. Garon: Je n'ai pas besoin, parce que je connais beaucoup de gens dans le domaine du transport à Seattle.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît. S'il vous plaît, est-ce qu'on pourrait revenir au paragraphe 14.1°.

M. Elkas: Je crois que, sur les tarifs, je vais faire le point aussi, parce que ça n'avait pas été mentionné.

M. Garon: Vous regarderez à Seattle. Vous voyez, ce qui marche surtout, c'est le covoiturage. Vous allez voir que ça marche à Seattle.

M. Elkas: Le taux minimal est de 80 \$ pour un grand luxe. Si la personne... Puis, toi, tu fais le contrat avec l'individu. Ils ne sont pas... À moins qu'ils chargent 80 \$. Mais, là, tu décides de le garder 3, 4 jours, c'est peut-être 10 \$ de plus l'heure. Tu fais tes choses entre toi et lui. Ce qu'on dit, nous autres, c'est minimum, 80 \$.

So, you know, whatever you want to arrange with him, then be our guest. There is some freedom, there. And, also, I think what we are trying to do is to help the industry, establish a difference between the three. And it is something that has been totally accepted by the industry and they are prepared to leave with it.

M. Holden: When they deregulated in the States, I suppose all the prices fell, and the competition got fierce. Is that why they reintroduced the...

M. Elkas: This is an example here of what is happening elsewhere in the major cities of Canada. Rates. Quant aux taux, ça c'est pour les limousines. Survey of limousine regulations in Canada: in Vancou-

ver, 50 \$ an hour; in Calgary, 40 \$ an hour; Edmonton, 25 \$; Winnipeg, 35 \$.

M. Holden: Il parle de luxe, pas de grand luxe.

M. Elkas: Non, non, limousines. Hamilton, 60 \$; Toronto varie par zone, mais c'est dans l'ordre de 40 \$, 45 \$; puis, Ottawa, 30 \$, minimum de deux heures; Montréal, 40 \$; Halifax, 53,50 \$. We are in the ball-park: on n'est pas plus haut ni plus fins que les autres.

M. Holden: À New York, je pense que c'est 40 \$, il me semble.

M. Elkas: Mais, il y a l'écart. Le principe de l'écart est toujours là, entre les trois modes. O.K. Je m'excuse, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, pour le paragraphe 14.1°?

Une voix: Adopté.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, au paragraphe 5°, il y a un amendement.

M. Elkas: Veux-tu, peut-être, être d'accord, sur une?

M. Garon: Vous avez été sur une, hier.

M. Holden: Ha, ha, ha! Lequel?

M. Garon: Ils ne veulent pas.

M. Elkas: Ah, ah, ah! Sur une. Aujourd'hui, c'est ma fête.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est ma fête.

M. Holden: C'est un cadeau de fête au ministre, un article...

M. Elkas: Soyez d'accord avec au moins un.

M. Garon: Paragraphe 5°.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, paragraphe 5°. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, on parle ici de l'insertion, dans la quatrième ligne du paragraphe 17.1°, et après les mots «les formalités», des mots «la

note minimale de passage à l'examen». Alors, tout simplement pour faire le point que ce n'est pas une note minimale de passage à l'examen pour le recyclage. C'est simplement pour le nouvel arrivé. On veut faire le point sur ça.

M. Garon: Oui mais 17.1°, dans la loi... Moi, j'ai la loi refondue, et je ne l'ai pas, 17.1°. Pouvez-vous le lire, 17.1°, s'il vous plaît?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'insertion, dans la quatrième ligne du paragraphe 17.1°...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je dis. J'ai la loi, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans la loi.

M. Garon: Je n'ai pas 17.1° dans ma loi. J'ai les paragraphes 17° et 18°; j'ai 18.1°; je n'ai pas 17.1°.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, M. Savard.

M. Elkas: M. Savard.

M. Savard: Le paragraphe 17.1° se lit ainsi: «prescrire, pour le territoire qu'il indique, l'obligation pour toute personne qui aspire à devenir titulaire d'un permis de chauffeur de taxi d'assister à un cours de formation, déterminer le contenu d'un tel cours, en prévoir les modalités, les formalités et les frais et habiliter une personne à dispenser ce cours.»

M. Holden: Et là, vous ajoutez: «la note minimale de passage...

M. Garon: ...à l'examen». Ça serait de combien?

M. Savard: Pardon?

M. Garon: Ça serait combien, la note minimale de passage? Est-ce que ce serait comme dans les écoles, la moyenne?

M. Elkas: Ce serait établi par le règlement.

Mme Juneau: Est-ce que c'est normalisé?

M. Elkas: Oui, allez-y.

M. Garon: C'est quoi, la note de passage?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: Si on regarde le paragraphe 5°, et qu'on le compare au paragraphe 6° de l'article 13, on a retiré, effectivement, dans le paragraphe 6° de l'article 13, la notion d'examen de passage. Ce n'est pas du tout

la même réalité lorsqu'on compare les deux paragraphes. Le paragraphe — si je ne me trompe pas — 17.1° vise un cours de formation, donc pour ceux qui, vraiment, aspirent à devenir titulaires du permis de chauffeur de taxi. Si on ajoute les mots «la note minimale de passage», c'est que, dans sa rédaction en tant que telle, il se comprenait que, déjà, il y avait un examen. C'est qu'en ajoutant d'autres dispositions par la suite où on parle aussi d'examen, tout ça, ça devient un petit peu ambigu. Donc, c'est plus uniquement pour une question de clarté qu'on a modifié le paragraphe 17.1° pour que ce soit vraiment évident. Lorsqu'on voulait un examen, on l'indique; lorsqu'on n'en veut pas, on n'en indique pas. Donc, on n'a pas besoin de rechercher par interprétation ce qu'on veut savoir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 5°, adopté. Alors, j'appelle le paragraphe 6°, 17.2°. À 17.2°, il y a un amendement qui a été adopté et la discussion s'est faite sur l'amendement et le paragraphe. Est-ce qu'il est adopté tel qu'amendé?

M. Holden: Lequel, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 17.2°. La discussion a été faite sur l'amendement et le paragraphe.

M. Garon: Non, non. On ne l'a pas fait. On l'a fait sur l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais la discussion...

M. Garon: Mais là, on revient à l'article tel qu'amendé.

M. Elkas: C'est en concordance avec l'article 10, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est en concordance avec l'article 10.

M. Garon: C'est un nouveau paragraphe, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est en concordance avec l'article 10, qui a été adopté. Pas d'explications, M. le ministre?

M. Elkas: Non. On l'a débattu.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils ont tous été débattus à l'article 10. Il n'y a rien à dire. Vous êtes d'accord, M. le député de Lévis, vous avez dit?

(11 h 20)

M. Garon: C'est parce que je regarde là. Il ne faut pas que vous ayez l'oreille trop *fine*, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Très *fine*.

M. Garon: C'est parce que j'ai tellement de recommandations favorables et défavorables qu'il faut que je me retrouve là-dedans. Qu'est-ce que vous en pensez, vous?

M. Holden: Bien, je n'ai pas de commentaires. Ça, *cé* n'est pas sur les reçus là?

M. Garon: Non.

M. Holden: Des commentaires sur les reçus.

M. Garon: Le paragraphe 17.2°, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. Alors, j'appelle...

M. Garon: Tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Bélanger): Tel qu'amendé.

M. Garon: Le paragraphe 17.3°.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 17.3°. M. le ministre, est-ce qu'il y a des explications?

M. Elkas: «17.3° prescrire la forme et le contenu des divulgations devant être faites par un titulaire de permis de taxi ou un chauffeur de taxi, qui est membre d'une entreprise qui offre des services de publicité et de répartition d'appels et qui utilise dans son taxi un appareil de radio-communication ou de téléphonie pour rencontrer les exigences de cette entreprise.» M. Trudel.

M. Trudel (Michel): En fait, dans les entreprises de taxi, l'utilisation, par des titulaires de permis, de moyens de communication autres que celui que fournit l'association de service — par exemple, le téléphone cellulaire ou un autre appareil, le télé-avertisseur — ça soulève toute une controverse dans l'industrie. Il y a des compagnies de taxi qui interdisent formellement. Il y a d'autres compagnies de taxi qui permettent que leurs chauffeurs puissent avoir d'autres moyens de communication.

On nous avait demandé de prévoir une disposition pour interdire aux compagnies de service d'interdire ces moyens de communication. Mais, encore une fois, les avis sont très partagés dans l'industrie du taxi. Le pouvoir qu'on se donne, c'est tout simplement, peut-être, un moyen de discipliner l'usage de ces moyens de communication. Par exemple, en exigeant qu'un chauffeur de taxi qui a un téléphone cellulaire soit au moins obligé de dire à son association de service: Voici mon numéro de téléphone cellulaire. Donc, le prescrire pour discipliner l'usage de ces différents moyens de communication,

que certaines compagnies de services jugent comme de la concurrence déloyale de la part de leurs propres membres.

M. Holden: Le problème là-dedans, c'est que le chauffeur dit à son client: Appelle-moi sur mon autre ligne, puis...

Mme Johnson: Oui, c'est ça. Ce serait ça qui serait l'inquiétude de la flotte de taxis.

M. Trudel (Michel): Effectivement. Cependant, les avis sont partagés sur cette *pratique-là*, à l'effet que le chauffeur qui donne un bon service, qui a un véhicule adéquat, qui ouvre la portière pour son client, qui met les valises... Est-ce qu'on ne devrait pas dire: Tu donnes un très bon service. Effectivement, il y a des gens qui ont un téléphone cellulaire, par exemple, pour des fins personnelles. L'association de service interdit cette *pratique-là*. Alors...

M. Garon: Madame...

Mme Vermette: Mme la Présidente, je peux...

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

Mme Vermette: Face à ce que vient de dire... C'est parce que, moi, j'écoute depuis tantôt ce projet de loi, puis je me mets comme consommateur. Je trouve ça très frustrant. Moi, j'ai l'impression que, comme consommatrice, en tout cas, quand je veux avoir un service de taxi, j'ai juste une chose à faire, c'est de payer et prendre ce qu'on me donne. Je trouve ça plate, en fait. Puis, de plus en plus, c'est partout comme ça dans la société. Le consommateur, on le prend pour un payeur. Point final. Demande-toi pas de questions. Prends ce qu'on te donne, «that's it, that's all», puis paie! Ça devient fatigant et frustrant. Moi, je trouve que ça n'a plus d'allure, la façon dont on s'en va et qu'on légifère. On veut tellement protéger les gens en place, les institutions en place, les corporations en place et tout le monde en place, sauf le consommateur. Il n'y a plus de place pour lui, à l'heure actuelle. Ça n'a pas de maudit bon sens. Moi, si j'ai un bon service, j'ai le droit de choisir qui je veux. Ça n'a plus d'allure. On ne peut plus choisir rien pantoute. On n'a plus rien. On n'a plus de marge de manoeuvre. On est taxé de partout, tout le monde nous demande tout, et on n'a plus le droit... il n'y a plus un mot à dire.

Enlevons les protections de consommateurs, Seigneur, parce que tout dans les lois va être tellement bien régi, réglementé qu'il n'y aura plus d'espace nulle part. C'est ça qui n'est plus acceptable, actuellement, dans notre société, et ça va arriver que le monde va se révolter de partout, parce que... Quand ça ne sera pas le marché au noir, ça va être autre chose, ça n'a plus d'allure. Arrêtons de légiférer de cette façon-là, laissons un peu d'espace pour libérer les gens un petit peu. Il y a

un choix en quelque part. On n'est pas juste des payeurs. Les consommateurs ne sont pas juste des payeurs, ils ont leurs droits, eux autres aussi.

M. Garon: Il y a un temps, l'État était considéré comme un protecteur. Aujourd'hui, il est considéré comme un **emmerdeur**. C'est ça! L'État, il est là pour emmerder le monde, on dirait.

M. Holden: C'est vrai.

M. Garon: Ça n'a plus de bon sens. La bureaucratie est envahissante comme une pieuvre aux tentacules illimitées. Ça n'a plus de bon sens. À un moment donné, tu n'as plus le droit de respirer sans demander la permission à quelqu'un. Quelqu'un qui a un téléphone cellulaire, en quoi il dérange? Ça peut être un chauffeur de taxi bien amoureux, il veut parler à sa femme souvent dans la journée! Ça peut être toutes sortes de choses.

Mme Juneau: Ou à sa maîtresse!

M. Garon: Hein?

Mme Vermette: Ça n'a pas d'importance, il rend quelqu'un heureux!

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Elkas: J'apprécie beaucoup...

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

M. Elkas: ...les commentaires de la députée de **Marie-Victor** in. Ça fait plaisir d'entendre des choses d'une personne qui représente plutôt les gens qui sont à la **gauche**.. «left of center», si vous me permettez.

Mme Vermette: Je représente des consommateurs tannés de payer.

M. Elkas: C'est justement. Moi, je suis sûr que vous partagez aussi le but des associations et des ligues de taxis qui veulent, en effet, améliorer le service. Mais, malheureusement, il y a toujours une petite gang, une petite minorité, à l'intérieur, qui blesse le service. Ce qu'on essaie de faire, c'est d'aider à encadrer...

M. Garon: Ils ne nous ont pas dit ça. Tous ceux qui sont venus, ils n'ont pas...

M. Elkas: Si c'était le cas, on ne serait pas ici. Ces gens-là nous ont rencontrés. Ils ont fait des présentations, déposé des mémoires pour, justement, les aider à chercher un meilleur marché et offrir un meilleur service. C'est justement le but qu'on recherche. Je trouve un peu difficile de comprendre qu'hier le député de Lévis était là et il nous a dit: Moi, j'ai pris un taxi à Montréal puis, maudit, après un bout de temps, il fallait

que j'arrête. Il fallait absolument que j'arrête. J'ai arrêté à un feu rouge, j'ai débarqué du char et je n'ai pas payé. Le service était pourri. Bien là, peut-être, si son «pocket» était bien placé dans le véhicule, que le taximètre était là, que tout était bien placé de façon que le client se sente sécurisé, peut-être qu'il serait resté. Peut-être qu'il serait resté. C'est justement ça qu'on essaie de faire. Peut-être qu'on pourrait le sortir d'une boîte à beurre et le mettre dans un char qui, au moins, est acceptable. Mais on essaye d'aider l'association, la ligue de taxi pour mieux servir leur clientèle. Alors, c'est un peu le but qu'on recherche. Je suis avec vous. C'est malheureux, des fois, dans certains cas, il y a trop de réglementation.

Mme Vermette: Mais, je suis convaincue, M. le ministre, et j'en conviens, que vous voulez améliorer la qualité du service, mais ce n'est pas avec des lois astreignantes qu'on va améliorer la qualité du service, à mon avis.

M. Elkas: Dites-moi donc... Donnez-moi un exemple au lieu de généraliser. Donnez-moi un exemple.

Mme Vermette: Il faut responsabiliser les gens, la société, et aussi les gens qui sont à la tête des compagnies de transport. Ça devient trop facile. Les gens ont de la misère à prendre leurs responsabilités, à tous les différents niveaux. Que les gens commencent à se responsabiliser, qu'ils se sentent concernés, eux-mêmes, aussi par leurs propres responsabilités. Ils en ont aussi des responsabilités. Mais qu'on arrête, finalement, de se retourner... Ça devient trop facile. Je dis ça pour eux autres, mais je pourrais le dire pour d'autres aussi, parce qu'on arrive à un point de non-retour, bientôt, dans la société. Je vous le dis, les consommateurs n'en peuvent plus, à tous les différents niveaux. La façon qu'on légifère, ce n'est pas là pour régler la situation. Au contraire... Ça ne va que favoriser un déclenchement épouvantable dans nos sociétés.

M. Elkas: Dans le cas dont on parle?

Mme Vermette: Dans le cas dont on parle, c'en est un. Les gens ne sont plus capables de se payer, de toute façon — de moins en moins — le taxi, parce que c'est rendu trop dispendieux. Et là, en plus, on a de moins en moins de choix. Quand on veut avoir le moins d'argent pour un choix, là il y a toutes sortes de trucs. Je trouve ça malsain, en tout cas, la façon où on se dirige actuellement, au niveau de l'ensemble, de la façon de voir les choses.

M. Elkas: M. Trudel va répondre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.
(11 h 30)

M. Trudel (Michel): J'aimerais insister sur le fait que c'est les compagnies de taxi qui, bien souvent, se

donnent ces règlements internes, qui bloquent, qui empêchent un de leurs membres d'avoir un téléphone cellulaire et de recevoir des appels particuliers de ses clients ou autres, des appels personnels, également. Donc, c'est des règlements que se donnent les propres associations de services, et ce n'est pas dans la loi, ces questions-là. Ce qu'on dit là-dedans, c'est qu'on pourrait se donner un pouvoir de règlement, qui dirait qu'une personne membre d'une association de services, si elle a un téléphone cellulaire, elle doit indiquer son numéro de téléphone à l'association de services. C'est pour rassurer les associations de services et, dans une certaine mesure, permettre que les gens puissent utiliser des moyens de communication adéquats.

Je dois dire que, au début des années quarante, cinquante, c'étaient les compagnies de taxi qui étaient les mieux équipées en termes de véhicules mobiles avec des moyens de communication, mieux que la police, à l'époque, dans la région de Montréal. Les policiers, qui faisaient la patrouille à pied, arrêtaient des taxis pour pouvoir appeler la centrale. Maintenant, les compagnies de taxi, des fois, se mettent des bâtons dans les roues pour éviter que certains de leurs membres émergent en donnant un meilleur service et en recevant plus d'appels. Alors, on empêche donc d'avoir des moyens de communication adéquats. Donc, on dit, nous, qu'on va permettre certaines informations à transmettre à l'association de services.

M. Holden: Mais vous ne dites pas qu'on ne peut pas empêcher un chauffeur de taxi d'apporter un cellulaire ou d'avoir son téléphone. Je suis d'accord avec vous que, peut-être, vous limitez. Je ne sais pas à quel point ces règlements-là étaient légaux, mais je suppose que si on faisait le choix entre être membre de l'association ou avoir un cellulaire, on se dispenserait du cellulaire. Mais, dans l'amendement ou dans l'article 17.3°, vous ne dites pas qu'une ligue de taxi ne peut pas empêcher quelqu'un d'avoir un cellulaire.

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

M. Savard: C'est très difficile de pouvoir cerner un pouvoir du gouvernement du Québec. Lorsqu'on parle de téléphones cellulaires ou de choses du genre, il y a des problèmes constitutionnels — c'est ça — qui se produisent; il y a la répartition des pouvoirs. Donc, on fonctionne vraiment sur la marge.

La disposition, telle qu'elle est formulée, est tout à fait dans les pouvoirs du gouvernement du Québec. Elle fait en sorte de rassurer les associations de services parce que, à ce moment-là, elles auraient au moins le nom et les coordonnées de chacun de leurs membres qui auraient un tel appareil. Actuellement, elles n'ont pas ce renseignement-là. Donc, leur attitude, c'est simple: Je ne sais pas qui en a, donc je ne peux pas contrôler pour voir si celui qui en a un en fait une bonne utilisation ou une mauvaise. Donc, je bloque, par règlement de régie interne, tous ces appareils-là. Je l'interdis carrément.

Or, il peut arriver aussi que des titulaires de

permis de taxi ont deux commerces: un, qui est leur taxi, et un autre. J'ai en tête une personne qui m'en parlait, qui a un commerce de fleuriste. Donc, lui, il gérait un peu son commerce de fleuriste grâce à son cellulaire. Lorsqu'il y avait des problèmes, il quittait son service taxi avec sa voiture et il se rendait. Bon! Donc, la disposition fait en sorte de rassurer les associations de services, qui vont pouvoir disposer au moins des coordonnées de base des personnes qui ont un cellulaire. Elles n'auront pas le reçu facturé — qui a appelé? — à la fin du mois; ça, ce n'est pas de notre compétence, ça ne nous regarde pas. Par contre, si, d'autre part, elles constatent que ces gens-là, qui ont des appareils, sont de mauvais membres, pour les raisons qu'elles-mêmes jugeront en fonction de leur régie interne, elles prendront leurs décisions, mais elles ne pénaliseront pas, au moins, l'ensemble des titulaires de permis de taxi de l'association.

M. Holden: Je ne sais pas comment elles vont savoir l'utilisation d'un téléphone.

M. Savard: Elles vont plutôt en voir les conséquences, c'est-à-dire qu'elles ne sauront pas... Évidemment, elles ne peuvent pas écouter les appels...

M. Holden: Moins d'appels.

M. Savard: ...elles ne peuvent pas vraiment savoir qui a été appelé, mais si elles constatent qu'un membre, je ne sais pas, moi, a une drôle de pratique depuis le moment où il a déclaré qu'il avait un téléphone cellulaire, que ses revenus sont de 70 % supérieurs aux autres en fonction des courses, qu'à tout bout de champ il décroche son radio-téléphone, parce qu'il se dit «non en service», alors qu'elles le voient en service à plusieurs endroits, qui fait du service aussi qui n'est pas de qualité, que des clients se plaignent, en tout cas, elles vont au moins avoir...

M. Holden: D'après votre collègue, ce serait de meilleure qualité...

M. Savard: Ça peut aller dans un sens comme dans l'autre...

M. Holden: ...parce qu'on l'appelle souvent.

M. Savard: ... moi, je ne le sais pas.

M. Holden: Je sais... Ou quand il arrive en bas de chez moi, il appelle. Je suis là, puis...

Une voix: Ça, c'est une bonne qualité.

M. Holden: ...c'est tellement plus commode.

M. Trudel (Michel): Si vous permettez... Si les gens de taxi, eux autres mêmes, se donnent des règles pour éviter que leurs membres aient des téléphones

comme ça, c'est parce qu'il y en a certains qui ont abusé.

M. Holden: Ah oui, je sais.

M. Trudel (Michel): O.K., à l'inverse...

M. Holden: Souvent.

M. Trudel (Michel): ...un exemple. On sait qu'à tel endroit, à tel stand de taxi, à tel poste, il y a M. Hurtubise qui va prendre l'avion tous les matins. Il appelle à 7 heures. Moi, je suis le troisième sur le stand. Je vais appeler l'association de services, je vais faire des faux «calls» pour envoyer mes deux collègues d'en avant.

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

M. Trudel (Michel): Il y a toutes sortes de monde. Alors, il y a des aspects positifs et négatifs à ces usages-là. Mais, quand même, l'association de services va savoir qui a les téléphones, quels sont les numéros et, à la limite, s'ils ont — je ne sais pas comment on appelle ça, le système de Bell qui permet de voir — l'afficheur numérique, à ce moment-là, quand c'est tel numéro qui appelle, c'est mon service, mon taxi 25, là, un instant.

M. Holden: Le «dispatcher» va dire...

Mme Vermette: Mme la Présidente, par rapport à ce qu'il vient de dire... C'est parce que je trouve, en tout cas, qu'on prend des mauvaises tangentes, comme société, à l'heure actuelle. C'est qu'on devient tellement punitif dans notre façon de faire les choses, puis on n'est pas créatif ni inventif. Moi, en tout cas, ça, ça me fatigue un peu jusqu'à un certain point, à l'heure actuelle. À chaque fois qu'il y a quelque chose qui ne va pas, au lieu d'essayer de trouver une solution qui pourrait être favorable pour responsabiliser les gens, wouh!, on va mettre quelque chose, une norme pour les punir. On sait que, à un moment donné, il y en a tellement qu'il n'y a plus personne qui écoute rien. Puis, tout le monde, de toute façon, fait tout. Il y aura toujours des gens qui vont être déviants, il y aura toujours des gens qui vont être délinquants. On ne pourra jamais, finalement, arrêter ça complètement, à 100 %. Puis, ce n'est pas parce qu'on va mettre une loi de plus en plus restrictive qu'on va arrêter ça. Ils vont trouver d'autre chose ou d'autres moyens. Ils vont essayer, par en arrière, d'arriver à faire autre chose. Donc, c'est là-dessus que je trouve, à l'heure actuelle... Jusqu'où on va aller dans nos lois restrictives, à un moment donné, pour que les gens qui sont un peu plus délinquants que les autres arrivent à suivre, finalement, la norme, la loi et la réglementation? Ça, ça me cause un problème, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, est-ce que le paragraphe 17.3° est adopté? M. le

député de Lévis.

M. Garon: Moi, je pense qu'il faut faire une distinction entre les mesures où on protège le public... La plus grande protection du public, c'est d'avoir des chauffeurs compétents, qui connaissent la ville, qui parlent la langue, pour que les gens, quand ils prennent un taxi, ils aient quelqu'un qui ne fait pas un détour parce qu'il ne connaît pas la ville, puis qu'il ne sait pas où aller, puis qu'il ne le dit pas. Alors, je pense qu'ils protègent le consommateur en ayant des gens pour s'assurer que les gens sont compétents. Le monsieur qui est venu hier, qui est encore ici, pour le bureau de Montréal, ça fait partie de son travail, de voir que les gens sont compétents. Une fois qu'ils sont compétents, la façon de fonctionner entre eux, moi, je pense que ça dépend un peu d'eux aussi. Si on est pour dire qu'il peut se faire des coups de cochon entre chauffeurs de taxi, là, on empêche d'avoir une relation plus personnelle entre un client puis le chauffeur de taxi. Moi, je pense qu'on va trop loin. Ce qui va arriver, c'est que les gens vont diminuer. Si c'est trop compliqué, prendre un taxi, bien, les gens vont dire: Je vais m'organiser autrement, tu sais. Mais, au fond, les gens prennent un taxi parce qu'ils aiment tel chauffeur. Ils peuvent l'aimer pour différentes raisons. En politique, vous savez, moi, je connais combien de gens qui prennent des taxis occasionnellement parce qu'ils aiment ça parler avec le chauffeur. Parce qu'un chauffeur de taxi, c'est au courant d'un paquet d'affaires. C'est souvent meilleur que le journal, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Souvent, c'est lui qui est l'informateur du journaliste. Ha, ha, ha! Moi, je me rappelle à quel point j'ai vu souvent, en politique, des gens dire une opinion parce qu'ils disaient: J'ai jase avec le chauffeur de taxi; j'ai parlé avec le chauffeur de taxi, qui dit que c'est telle chose. J'ai vu ça souvent. C'est parce qu'ils considèrent qu'un chauffeur de taxi rencontre beaucoup de monde. C'est un sondeur permanent, au fond. Il y en a qui aiment un peu la relation avec les chauffeurs de taxi, qui choisissent. Il faut faire attention de ne pas briser ça, cette relation-là, parce que c'est réel.

C'est comme quelqu'un qui va chez le barbier. Si tu arrives et qu'on te dit: On va te donner un numéro et quand ton numéro va arriver, tu vas passer à tel barbier. Ça ne marchera pas. Je dis «barbier» ou «coiffeur», on va changer les mots. C'est parce que ça ne marche pas comme ça, dans la vie. Quand vous arrivez chez le boucher, il y en a qui vous donnent un numéro. Là, vous arrivez, il vous donne tel boucher. Mais non, je ne l'aime pas, lui, parce qu'il ne fait pas ça, il ne connaît pas mes goûts, tout ça. Je ne veux pas recommencer à expliquer mes goûts à tout le monde. Alors, vous avez tel boucher. Vous arrivez là, vous voulez être servi par lui, parce que lui, il sait comment vous aimez vos choses. C'est normal, c'est ça, le marché. Moi, je pense qu'en aseptisant la vie, on est en train de briser, on va

briser des industries. Le service, au fond... Quelqu'un qui prend un chauffeur de taxi, c'est parce qu'il aime celui-là. Autrement, il ne le choisirait pas. Il ne voudrait pas l'appeler nécessairement. Je comprends qu'il peut se faire des coups, excepté que, qu'est-ce qu'il faut privilégier? Il y a une certaine discipline entre les chauffeurs; ils ont le droit de se donner des règles entre eux, dans leur association. Mais, par ailleurs, moi, je pense que le gouvernement doit protéger, lui, laisser un peu de marge au public dans la relation de l'offre et de la demande, protéger le consommateur, mais pas, à un moment donné...

(11 h 40)

Au Québec, ça n'a plus de bon sens, on étouffe. Au Québec, actuellement, on a ce qui s'appelle le mal français. Il y en a qui pensent que le mal français, c'est une maladie vénérienne, non. Le mal français, c'est de tout réglementer. Les Français réglementent tout. Vous regardez la France... Les lois et les règlements, en France, c'est épouvantable, c'est un déluge de règlements. Il ne faut pas tomber dans ce vice-là. Nous sommes des Nord-Américains, et les Nord-Américains réglementent beaucoup moins. Il faut faire attention de tomber dans le mal français. On a déjà eu un premier ministre qui disait qu'un Québécois c'est un Français amélioré. Essayons donc de vivre cette partie-là, surtout de l'amélioration. Parce que, dans le domaine du droit, les Français, ils réglementent tout. Moi, je pense qu'il ne faut pas tomber dans ce vice-là. Puis, là, actuellement, on est en train... Regardez-moi ça.

On est en train d'avoir une réglementation, comparez-vous, il y a des normes de sécurité comme si on s'en allait sur la planète Mars. Au bout du compte, là, prendre un taxi pour aller d'un point A à un point B, on n'est pas dans le cinquième degré d'abstraction; on est dans quelque chose qui est simple. Moi, je pense qu'il faut privilégier, dans tout ça, la protection du consommateur. Puis celui qui prend un taxi qu'il ne connaît pas... On protège le consommateur qui ne connaît pas son chauffeur. En même temps, il ne faut pas essayer de détruire la relation de quelqu'un qui prend un chauffeur de taxi qu'il connaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit...

M. Garon: C'est deux choses différentes, c'est deux relations différentes.

La Présidente (Mme Bélanger): ...est-ce que le paragraphe 17.3° est adopté?

M. Garon: Moi, j'attends la réaction du ministre. On ne parle pas pour parler, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là...

M. Garon: C'est parle parle, jase jase, mais, moi...

M. Elkas: Mais, sans l'effet. L'effet, c'est... Vous parlez pour parler, parce que vous êtes vraiment «hors track».

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Je regrette, là, mais, depuis qu'on est ici, vous êtes sur des tangentes que je ne comprends pas. Vous me demandez d'avoir un service, vous dites qu'on devrait s'assurer que le service est efficace. C'est sûr que les compagnies de taxi, les associations de taxi, les ligues de taxi veulent s'autodiscipliner. Ça leur prend de l'aide, très souvent, pour le faire. On a été à l'écoute de ces gens-là, on a fait des tournées, on a fait de la concertation avec ce monde-là, c'est leur projet de loi. C'est leur projet de loi — pas le nôtre — leur projet de loi. Comprenez donc ça. Tout dans le but d'améliorer le service. Si, à la fin de tout ça, on n'avait rien fait, après quatre ans, vous seriez le premier à vous lever et dire: Le ministre des Transports, il est là, puis il se promène de ville en ville, puis il ne fait absolument rien. Il regarde passer la parade. Vous l'avez entendu ce discours-là assez souvent, parce que c'est vrai qu'il se répète souvent aussi.

Mais, moi, ça fait trois ans et demi que je suis ici, et j'écoute toujours la même chose. Puis, je demande à mes collègues, et je vous le demande aussi, d'être un peu plus responsables, qu'on soit à l'écoute de ces gens-là qui essaient de faire une piastre, qui essaient d'améliorer leur sort, au lieu de dire «non, pas d'accord, trop de règles», ou «regarde-moi donc ça comment c'est stupide, ça». Ce n'est pas stupide. C'est du gros bon sens.

Vous n'êtes peut-être pas toujours d'accord avec la façon dont le «wording» est fait, mais, là, parlez-en. Mais de dire que ça ne vaut absolument rien, c'est de dire que les heures que ces gens-là ont passées en commission, les heures qu'ils ont passées en réunion, en concertation avec ce beau monde là, ça ne vaut absolument rien. Dites-le donc, s'il vous plaît, au lieu de simplement dire: Ça ne vaut rien.

M. Garon: Là, attention, Mme la Présidente, on a vu des consultations. J'en ai vu, des gens qui écoutent et qui n'entendent pas, qui ne comprennent pas. J'ai vu combien de consultations, avec le député de Rousseau, où on amenait des projets de loi qu'il fallait amender. On est rendu à cinq projets de loi, cinq lois différentes pour les panneaux le long des rues. Comprenez-vous, il a entendu, il a écouté. Non, non, mais c'est ça, la réalité. On dit: On entend. Quand vous avez présenté votre projet de loi à l'Assemblée nationale, vous avez dit: C'est à l'unanimité. On n'a jamais eu autant de télégrammes en dedans de 48 heures, de gens qui nous disaient: On n'est pas d'accord avec ça. On n'est pas d'accord avec ci et on n'est pas d'accord avec ça. Alors...

Le ministre, il a toujours des principes. Tantôt, on va lui parler des autobus. Il ne veut même pas aller en appels d'offres, dans les autobus, alors qu'il disait qu'il

fallait aller en appels d'offres, autrefois. On a dit au gouvernement qu'il fallait déréglementer et on réglemente plus que jamais. On s'est fait élire en disant qu'on déréglementerait et on réglemente. On disait que le prix du gaz était trop cher, qu'il fallait diminuer. Ils l'ont augmenté de 50 % depuis qu'ils sont là. Il y avait 0,133 \$ de taxe sur un gallon de gaz; on est rendu presque à 0,20 \$ du litre actuellement.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut revenir au projet de loi, s'il vous plaît?

M. Garon: Mais non... Mais je donne des exemples, là, que le ministre...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, mais là, on sort du contexte pas mal, même avec vos exemples.

M. Garon: Non, non, on ne sort pas du contexte. Je donne des exemples où le ministre dit une chose, puis...

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

M. Garon: ...il fait le contraire. Comme nous avons le droit de parole, je dis... Le ministre dit constamment qu'il faut déréglementer et il réglemente plus que jamais. Alors, il faut... Tu sais, il y a des limites, comprenez-vous. Le Seigneur en parlait dans l'Évangile: la foi sans les oeuvres. Il disait que ceux qui ont la foi sans les oeuvres, ça ne l'intéressait pas. Pourquoi? Eh bien, j'entends ça, moi, j'entends. Le ministre des Affaires municipales, constamment, il nous fait des beaux principes... Il fait le contraire! C'est pas de même que ça **marche**. Constamment, il nous dit ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 17.3° est adopté sur division.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'ensemble du paragraphe 6° est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Tel qu'amendé, sur division. Alors, j'appelle le paragraphe 7°. M. le ministre.

M. Elkas: La modification a pour effet de permettre la fixation des droits pour la délivrance, le renouvellement ou le transfert du permis d'une association de services. Cette nouvelle rédaction s'harmonise avec celle du paragraphe 8° de l'article 62 de la loi, qui prévoit le même pouvoir dans le cas d'une autorité régionale.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est de

la concordance.

M. Garon: Est-ce que c'est des tarifs additionnels que vous allez charger aux citoyens? Vous dites «ainsi que fixer les droits payables pour délivrer, renouveler ou transférer un tel permis». Est-ce que ce sont des tarifs additionnels?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): C'est un pouvoir équivalent à ce qui existe déjà pour une autorité régionale, de prévoir des droits pour des associations de services de taxi. Il y a déjà, dans la Loi sur le transport par taxi, le pouvoir de règlement, au paragraphe 21°: «autoriser moyennant l'obtention d'un permis une entreprise, une association ou un organisme à fournir des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature aux propriétaires ou aux chauffeurs de taxi...» Donc, l'amendement vient donner des pouvoirs équivalents à ceux dont disposent déjà les autorités régionales.

M. Garon: Mais le gouvernement ne l'avait pas, ce pouvoir-là, avant?

M. Trudel: Il avait le pouvoir d'autoriser, moyennant l'obtention d'un permis, une entreprise, une association ou un organisme à fournir des services de répartition d'appels...

M. Garon: Mais là, vous voulez tarifier ça maintenant, en plus?

M. Trudel: Si tant est qu'on veuille que les associations de services obtiennent un permis de la part, par exemple, de la Commission des transports pour opérer, donner le service à la clientèle, ça prend quand même, comme marge de manoeuvre, le pouvoir de prescrire un droit pour...

M. Garon: Non, mais avant, vous aviez ce pouvoir-là — 21° existe. Vous rajoutez, à la fin du paragraphe 21°, «ainsi que fixer les droits payables pour délivrer, renouveler ou transférer un tel permis». Donc, si vous avez demandé de rajouter ça, c'est parce que, avant, vous n'aviez pas de tarif. Là, maintenant, vous voulez avoir le droit de mettre un tarif, si je comprends bien?

M. Trudel: Je vais demander à mon collègue, Gilles Savard.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.
(11 h 50)

M. Savard: Si vous me le permettez. Effectivement, le gouvernement a déjà, depuis — je ne pourrais pas vous dire l'année — au moins 1983 ou 1985, le pouvoir d'établir un permis pour les associations de services. Le pendant existe au niveau de la Communauté

urbaine. Elle, effectivement, a exercé ce pouvoir-là, et il y a un permis qui est délivré, avec des droits de renouvellement de 125 \$ par année, sur le territoire de l'île de Montréal. Le législateur ne parle pas pour ne rien dire, mais quelquefois, il ne parle pas assez. Dans le cas de 21°, c'est que, lorsque les deux articles ont été édictés en même temps, celui qui accordait le pouvoir au gouvernement et celui de la Communauté urbaine, il n'est pas apparu exactement le même texte, c'est-à-dire que les frais pour l'octroi de ce permis-là et son renouvellement ne sont pas apparus dans une version, alors que, dans l'autre version, ça y est au niveau de la Communauté.

Maintenant, si on regarde comme système ce qui est proposé par le projet de loi, c'est effectivement de rajouter les mots qui vont permettre de fixer des droits et des droits de renouvellement. Ça fait aussi le pont avec le paragraphe 1° de l'article 17 du projet de loi, qui introduit un paragraphe 1.3° à l'article 68, qui sont les pouvoirs de la Commission. La Commission aura le pouvoir de délivrer, renouveler, transférer, suspendre et révoquer le permis de gestion de l'offre de service visé à... Bon. Donc, c'est l'ensemble du système, finalement, qui est ajusté pour que ce soit...

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais qu'on suspende. Le ministre n'est pas là. On ne peut pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Il est parti pour quelques secondes.

M. Garon: Non, mais il faudrait suspendre pendant... On ne peut pas avoir des commentaires de fonctionnaires, au nom du ministre, sans qu'il ne soit là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 51)

(Reprise à 11 h 52)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'était Me Savard qui avait la parole.

M. Savard: Donc, c'est l'ajustement du système par les modifications apportées par le projet de loi. D'une part, le gouvernement aura le pouvoir de fixer les droits de délivrance et de renouvellement. Plus tard, dans le projet, on va voir que le mécanisme lui-même de délivrance de ce permis-là a été précisé comme un pouvoir de la Commission des transports.

M. Garon: Mais là, vous dites que l'article est apparu. Les articles n'apparaissent pas comme ça. Vous parlez d'apparition, comme la Sainte Vierge à Fatima. Ce n'est pas de même que ça arrive. Il y a un article sur la Communauté urbaine: vous dites qu'il y avait un

tarif, et pour celui du gouvernement, il n'y avait pas de tarif. Là, au fond, vous venez rajouter un tarif sur ce que faisait le gouvernement, alors qu'il n'y avait pas de tarif antérieurement. C'est sûr qu'au fond le but de l'article c'est de mettre un tarif.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: Au moment où on se parle, le gouvernement n'a pas délivré de permis pour les associations de services, bien qu'il avait déjà le pouvoir général qui était prévu à l'article 60. Ça n'a pas été exercé comme pouvoir. Les seules associations qui sont soumises à un régime de permis sont celles qui relèvent de la Communauté urbaine de Montréal, au moment où on se parle. Et elles, effectivement, ont une procédure claire pour la délivrance du permis et pour les droits qu'elles ont à payer, tant au niveau de la délivrance que du renouvellement.

Donc, à ce moment-ci, au niveau du gouvernement, c'est que le pouvoir uniquement de 21° est là depuis longtemps. Par contre, c'est ce qui l'entoure, c'est dans le périphérique, le mécanisme pratique qui fait en sorte que ces permis-là peuvent être délivrés, qu'on voit une carence. C'est ce qu'essaie de corriger le projet de loi, d'établir clairement qui l'attribue, ce permis-là; combien ça représente en droits, le permis. Jusqu'à présent, aucun des permis n'a été délivré en vertu de 21°.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Le paragraphe 7° est adopté?

M. Garon: Sur division. Des taxes!

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division. Alors, le paragraphe 8°: le remplacement du paragraphe 24°. Monsieur... Ah! Il y a un amendement?

M. Garon: Encore!

La Présidente (Mme Bélanger): Au paragraphe 7°? Alors, l'amendement, c'est de supprimer le paragraphe 8° de l'article 13 du projet. Alors, M. le ministre, des commentaires sur la suppression du paragraphe?

M. Elkas: C'est simplement pour enlever les inquiétudes des associations et des liges de taxi. La personne peut demander un reçu sur demande... Elle peut avoir un reçu sur demande. Alors, on ne forcera pas les compagnies à les donner.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté?

M. Garon: Attendez un peu. Alors là, vous avez décidé de... Donc...

La Présidente (Mme Bélanger): De ne pas donner l'obligation d'émettre un...

M. Garon: On commençait... Voyez-vous qu'on commence à vous convaincre un peu tranquillement que vous voulez trop de réglementation. Là, vous avez décidé d'obtempérer.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça vous satisfait, M. le député de Lévis. C'est adopté?

M. Garon: Oui, ça nous satisfait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté?

M. Garon: Alors, le paragraphe 8° est supprimé.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais l'amendement est adopté.

M. Garon: L'amendement supprimant le paragraphe 8° de l'article 13 du projet est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 8° est adopté tel qu'amendé: ça veut dire supprimé.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle le paragraphe 9°. M. le ministre.

M. Elkas: C'est l'ajout d'un paragraphe 27°, à l'article 60 de la loi, qui a pour objet d'identifier, parmi les dispositions réglementaires, celles dont la violation mérite la révocation de la spécialisation d'un permis de taxi en un service de limousine ou un service de limousine de grand luxe afin d'assurer la qualité des exploitants de ce marché.

M. Garon: C'est un peu fort, ça, des pénalités qui seraient adoptées par règlement. Il me semble que ça devrait se retrouver dans la loi, ça. Établir des pénalités par règlement, je n'ai pas vu ça souvent. Là, on dit, au fond... À 27°, on rajoute «déterminer, parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article, celles dont une déclaration de culpabilité entraîne la révocation de la spécialisation d'une entreprise de taxi en un service de limousine ou en un service de limousine de grand luxe.» Dans le fond, on établit des pénalités pour des offenses, par règlement. Je n'ai pas vu ça souvent. Normalement, ça devrait se retrouver dans la loi, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Savard: Si vous regardez, au niveau de l'article 60, c'est un mécanisme qui est effectivement déjà utilisé pour d'autres fins. Entre autres: «25° déterminer parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article celles dont la violation est punissable aux termes de l'article 70; 26° déterminer, parmi les

dispositions d'un règlement [...] peut entraîner la suspension ou la révocation d'un permis de taxi.»

Ça s'explique de la façon suivante. Si on revient au paragraphe 27°, introduit par le paragraphe 9° de l'article 13 du projet de loi, on y lit: «déterminer, parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article — donc, c'est forcément des dispositions qui sont habilitées en fonction de l'article 60 de la Loi sur le transport par taxi — celles dont une déclaration de culpabilité...» Donc, c'est-à-dire que, déjà, il y a une disposition réglementaire qui doit être édictée; la personne doit y avoir contrevenu; il doit, effectivement, y avoir eu une déclaration de culpabilité; donc le processus judiciaire s'est déjà manifesté et décision a été rendue; ou, encore, une déclaration de culpabilité... Oui, c'est ça, c'est forcément une fois qui a passé par le processus judiciaire: «...entraîne la révocation de la spécialisation d'une entreprise de taxi en un service de limousine ou en un service de limousine de grand luxe.»

Donc, au niveau des pouvoirs de 60, le gouvernement peut imposer des choses, déterminer des obligations ou des devoirs pour les gens qui ont spécialisé leur taxi en service de limousine. Si un titulaire ne respecte pas certaines de ces obligations-là, à ce moment-là, il peut n'avoir qu'une amende, tout simplement. Dans d'autres cas, pour ce que le gouvernement identifiera comme étant majeur, non seulement il y aura l'amende, une fois, effectivement, qu'il aura passé le processus judiciaire, mais on va lui dire: Ça, c'était tellement important que ta spécialisation à ce moment-là est révoquée, c'est-à-dire que tu redeviens taxi. À partir de ce moment-là, tu devras opérer comme taxi, quitte à refaire une demande ultérieure, comme on a vu précédemment, hier, à un autre article. C'est le même mécanisme qui s'applique. Mais plutôt que d'identifier toutes les possibilités d'infraction dans la loi, c'est au niveau du règlement que seront identifiées les plus significatives, celles qui peuvent entraîner, à ce moment-là, un geste administratif en plus d'une amende.

M. Garon: Ça, je comprends ça, sauf que je sais comment ça va, les règlements, au Conseil des ministres. Au fond, ça veut dire que c'est le pouvoir de la bureaucratie d'établir des pénalités. Normalement, ça devrait être réservé aux élus, ça, parce que c'est dans un débat public. Un règlement, il n'y a pas gros débat, au Conseil des ministres. C'est mis là, les gens peuvent le voir, excepté que c'est, en gros, les fonctionnaires qui administrent les règlements. Pensez-vous que les ministres ont le temps de lire toutes ces choses-là? Ce n'est pas vrai. Ils ne lisent pas tout ça, de sorte que le règlement, c'est un peu le pouvoir des fonctionnaires d'établir des pénalités pour les règlements qu'ils font, en réalité; ne nous contons pas d'histoires.
(12 heures)

Dans le fond, ce n'est pas très normal. Moi, je trouve ça même un peu lâche de la part du gouvernement, quel qu'il soit, de laisser un pouvoir de punition entre les mains des fonctionnaires, qui, eux, ne sont pas assujettis à être élus. Moi, je pense que c'est mauvais de

fonctionner comme ça. L'administration, c'est une affaire, mais le cadre légal, l'encadrement légal et les pénalités pour ne pas avoir suivi l'encadrement légal qui est prévu par la loi, dire qu'on laisse aux fonctionnaires d'établir, au fond, des punitions qui, dans certains cas, vont avoir des conséquences terribles pour les gens qui vont être punis, moi, il me semble que ça ne devrait pas être un pouvoir délégué.

M. Elkas: Ça m'étonne un peu, M. le Président, d'entendre un discours semblable. Le député dit que, quand il était ministre, c'était la façon dont ça marchait. Mais depuis que je suis arrivé, moi, ça ne fonctionne pas comme ça. Je regrette, là. Des règlements, ça passe par un paquet de comités ministériels avant que ça rejoigne le Conseil des ministres, puis il y a un débat, puis on s'assure, à part de ça, parce que j'en ai fait une couple, ce matin...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...puis on m'a dit: As-tu vérifié avec telle ou telle association?

M. Garon: Oui.

M. Elkas: As-tu l'appui de tel ou tel groupe? Puis ça, on ne va jamais à la table sans avoir fait de la consultation avec ce beau monde-là, puis là, une fois qu'on a l'appui de ce beau monde-là, on s'en va en prépublication, 45 jours. Alors, dire qu'on ne fait pas de consultation, qu'on rentre là, que des fonctionnaires font de leur façon, puis ça se limite à ça... Wo! C'est un peu charrié. Je regrette, là, c'est charrié. C'était peut-être votre façon de faire, dans votre temps, mais moi, je n'opère pas de cette façon-là. Non.

M. Garon: Je vais vous dire plus que ça. Dans les informations que j'ai demandées à vous, puis à l'autre ministre, sous l'ancien gouvernement, les lois et les règlements qui allaient devant le Conseil, on devait produire un impact: impact financier, impact sur la population, impact sur l'administration. Il va y avoir différents types d'impacts à porter à une loi ou à un règlement. Combien ça va coûter? Il y a un impact financier qui devra être déterminé, impact sur les citoyens, impact sur l'administration, impact des citoyens entre eux. Ça devait être marqué qu'il y avait une étude d'impact sur chaque loi et les règlements qui passaient au Conseil des ministres. J'ai demandé la question, depuis que je suis dans l'Opposition, puis il semble que cette méthode est partie.

Aujourd'hui, quand vous me dites... Oui. Vous me direz combien de gens qui lisent, là. Ce sont d'autres fonctionnaires qui lisent ça, puis les gens vont à un comité, puis il y a des gens qui soulèvent des points, sauf que ces points-là ne sont pas toujours soulevés par les élus qui n'ont pas nécessairement lu tous les règlements de a à z, de façon exhaustive, avant de les adopter. Ce sont d'autres fonctionnaires qui les ont lus. Ne

nous contons pas d'histoires. Quand on vous pose des questions, ce sont vos lois à vous, puis les trois quarts du temps, c'est les fonctionnaires qui répondent parce que vous n'êtes pas capable de répondre vous-même. Ne nous contez pas d'histoires. Autrement, bien, on dit: On ne veut pas accepter que les fonctionnaires répondent, c'est vous qui allez répondre. Vous allez voir que ça va prendre du temps en sacrifice. Pourquoi? Quand vous me dites que vous êtes dans un comité rien qu'avec des ministres: vous n'êtes pas capable d'expliquer à la commission parlementaire...

Des voix: Ah!

M. Garon: Ne nous contons pas d'histoires. Soyons au moins honnêtes. Bien, c'est ça, la réalité. Là, vous essayez de faire croire, pour la galerie, que vous connaissez vos règlements dans les moindres détails, alors que le projet de loi qui, dans le fond, est bien moins gros que l'ensemble de la réglementation, qu'est-ce qui arrive? C'est que les fonctionnaires envoient ça, puis s'il n'y a pas d'autres fonctionnaires qui réagissent, ça s'en va sur le pilote automatique. Ne nous contons pas d'histoires. Moi, je trouve qu'il y a des affaires, il y a des règlements, là-dedans, qui sont des droits de vie ou de mort sur les citoyens en termes de gagne-pain. Vous savez que l'administration est aveugle parce que jamais personne n'est responsable dans l'administration. C'est comme vous dites: il y a des comités. Un comité qui dessine un cheval, ça fait un chameau ou un dromadaire, mais ça ne fait pas un cheval.

Mme Juneau: Ça dépend des bosses.

M. Garon: Pardon? Alors, ce qui arrive, c'est que là-dedans, au fond, des pouvoirs de punition par règlement, moi, je trouve que c'est exorbitant, ça ne devrait pas exister, ça devrait toujours être... Parce qu'il y a une visibilité quand c'est dans une loi. Il y a une visibilité dans une loi. Les gens doivent voir, puis voient... Exorbitant ou non. Regardez, quand on fait une loi, là... Vous nous disiez, en première lecture, en deuxième lecture, que tout le monde était d'accord. En dedans de 48 heures, on a un tollé de gens qui disent non. Pas d'accord. Les handicapés, même, réagissent. Ça a pris même un bout de temps parce que... Ils ne peuvent pas s'imaginer tous les projets de loi qu'il y a là. Alors, là, actuellement, un pouvoir de punition... Vous dites que c'est déjà dans la loi? Je ne suis pas plus d'accord parce que c'est déjà dans la loi. Parce qu'en droit, là, il ne faut pas légiférer sur le pilote automatique. Il faut que les élus prennent leurs responsabilités. Souvent, ce qui arrive, quand on se retrouve avec des bureaucraties, avec des décisions aveugles, c'est parce que des élus ne veulent pas assumer leurs responsabilités. Trop souvent...

M. le Président, pourriez-vous présider plutôt que de faire des commentaires? Alors... Bien, votre fonction, c'est de présider, ce n'est pas de conseiller le ministre. Et ce qu'il faut, essentiellement, c'est que les

lois soient la responsabilité des élus. Et donner des pouvoirs réglementaires, établir des choses par règlement, dans certains cas, c'est abusif. Moi, je pense, quand on est dans le domaine des punitions, que c'est abusif d'établir des pénalités par règlement parce qu'il n'y a pas la visibilité ou le débat public qu'il y a dans d'autres cas. Quand on arrive, on regarde ça, ici, on regarde les pénalités, on dit: Bien, ça, ça a du bon sens, ou ça n'a pas de bon sens, ou c'est trop lourd, ou ce n'est pas assez lourd. On regarde ça. Mais là, on ne le sait même pas. On donne un pouvoir aux fonctionnaires: vous établirez les pénalités. Moi, je trouve que c'est de la lâcheté législative. Je trouve que ça n'a pas de bon sens.

Le Président (M. Thérien): Donc, est-ce que le paragraphe 9° est adopté?

M. Garon: Non. J'ai posé une question au ministre. C'est un commentaire que je fais par rapport au ministre, là.

Le Président (M. Thérien): Oui. J'essaie d'être plus expéditif.

M. Elkas: M. le Président, je ne suis pas ici pour faire...

M. Garon: Notre rôle, ce n'est pas d'être expéditif, c'est d'être juste pour les citoyens.

Le Président (M. Thérien): Non, mais de faire en sorte qu'il n'y ait pas trop de...

M. Elkas: Je ne suis pas ici pour faire le «show», là, jouer pour la galerie puis ceux qui écoutent dans leur perroquet. Je pense que le discours du député de Lévis, ça fait assez longtemps que je l'entends. Peut-être qu'on pourrait revenir à ce qu'on a tenté de discuter et s'assurer, comme je l'ai souvent mentionné aujourd'hui, qu'on agit, basé sur l'ensemble de l'industrie qui a fait ces demandes après consultation. C'est sûr qu'il va y avoir des gens qui ne seront toujours pas d'accord, mais ça ne veut pas dire que c'est l'ensemble du milieu qui est en désaccord.

Concernant le paragraphe 9°, si on n'avait pas établi la réglementation pour établir carrément ou encadrer les trois fronts de taxi pour qu'un n'aille pas jouer dans la **talé** de l'autre, vous seriez les premiers à nous critiquer: les fonctionnaires ne savent pas comment faire des lois. Bien, ils sont là pour nous faire des recommandations, puis nous on est là pour être à l'écoute de l'industrie. C'est pour ça qu'on est ici, aujourd'hui. On reflète justement ce qui a été discuté, puis on l'apporte à une commission. La commission doit faire son devoir, doit faire un débat sur l'ensemble des projets qui sont déposés. Mais là, il me semble qu'on passe... Ça fait quoi, 28, 26 articles? On est rendu à 13 ou 14 articles. On a fait combien d'heures en quatre, cinq jours... Quatre jours? 14 heures de commission. Puis moi, ça ne

me dérange pas qu'il y ait de la discussion, mais de simplement toujours dire que ce qu'on est en train de discuter, là, ça ne vaut pas grand-chose... (12 h 10)

Si vous nous dites: Les lois ne sont pas nécessaires, dites-le d'une façon que les gens vont bien comprendre. Les lois qu'on dépose aujourd'hui sont mises en place pour s'assurer que, premièrement, il n'y ait pas de transport par taxi déloyal. Vous l'avez dit au niveau du contrôle routier. Combien de fois je l'ai entendu en arrivant à un projet de loi? Il faut absolument s'assurer qu'il y a une concurrence loyale et non déloyale. Je l'ai entendu, ce discours-là. Vous l'avez entendu, M. le député de **Dubuc**. Combien de fois on l'a entendu? Puis on agit, puis ce n'est pas assez bon. On veut adresser l'industrie du taxi de la même façon qu'on l'a fait dans l'industrie du camionnage — on s'objecte. À toutes les fois qu'on veut essayer de protéger les gens les uns contre les autres, puis qu'eux demandent des pouvoirs pour se protéger et améliorer leur service à leur clientèle, on s'objecte. Alors, au paragraphe 9°, parmi les infractions qui entraîneraient la révocation de la spécialisation du permis de taxi en limousine, on peut penser, premièrement, aux maraudes et sollicitations sur les rues. Ça, on le sait, on est d'accord qu'ils ne devraient pas le faire. Le non-respect des tarifs minimaux. Est-ce qu'on est d'accord qu'il devrait y avoir des tarifs? Il y en a toujours eu. Mais un gars qui ne les respecte pas — et c'est le voeu de l'ensemble qu'il y ait un respect des tarifs — il devrait être pénalisé. Un gars qui va se promener dans les territoires qui ne sont pas autorisés, on va lui dire: Vas-y, mon beau, «you have got our blessing»?

Le Président (M. Thérien): Le député de Lévis est pour ça.

M. Elkas: Il est pour ça, le député de Lévis; il est d'accord avec ça.

M. Garon: M. le Président, je regrette, si vous n'êtes pas capable de présider, je demanderais que vous vous retiriez comme président.

Le Président (M. Thérien): Excusez-moi. Excusez-moi. Je retire mes paroles.

M. Garon: Non. Je demande de changer de président, M. le Président. On ne continuera pas avec un président...

Le Président (M. Thérien): Parfait.

M. Garon: ...qui fait des commentaires sur les propos...

Le Président (M. Thérien): Réal.

M. Garon: ...qui se tiennent en commission. On devrait avoir un autre président de séance.

Le Président (M. Thérien): Ça va être fait.

M. Elkas: Un autre point, c'est de confier le véhicule à un chauffeur non qualifié. Est-ce qu'on est prêt à accepter? Je pense que oui. Des règles comme ça, on devrait peut-être avoir des règles, mais qu'on laisse partir les gens de la façon qu'ils veulent.

M. Garon: Je n'ai pas dit ça.

M. Elkas: Mais c'est ça que vous dites.

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

M. Elkas: Vous dites: La révocation, les pénalités...

M. Garon: Je n'ai pas dit ça du tout.

M. Elkas: ...il y a toujours des pénalités.

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit. Vous...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, est-ce que vous voulez intervenir?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que...

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit. J'ai dit: La seule chose, c'est que les pénalités devraient se trouver dans la loi et non pas dans les règlements. C'est la seule chose que j'ai dite. Je n'ai pas dit qu'il ne doit pas y avoir de pénalités. Je n'ai pas contesté les pénalités. J'ai dit: Sauf que, quand il y a un pouvoir pénal, les pénalités devraient se retrouver dans la loi. Quand on considère que quelque chose est assez important pour pénaliser les gens, on devrait trouver l'infraction et la pénalité dans la loi, parce qu'il y a des gens... Autrement, on remet, on confie, on délègue à d'autres qu'aux législateurs le pouvoir de pénalité. Ce n'est pas normal, à mon avis. Ce n'est pas normal parce que, quand on fait une loi... Au contraire, une loi, c'est beaucoup plus sécuritaire, c'est beaucoup plus rigide qu'un règlement, sauf qu'actuellement on confie un pouvoir réglementaire et un pouvoir de pénalité, dans les infractions qui vont être contenues dans des règlements, à l'administration. C'est ça que je dis, tout simplement.

Je ne dis pas que les pénalités qui existent ne doivent pas exister, sauf qu'on vit dans un système démocratique: la règle de droit, c'est la règle démocratique et le contrôle démocratique. Quand une chose est dans le Parlement, pour la changer, il faut revenir devant le Parlement, il y a une visibilité qu'il n'y a pas dans la réglementation. Beaucoup de gens se plaignent, beaucoup de gens et des experts en droit se plaignent qu'on fait beaucoup trop de choses par règlement et, à ce moment-là, c'est que le système se vide de sa démocratie. Vous savez, vous avez eu un candidat aux der-

nières élections, qui est un juge maintenant, Me René Dussault. Me Dussault, un expert dans ces affaires-là, écrivait «the rule of law, c'est la base de la démocratie» — «la règle de droit, c'est la base de la démocratie». Alors, quand on arrive et qu'on dit: On va confier ça à l'administration, ce n'est pas normal. Ce n'est pas normal que des infractions et des pénalités se retrouvent dans des règlements plutôt que dans des lois. Parce que le contrôle public est beaucoup plus fort quand c'est devant le Parlement. Au contraire, moi, je pense qu'il y a plus de sécurité pour le public quand c'est dans la loi plutôt que dans les règlements. Je ne dis pas qu'il ne doit pas y avoir de pénalités. Je dis que ça doit se retrouver dans la loi plutôt que dans les règlements. C'est ça que je dis, essentiellement.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, est-ce que vous avez d'autres commentaires, en complément de réponse?

M. Elkas: Oui, j'ai un commentaire. J'écoutais avec intérêt ce qu'il se disait de l'autre côté, ce matin, ces mêmes gens qui disent: Qu'important les règles qu'on impose ou qu'on suggère aux ligues pour s'auto-discipliner, les gens vont se trouver des façons de contourner la loi. Vous l'avez dit carrément. C'est exactement ce qui se passe. Alors, vous me suggérez, toutes les fois qu'il y a une raison pour révocation, on va se retrouver ici pour les changer? On peut retrouver cinq raisons, cinq contournements de loi dans une journée. Il y a des gens qui sont pas mal brillants dans l'industrie: ils peuvent trouver des façons de contourner les lois et les règles, et, là, à tout bout de champ, il va falloir revenir ici, en commission, pour faire des lois? Il me semble qu'on doit donner un petit peu de latitude au gouvernement et aux ministres qui doivent passer des règlements, pour éviter qu'on revienne toujours ici pour passer ces lois-là.

M. Garon: Mais vous devez venir...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce qu'on...

M. Garon: ...de toute façon.

Le Président (M. Gauvin): Vous me permettez de... Vous voulez intervenir?

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Le député de Rousseau après. M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous devez venir devant le Parlement, de toute façon. Ce n'est pas ça, au fond. Vous devez venir devant le Parlement, et vous venez régulièrement, sauf qu'il y a des dispositions qui sont comprises ou qui ne sont pas comprises. Quand on vous dit qu'il faut changer les infractions parce que les gens les contournent, n'exagérons rien, là. C'est-à-dire que, ce

que, tantôt, la députée de Marie-Victorin vous a dit, c'est qu'on réglemente trop de choses qu'il n'est pas nécessaire de réglementer. Elle n'a pas dit que les règlements sont tous inopportuns; elle n'a pas dit ça. Elle dit qu'il faut avoir des règlements, sauf qu'il faut les inscrire davantage, et quand on va dans une loi, le contrôle démocratique est beaucoup plus fort. Vous savez que les gens se plaignent beaucoup qu'on réglemente toutes sortes de choses, avec une visibilité qui n'est pas si forte que ça. Les gens ne sont pas au courant, souvent, de ce qui se passe, et ils l'apprennent par après, alors qu'une loi, le contrôle démocratique est beaucoup plus fort, les gens ont des chances de faire des interventions, davantage, et ils ont plus de possibilités d'avoir une équité quand on met les choses dans la loi.

Je vais vous dire, en droit, là, il y a beaucoup de gens qui pensent ça, aussi. Je sais que l'administration et la bureaucratie visent toujours à faire des lois-cadres qui ne disent rien pour se garder le pouvoir à eux, sauf que ce n'est pas correct. Les lois-cadres, ça ne dit rien; j'ai vu des lois-cadres où vous n'aviez à peu près aucune idée sur quoi ils auraient le droit de légiférer — de faire des règlements, pardon. Ce n'est pas ça, un système démocratique. Un système démocratique, c'est le contrôle par les élus, pas par les fonctionnaires qui sont permanents. Eux autres administrent les lois par après. La réglementation, qu'on le veuille ou non, ça finit que c'est la bureaucratie qui envahit tout. Les gens ne veulent pas ça, les gens ne souhaitent pas ça, et c'est malsain de faire en sorte que le contrôle devienne un contrôle bureaucratique plutôt qu'un contrôle démocratique. C'est dans ce sens-là que je dis que la plus grande protection du public, c'est mieux si les infractions sont bien définies, sont dans les lois, et les pénalités sont dans les lois, plutôt que de se dire: Bien, on va confier ça à l'administration, et ils s'organiseront avec ça. C'est ça que ça veut dire, donner un pouvoir réglementaire pour les infractions et les pénalités. Moi, je pense que c'est...

Imaginez-vous, s'il fallait faire ça dans nos codes, dans le Code de procédure pénale et dans le Code criminel. Ça n'aurait pas de bon sens. Sauf que là, actuellement, c'est ce qu'on fait, au fond. On peut dire ça. On va dire: Ah, bien, le taxi, c'est plus administratif. Ce n'est pas rien qu'administratif; il y a des milliers de personnes là-dedans, des milliers de personnes qui vont être touchées par la loi qui va être faite. Je pense qu'elles sont mieux desservies si les infractions sont dans la loi et les pénalités sont dans la loi que si on confie à l'administration, de tout définir par après. On ne fait pas l'effort de définir pour mettre dans la loi l'infraction et on ne fait pas l'effort de définir pour mettre dans la loi la pénalité. Après ça, on dit: Bien, on fonctionne administrativement. Au fond, pour le faire, là, pourquoi on le fait administrativement? Pourquoi on le met dans le règlement? C'est la facilité, ça. C'est qu'il y a plus de rigueur à le mettre dans la loi; ça exige d'être plus, mieux défini, pour être dans la loi. Vous savez une chose? On sait ce que ça veut dire, au fond. Ce n'est pas tous les gens qui vont devant les tribunaux, ce n'est

pas tous les gens qui plaident, après ça, leurs droits. Pourquoi? Parce que ça coûte cher et, après ça, quand ils sont devant un règlement qui est abusif... Le chauffeur de taxi qui va être mal pris, qui va s'être fait organiser, là, il va être obligé de prendre un avocat à 150 \$, 200 \$ l'heure pour aller plaider devant les tribunaux parce qu'il y a un règlement qui est abusif, qui est appliqué de façon abusive. Mais après ça, il va dire: Ah oui, mais il peut toujours se défendre devant les tribunaux. On sait ce que ça coûte, la justice, aujourd'hui. (12 h 20)

Alors, moi, je pense que c'est moins bon, et il y a beaucoup de gens dans le domaine du droit qui pensent ça aussi. Et ceux qui ont un plus grand souci de démocratie pensent qu'on devrait retrouver plus de dispositions dans la loi plutôt que dans les règlements. Mais la bureaucratie, si on l'écoutait, ce seraient des lois-cadres insignifiantes, et tout se retrouverait dans les règlements, parce que c'est le pouvoir de la bureaucratie. Sauf qu'aujourd'hui, les citoyens, ils ne veulent pas être **poignés** avec une bureaucratie qui administre les choses de façon aveugle, sans avoir de comptes à rendre à personne. Rappelez-vous les discours, quand vous êtes arrivés au pouvoir en 1986. Vous avez fait le rapport Scowen, pour déréglementer; vous avez fait toutes sortes de rapports pour déréglementer. Aujourd'hui, vous avez tout oublié vos bonnes intentions de 1986, vos beaux rapports de comités. Tout ça, c'est mis de côté et on a recommencé à fonctionner comme un gouvernement fatigué.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le député de Lévis. M. le député de Rousseau.

M. Thérien: M. le Président, je suis un peu surpris. Ce que le député de Lévis suggère, c'est d'introduire dans la loi différentes modalités. Sur le fond, je ne veux pas discuter là-dessus, mais on sait très bien que, s'il y a une modification, il faudrait faire une autre loi, un amendement à la loi. Le député de Lévis a reproché ça justement au ministre délégué aux Transports, lorsqu'il a fallu amender un simple article en affichage. Il disait: Il y a eu quatre lois. C'est lui-même qui conteste le fait qu'on a fait plusieurs lois en affichage quand il sait très bien qu'on a modifié presque des virgules. Il ridiculise le fait et il suggère au ministre des Transports, aujourd'hui, de mettre ça dans la loi et, lorsqu'on a besoin d'un amendement, il faudrait faire une nouvelle loi. J'imagine la scène. La député de Lévis dirait: Ah! Le ministre des Transports est obligé de faire une nouvelle loi; il ne connaissait pas sa loi; il a mal consulté. C'est exactement le discours contradictoire que le député de Lévis fait sans cesse. C'est exactement ça, ce qu'il suggère, parce qu'on sait très bien qu'il faut s'inscrire à une nouvelle session, il faut attendre. Donc, au niveau de la pratique... Sur le fond, je lui donne peut-être raison, peut-être qu'il faut faire attention et je pense que la loi peut comporter les fondements fondamentaux, des principes. Mais quand il faut être opérationnel, je pense que ce qu'il suggère, il l'a ridiculisé à

plusieurs égards, malheureusement sur une loi où on a modifié un seul article. Mais, étant donné que c'était dans la loi, il fallait apporter une nouvelle loi. C'est là que ses inlassables discours disaient que nos consultations menaient à quatre lois. C'est ça, M. le Président, dont je veux vous faire part. Je pense que le ministre des Transports est au courant un petit peu de ça et il est un peu prudent.

Le Président (M. Gauvin): Mme la députée de Johnson.

Mme Juneau: Simplement une question d'information, M. le Président. Dans l'idée du législateur, les déclarations de culpabilité dont fait mention le paragraphe 9°, est-ce que n'importe quelle faute, je pourrais dire, va amener une déclaration de culpabilité? Est-ce que c'est la même sanction qu'il va y avoir pour n'importe quelle infraction à la loi: que ça soit que tu paies en dessous du coût normal, que ça soit un chauffeur, comme vous l'avez mentionné hier, un deuxième chauffeur qui n'a pas les permis? Quelle que soit l'infraction, est-ce qu'il y a une seule pénalité que cette personne-là va avoir?

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

M. Elkas: La question, est-ce que c'est la pénalité associée avec l'infraction? Est-ce que c'est...

Mme Juneau: Oui. L'infraction, quelle que soit l'infraction.

M. Elkas: C'est la même pénalité, mais si on regarde... Oui, je vous suis, là. Si on regarde les exemples qu'on peut vous donner: maraude et sollicitation sur rue; non-respect des tarifs minimaux; non-respect du territoire autorisé; confier la garde de son véhicule à un chauffeur non qualifié.

Mme Juneau: Ça, c'est la même pénalité?

M. Elkas: La même révocation.

Mme Juneau: C'est-à-dire révocation pour six mois, ce qu'on a dit dans l'autre article?

M. Elkas: Oui.

Mme Juneau: C'est ça. O.K.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que ça répond à votre question, Mme la députée de Johnson?

Mme Juneau: Oui.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, est-ce que le paragraphe 9° de l'article 13 est adopté?

M. Garon: Je voudrais simplement répondre un mot à ce qu'a dit le député de Rousseau, tantôt, quand il a parlé de l'affichage le long des routes. C'est que la loi ne reflétait même pas son rapport de consultation. Alors, si elle l'avait reflété, la première loi, il n'aurait pas été obligé de la faire cinq fois, parce que toutes les mises en garde étaient contenues dans le premier rapport de consultation.

M. Thérien: C'était une bonne consultation.

M. Garon: Non, mais je dis que dans le rapport de consultation il y avait des mises en garde. Des gens de la Gaspésie avaient dit: Fais attention à ci, fais attention à ça. Mais ceux qui ont fait la loi ne s'en sont pas occupé.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que le paragraphe 9° de l'article 13 est adopté, M. le député de Lévis?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. Maintenant, est-ce que l'article 13 et tous ses paragraphes sont adoptés tels qu'amendés?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. Donc, l'article 13 est adopté sur division.

M. Garon: Je ferai juste remarquer au ministre que, tantôt, quand il a dit qu'on a vu seulement 14 articles, à l'article 13, il y avait 11 articles différents ou, si on veut, 11 paragraphes différents qui touchent tous des matières différentes. Ce n'est pas 14 articles. Il y en a 11 là-dedans, dans l'article 13.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre. J'appelle l'article 14.

M. Elkas: M. le Président, l'article 61 de cette loi est modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne, des mots «dont le» par les mots «, aux titulaires de permis de chauffeur de taxi et aux entreprises, associations ou organismes qui fournissent des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature lorsque leur».

Commentaires. Les modifications apportées ont pour effet de clairement habiliter une autorité régionale à adopter des règlements s'appliquant aux titulaires de permis de chauffeur de taxi et aux associations de services. Il s'agit donc plus d'une correction cléricale que d'une modification de fond.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, à l'article 14, tel que présenté par M. le ministre, avez-vous des commentaires? Est-ce que l'article 14 est adopté?

M. Garon: Un instant. Il faut que je regarde. J'ai plusieurs... Sur division.

Le Président (M. Gauvin): L'article 14 est adopté sur division.

Règlements d'une autorité régionale

J'appelle l'article 15. M. le ministre.

M. Elkas: Il y a un amendement.

Le Président (M. Gauvin): Il y a un amendement à l'article 15. Est-ce que nous avons l'amendement, M. le secrétaire?

M. Elkas: Les mêmes amendements qu'à 13.

M. Garon: Il y a deux amendements à 15, je pense.

Le Président (M. Gauvin): Bon. L'amendement qui est proposé à l'article 15 — est-ce que je peux le lire, M. le ministre? — c'est de supprimer le paragraphe 3° de l'article 15 du projet.

M. Garon: Pouvez-vous lire le paragraphe que vous supprimez? Pouvez-vous lire le paragraphe que vous supprimez? Pour ne pas qu'on se trompe, là.

Le Président (M. Gauvin): Oui. Juste une minute. On essaie de...

M. Garon: C'est parce que vous voulez... De la manière que les amendements sont rédigés, vous appelez le dernier paragraphe, je pense, le paragraphe 3°; après ça, vous avez un amendement au paragraphe 4.2°.

Le Président (M. Gauvin): C'est ce qu'on est en train de réaliser.

M. Garon: C'est pour ça que je demande... Pour ne pas qu'il y ait d'erreur.

Le Président (M. Gauvin): Je pense qu'on va y aller dans l'ordre. Je retire, si vous voulez, la présentation que j'ai faite pour plutôt revenir à un amendement qui s'applique au deuxième paragraphe. Les amendements, c'est pour plus tard. Je vous présente le premier paragraphe de l'article 15. M. le ministre, est-ce que je le présente, je le lis ou... Le premier paragraphe: l'insertion, dans la deuxième ligne du paragraphe 4.1° et après le mot «permis», des mots «de chauffeur»...

M. Garon: Je ne l'ai pas, moi, celui-là.

Le Président (M. Gauvin): Il est dans le projet de loi. Ce n'est pas un amendement. On traite le premier paragraphe...

M. Garon: Ah! O.K.

Le Président (M. Gauvin): ...pour revenir après aux amendements, si vous voulez bien.

M. Garon: O.K. Ça marche, oui.

Le Président (M. Gauvin): Et je continue: et par l'insertion, dans la quatrième ligne de ce paragraphe et après le mot «formalités», des mots «, la note minimale de passage de l'examen». Donc, c'est le premier paragraphe de l'article 15. M. le député de Lévis.

M. Garon: Bien là, j'essaie de me retrouver dans tous ces changements-là. Ça ne sera pas long. (12 h 30)

M. Elkas: C'est un pouvoir qu'on s'est donné. On l'a déjà débattu, et, maintenant, on donne les mêmes pouvoirs à la Communauté urbaine.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: C'est pour dire «un permis de chauffeur de taxi» plutôt qu'«un permis de taxi».

M. Elkas: Oui, oui, O.K.

Une voix: Me Savard.

M. Elkas: Oui, vas-y donc!

Le Président (M. Gauvin): Me Savard aimerait ajouter une information. Me Savard.

M. Savard: Au niveau du premier paragraphe de l'article 15 du projet de loi, il y a deux choses. Premièrement, c'est de préciser que le permis dont on parle au paragraphe 4.1° de l'article 62, c'est le permis de chauffeur de taxi. Ça, ça fait le pont avec le pouvoir du gouvernement: le mot «chauffeur» n'était pas dans le texte et ça prêtait à confusion.

M. Garon: Oui.

M. Savard: Bon! Ça, c'est la première des choses, c'est une correction.

M. Garon: Oui.

M. Savard: La seconde, c'est d'établir tout à fait le miroir un peu avec le même pouvoir qu'on retrouve au niveau du gouvernement et dont on a discuté lorsqu'on a étudié le paragraphe 5° de l'article 13 du projet.

M. Garon: Ça va.

M. Savard: C'est ça.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que le paragraphe 1° est adopté, M. le député?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Le paragraphe 1° de l'article 15 étant adopté, j'appelle l'article 2, et nous avons un amendement.

M. Garon: Pas l'article 2, le paragraphe 2°.

Le Président (M. Gauvin): Le paragraphe 2°, excusez-moi. M. le ministre, est-ce que je présente l'amendement?

M. Elkas: Allez-y.

Le Président (M. Gauvin): Supprimer, dans les cinquième et sixième lignes du paragraphe 4.2° de l'article 62, introduit par le paragraphe 2° de l'article 15 du projet de loi, les mots «les frais d'examen et la note minimale de passage». M. le ministre.

M. Garon: Adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'amendement au paragraphe 2° est adopté. J'appelle le deuxième paragraphe, tel qu'amendé.

M. Garon: Attendez un peu, là. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Donc, le deuxième paragraphe, tel qu'amendé, est adopté.

M. Garon: Non, non. C'est-à-dire que, dans le deuxième paragraphe... Non, non. C'est 4.2°, là, ce n'est pas le...

Le Président (M. Gauvin): Ah! C'est 4.2°, excusez.

M. Garon: 4.2°.

Le Président (M. Gauvin): Oui, oui, vous avez raison. On appelle, à ce moment-ci, le paragraphe 4.3°.

M. Garon: Contenu au deuxième paragraphe.

Le Président (M. Gauvin): Contenu au deuxième paragraphe de l'article 15.

M. Elkas: 17.3°, à l'article 13, qui a été débattu.

Le Président (M. Gauvin): Donc, 4.3° du deuxième paragraphe, vous nous dites que c'est 7.3° à l'article 13.

M. Elkas: 17.3°.

Une voix: 17.3°.

Le Président (M. Gauvin): 17.3° à l'article 13, qui a déjà été débattu.

M. Garon: Qu'on avait adopté sur division.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Que vous aviez adopté sur division. Donc...

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): ...le paragraphe 4.3° est adopté sur division.

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Là, j'appelle le paragraphe 2°. Est-ce que le paragraphe 2° est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. J'appelle le paragraphe 3° et, comme on le mentionnait précédemment, nous avons un amendement. L'amendement se lit comme suit: Supprimer le paragraphe 3° de l'article 15 du projet.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'amendement est adopté. J'appelle le...

M. Garon: Ça fait disparaître l'obligation de fournir un reçu.

M. Elkas: Oui, c'est ça.

Une voix: C'est ça. Tel qu'on a...

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Donc...

Une voix: Ce n'est pas sur division, ça?

M. Garon: C'est enlever le reçu, on était d'accord avec ça.

Une voix: O.K.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'amendement au paragraphe 3° est adopté. J'appelle le paragraphe 3°, tel qu'amendé.

M. Garon: Bien, il est supprimé.

Le Président (M. Gauvin): Il est supprimé, vous

avez raison.

M. Garon: Il n'y en a plus.

Le Président (M. Gauvin): On s'entend.

M. Garon: Il n'y en a plus!

Le Président (M. Gauvin): Donc, j'appelle l'article 15.

M. Garon: Tel qu'amendé.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 15 dans son ensemble, tel qu'amendé.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Adopté sur division. M. le ministre, on appelle l'article 16.

M. Elkas: M. le Président, l'article 16: L'article 62.1 de cette loi est modifié par l'insertion, après le premier alinéa, de l'alinéa suivant:

«Dans le cas d'un permis visé aux articles 91 et 94.0.1, l'autorité régionale ne peut imposer et percevoir un droit annuel que si la place d'affaires d'un de ces titulaires de permis ou l'endroit où est garée pour fins de remisage et d'entretien son automobile ou, selon le cas, sa limousine de grand luxe est situé sur son territoire.»

Commentaires. L'ajout de cet alinéa permettra à l'autorité régionale qui exerce les pouvoirs de contrôle de l'industrie du taxi d'imposer et de percevoir des droits sous certaines conditions dans le cas des permis de limousine de grand luxe et des permis délivrés pour le transport lors des baptêmes, funérailles et mariages.

M. Garon: Encore des taxes! Quelqu'un va avoir un enfant, il va aller à un baptême, il va falloir qu'il paie des taxes en plus. Il y a des funérailles, il meurt, il faut qu'ils taxent. Un mariage, ils taxent encore. Il me semble que c'est une industrie assez taxée. Ils ont payé 5000 \$, ces gens-là, de permis de grand luxe. On veut, en plus, qu'ils paient d'autres taxes. Vous ne pensez pas qu'à 5000 \$ pour les limousines de grand luxe, c'est assez?

M. Elkas: C'est ça qu'on fait. On n'ajoute pas un montant aux 5000 \$. On va piger à l'intérieur des 5000 \$ pour lui donner les ressources nécessaires pour administrer les règlements.

M. Garon: Mais on dit: «L'autorité régionale ne peut imposer et percevoir un droit annuel que si la place d'affaires d'un de ces titulaires de permis, ou l'endroit où est garée pour fins de remisage et d'entretien son automobile ou selon le cas sa limousine de grand luxe, est situé sur son territoire.» Donc, ils vont charger des droits de plus. Il me semble que 5000 \$ c'est déjà assez.

C'est des taxes de plus, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Elkas: Non, ce n'est pas plus. C'est à l'intérieur des 5000 \$. C'est à même les 5000 \$.

M. Savard: Le mécanisme qui est prévu au niveau de l'article 16 du projet de loi, c'est la même chose qui existe déjà dans le cas de tous les taxis de la Communauté urbaine de Montréal. C'est-à-dire que ce n'est pas des droits qui vont s'additionner aux droits de l'État — c'est-à-dire droits de la Communauté plus droits de l'État — mais c'est un peu un système à bascule, dans le sens que lorsque la Communauté urbaine de Montréal a accepté la décentralisation du taxi, les droits du Québec ont été abaissés à un montant minimum pour couvrir uniquement les activités que le gouvernement du Québec conservait, entre autres la délivrance du permis, et la Communauté urbaine, elle, a imposé un droit. Mais si on regarde, ce n'est pas deux droits pleins et entiers qui s'additionnent.

Si vous regardez au niveau de l'article 13 du règlement sur le transport par taxi, vous avez une illustration concrète de ce que ça donne dans le cas, entre autres, des taxis. À l'article 13 du règlement, on y lit: Les droits payables pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis de taxi sont de 100 \$ dans le cas d'un permis délivré pour une agglomération. Et on continue. On y lit, au dernier alinéa de l'article 13 du règlement: Les droits prévus aux paragraphes 1° à 3° — et 1° comprend, entre autres, le système actuel de taxi — sont abaissés à 10 \$ pour le renouvellement des permis de taxi visés par un règlement, s'il en est, adopté en vertu de l'article 62.1 de la loi. Donc, le gouvernement part d'un droit de 100 \$. Lorsqu'il y a une décentralisation, le droit est abaissé à 10 \$. L'espace libéré a été, à ce moment-là, occupé par les droits de la Communauté urbaine de Montréal en fonction des activités de contrôle, de gestion et d'encadrement qu'elle-même fait.

La même chose va s'appliquer au niveau de 62.1 dans le cas des permis de baptême et dans le cas des permis de limousine de grand luxe. Donc, auparavant, les limousines de grand luxe, qui sont un permis à 5000 \$, si on retourne à l'article 13 du règlement dont je vous parlais, n'étaient pas des droits qui avaient été transférés à la Communauté, c'est-à-dire un champ de droit qui pouvait être transféré à la Communauté urbaine de Montréal. Par la modification qui est apportée pour ce permis-là qui est existant, comme pour le nouveau permis de baptêmes, funérailles, mariages qui va être introduit... Mais prenons l'exemple des limousines de grand luxe... C'est-à-dire que vous allez trouver à l'article 13 du règlement un autre alinéa qui va s'ajouter, qui va dire tout simplement que, dans le cas du droit prévu à l'article... bon, aux paragraphes 4° à 5° peut-être de l'article 13, les droits sont abaissés à x dollars pour le renouvellement des permis de limousine et de baptême.

(12 h 40)

M. Garon: Je comprends ce que vous dites là, sauf que la loi ne le dit pas. Vous dites: Le règlement dit ça. Sauf que la loi ne dit pas que c'est automatiquement comme ça. Vous dites: Le règlement dit ça. Mais si, à un moment donné, ça voulait être en sus, ça pourrait être en sus parce que la loi prévoit... Je regarde 62.1, où on dit, ici: L'article 62.1 de cette loi est modifié par l'insertion, après le premier alinéa, de l'alinéa suivant... Si vous lisez 62.1 et si vous lisez le nouvel alinéa, ça ne dit pas ce que vous venez de dire là. Le règlement le dit peut-être, sauf que ça pourrait être différent, ça pourrait être en sus, et personne ne pourrait s'objecter. Légalement, la loi le permet — ne l'empêche pas. Vous me dites que, là, ce n'est pas en plus; ça serait en plus que ça ne serait pas illégal, parce que la loi ne dit pas du tout ce que vous dites là. C'est votre règlement qui dit ça, mais la loi est neutre, par rapport à ça. Elle dit simplement que vous n'aurez pas le droit d'imposer des tarifs; c'est-à-dire que l'autorité régionale ne pourra imposer des tarifs que dans ces cas-là, mais dans ces cas-là, elle va pouvoir. Vous, vous dites: Ce n'est pas en plus, mais il n'y a personne qui dit que ce n'est pas en plus dans la loi. Il n'y a aucune disposition que je vois, moi, qui dit que ce n'est pas en plus.

M. Savard: O.K. On me fait remarquer... Si on regarde l'article 61 de la loi — c'est ce que je cherchais, là — «Un règlement adopté en vertu des paragraphes 7° et 14° à 25° de l'article 60 cesse de s'appliquer aux titulaires de permis de taxi dont le territoire d'opération se trouve sur le territoire d'une autorité régionale qui a fait entrer en vigueur un règlement adopté [...]. Le gouvernement peut, à la demande d'une autorité, lui déléguer, pour la période...» Donc, il y a déjà le mécanisme qui est dans la loi. On dit tout simplement que le règlement qu'on adopterait, qui ferait en sorte de garder toutes les activités et, en conséquence, de facturer quand même des droits qui compensent le coût de ces activités-là, le règlement lui-même va tomber par paliers, c'est-à-dire qu'au niveau de l'encadrement des taxis c'est la Communauté urbaine qui a la charge de l'ensemble du contrôle; donc, ce n'est pas, à ce moment-là, les gens. Et, à ce moment-là, ça retire des activités au gouvernement et, à ce moment-là aussi, nos droits descendent d'autant.

M. Garon: Je comprends ça, là. Mais sans que vous lisiez l'article, là, la disposition, telle qu'elle est ici, si je la lis strictement par rapport à ce qui existe déjà dans la loi, plus cet alinéa-là que vous voulez ajouter, à ce moment-là, l'autorité régionale pourrait imposer et percevoir un droit annuel si la place d'affaires d'un de ces titulaires de permis ou l'endroit où est garée pour fins de remisage et d'entretien son automobile ou, selon le cas, sa limousine de luxe ou de grand luxe, est situé sur son territoire. Elle pourrait. Vous me dites: Elle ne le fait pas. Mais si elle décidait, à un moment donné, qu'elle est cassée et qu'elle a besoin d'argent, elle pourrait le faire, en sus des droits. Il y a un fonctionnaire qui serait heureux, il aurait justifié son

salaire de l'année.

M. Thérien: Au moins, il y en aurait un d'heureux.

M. Garon: Oui, mais il y a des gens qui paieraient plus.

M. Thérien: Tous vos fonctionnaires travaillaient quand vous étiez ministre?

M. Garon: Pardon?

M. Thérien: Tous vos fonctionnaires étaient bons et heureux quand vous étiez ministre?

M. Garon: Ils étaient fiers.

M. Thérien: Ah bon!

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Thérien: Ils étaient tous bons et heureux.

Une voix: Ils étaient fiers en 1985 que vous lâchiez votre emprise.

M. Garon: Moi, je vous dirais que la clientèle était assez généralement contente. Les «establishment» m'aimaient moins. Je n'ai jamais été un homme d'«establishment». Ha, ha, ha!

M. Thérien: Je ne parle pas de la clientèle, je parle des fonctionnaires, vos fonctionnaires.

M. Garon: Ils étaient... Si vous le leur demandiez aujourd'hui, là, je pense qu'ils vous diraient qu'ils ont vécu une période où ils étaient fiers. Ha, ha, ha!

Mme Juneau: Il y a une grosse manifestation en avant du parlement.

M. Tremblay (Rimouski): 2200 personnes.

Mme Juneau: C'est tous des gens qui sont fiers?

M. Tremblay (Rimouski): 2200 personnes.

Mme Juneau: Des fonctionnaires, justement.

Une voix: Non. C'est organisé par votre parti.

M. Elkas: Ils ne voient pas baisser leurs salaires, au moins.

Une voix: C'est organisé par le Parti québécois.

M. Elkas: Ils ne voient pas baisser...

La Présidente (Mme Bélanger): Nous allons

suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 45)

(Reprise à 12 h 48)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Alors, au moment de la suspension, le député de Lévis avait posé une question. Me Savard, la réponse.

M. Savard: Oui. On s'excuse un petit peu d'avoir cherché. On la retrouve au paragraphe 5° de l'article 60 de la loi actuelle. Le paragraphe 5° est un pouvoir qui contient quand même une norme, à ce moment-là, qui est substantive, qui n'est pas seulement attributive de pouvoir. Le paragraphe 5° de l'article 60 se lit ainsi: «fixer les droits payables pour délivrer, transférer ou renouveler un permis, changer ou répartir la date d'échéance des permis selon les titulaires de permis de taxi qu'il indique et, lorsqu'une autorité régionale perçoit un droit en vertu de 62.1 — ce qui est le cas pour la Communauté urbaine de Montréal — abaisser les droits payables pour renouveler un permis de taxi d'une agglomération ou d'une région comprise dans le territoire de cette autorité régionale.» Donc, l'habilitation réglementaire de l'article 13 se retrouve au paragraphe 5° de l'article 60 de même que l'habilitation du gouvernement de fixer ses propres droits à lui. Donc, il y a deux habilitations qui sont dans le même paragraphe.

M. Garon: Vous n'êtes pas obligé de faire ça.

M. Savard: C'est un pouvoir.

M. Garon: Un pouvoir, c'est ça. Ce que je dis, au fond, c'est que si, demain, la municipalité se sert de la disposition que vous avez à l'article 16 — c'est-à-dire que l'autorité régionale peut mettre un tarif, une taxe...

M. Savard: Ou un droit.

M. Garon: ...ou un droit, si vous voulez, peut imposer un droit annuel si la place d'affaires d'un des titulaires de permis ou l'endroit où est garée, pour fins de remisage et d'entretien, son automobile ou, selon le cas, sa limousine de grand luxe, est situé sur son territoire — elle pourrait le faire et ça ne veut pas dire qu'automatiquement le gouvernement va baisser son tarif. Il pourra le faire, mais il n'est pas obligé de le faire. Ça pourrait être, tout simplement, un droit additionnel chargé par l'autorité régionale.

(12 h 50)

Une voix: On a fait nos preuves, l'an passé.

M. Garon: Ah! Je vais vous dire une affaire, dans le monde, dans l'époque fiscale que l'on vit actuellement, là, chaque gouvernement qui a un pouvoir de

taxation, c'est comme un homme...

Une voix: Attention, là.

M. Garon: ...affamé qui a un revolver. Il se sert de son pouvoir de taxation pour taxer. Ça ne veut pas dire que l'autre... Tout le monde pellette dans la cour du voisin, actuellement. Alors, il y a un pouvoir... On donne un pouvoir de taxer à l'autorité régionale, ça ne veut pas dire qu'automatiquement le gouvernement va reculer. Même si le ministre veut, le ministre des Finances va dire: Non, on laisse ça là. Aujourd'hui, regardez, il taxe tout ce qui bouge, le ministre des Finances. Il taxe tout ce qui bouge, le ministre des Finances.

Puis là, vous me dites... Quand vous me dites que vous mettez ça... Vous mettez ça pourquoi, cette disposition-là? Vous donnez un pouvoir de taxer à l'autorité régionale. Vous mettez un droit. Pourquoi? Il y a déjà assez de taxes. Vous donnez un pouvoir, ici, à l'autorité régionale d'imposer et de percevoir un droit annuel si la place d'affaires d'un de ces titulaires de permis ou l'endroit où est garée pour fins de remisage et d'entretien son automobile ou sa limousine de grand luxe est situé sur son territoire. Vous dites: Là, tu auras le droit de charger un droit annuel pour ça. C'est ça que vous dites, au fond.

M. Trudel (Michel): Mme la Présidente.

M. Garon: Qui a demandé ça? C'est les chauffeurs de taxi qui ont demandé ça?

Une voix: À la demande de la CUM.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Garon: Pardon?

Une voix: À la demande de la CUM.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Garon: C'est la CUM qui a demandé ça, ce n'est pas les chauffeurs de taxi. Ils ont demandé ça juste pour la beauté de la chose.

M. Trudel (Michel): Si vous permettez.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Alors, le Bureau du taxi de la Communauté urbaine vise l'autofinancement de ses activités, y compris les activités de contrôle, et au même titre que... Et c'est eux qui nous ont demandé cette possibilité-là, dans le cadre de la consultation. C'est le même type de mécanisme qui existe déjà pour les permis de taxi. Or, comme on l'a mentionné tantôt, lorsque la Communauté urbaine ou une autorité régionale réglemente le taxi, elle fixe ses droits et, nous, on se retire, on abaisse les droits. Ça a déjà été fait dans le cas des taxis à Montréal, où le droit est de 10 \$.

M. Garon: Mme la Présidente, M. Trudel vient de dire une grande chose. Il y a des fonctionnaires, actuellement, qui font des règlements et, après ça, les gouvernements veulent s'autofinancer. Alors, il faut administrer les règlements, ça prend du monde pour les administrer, et, après ça, on dit: On va charger à ceux qu'on administre les droits pour qu'ils paient l'administration des règlements qu'on a édictés. Ça, c'est le mouvement perpétuel de la bureaucratie. C'est exactement ça. On l'a trouvé, c'est ça, le **truc**. Tu fais des règlements et, après ça, tu dis: Pour les administrer, les règlements, ça nous prend du monde, alors il faut charger pour l'autofinancement — c'est gentil comme terme — pour s'autofinancer, être rentable. On fait des règlements et, pour être rentable, on les fait payer, sauf que la personne, au bout, qui paie, elle a l'impression d'être un citron...

Une voix: Qu'on presse.

M. Garon: ...dans le presse-agrumes.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 16 est adopté?

M. Garon: Un peu comme quand tu étais petit gars — je ne sais pas s'ils faisaient ça dans la région de Sherbrooke — quand le ministre prenait une sauterelle et lui disait: Donne-moi du miel ou bien je te tue.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est un peu ce qu'il fait, actuellement, avec le chauffeur de taxi. Il dit: Actuellement, vous avez tous le droit de le prendre dans votre main, mais donne-moi du miel ou bien je te tue. Ils appellent ça l'autofinancement.

M. Elkas: Vous êtes vicieux pas mal, M. le député de Lévis. Très vicieux.

M. Garon: Non, mais c'est ça. Au fond, vous dites: On fait des règlements; maintenant, voici la facture qui suit. C'est ça, essentiellement.

M. Elkas: Mais, dans le fond, M. le député de Lévis, si on prend l'autre option, si on augmente le montant, là vous allez dire: On taxe en trop. Alors, le Bureau du taxi a fait ses preuves dans la région de Montréal, c'est un Bureau qui est efficace. C'est sûr que lorsqu'on a des règlements, il faut s'assurer que les lois soient respectées. On prend à l'intérieur du montant d'argent qu'on va percevoir. Ce n'est pas comme si on prenait cet argent-là et on le mettait dans notre poche, ici. Dans la grande partie, on regarde le montant; au niveau des taxis, où on l'a fait, on a un précédent. Il n'est pas dans nos intentions d'aller en siphonner d'autres, en se servant de vos termes...

M. Garon: Le Bureau du taxi, je ne dis pas qu'il

n'est pas nécessaire pour vérifier la qualité, la compétence des gens qui vont dans ce domaine-là. Je ne nie pas ça. On donne toutes sortes de responsabilités additionnelles. Tantôt, on vous disait ça: Les taximètres vont être à telle hauteur, il va y en avoir tant, on charge ça par territoire. Toutes sortes de patentes, comprenez-vous. Mais tout ça a un prix...

M. Elkas: C'est la députée de Johnson qui l'a dit, pas nous autres.

M. Garon: Oui, oui. Mais non, mais c'est ça que vous avez fait. Vous donnez la possibilité de ça.

Une voix: Entendez-vous, là.

M. Garon: Alors, ce qui arrive, à ce moment-là... Après ça, bien, on met toutes sortes de choses, on met des règlements, des règlements, des règlements et, après ça, on dit: On va autofinancer leur administration; donc il y a des factures au bout. C'est ça, au fond. C'est ça qu'on dit qu'il faut combattre, au fond. Je ne dis pas que le Bureau n'est pas nécessaire pour certaines fonctions, mais est-ce qu'on doit multiplier les fonctions administratives pour qu'à un moment donné on étouffe sous le nombre de personnes qui veulent notre bien et qui le prennent aussi?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 16 est adopté? Ceci étant dit, l'article 16 est adopté sur division.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 17.

Pouvoirs de la Commission des transports du Québec

M. Elkas: Mme la Présidente, l'article 68 de cette loi est modifié par l'insertion, après le paragraphe 1°, des paragraphes suivants:

«1.1° autoriser un titulaire de permis de taxi à spécialiser son entreprise...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, monsieur.

M. Elkas: Oups! Excusez.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a un amendement, à l'article 17. Alors, il faut commencer par étudier l'amendement. L'amendement se lit comme suit: supprimer, dans la troisième ligne du paragraphe 2.1° de l'article 68, introduit par le paragraphe 2° de l'article 17 du projet de loi, le mot «variables». Alors, c'est en concordance avec l'article 1 qui était...

M. Elkas: Adopté au premier paragraphe.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'article 1, c'est-à-dire.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. **Est-ce** que l'article 17, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Non. On va aller voir paragraphe par paragraphe, maintenant.

Mme Juneau: On s'essaie. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: La députée de Mégantic-Compton, il faut toujours la surveiller. Elle essaie toujours de nous passer des petites vite.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, paragraphe par paragraphe.

M. Elkas: Paragraphe par paragraphe.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 17, paragraphe 1.1°.

M. Elkas: «1.1° autoriser un titulaire de permis de taxi à spécialiser son entreprise en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe.»

M. Garon: Il n'est pas encore 13 heures.

M. Elkas: C'est de la concordance avec l'article 3 du premier paragraphe... On le supprimait et on va le réintroduire.

M. Garon: Autoriser... Pardon?

Une voix: Il le réintroduit.

M. Elkas: On va le réintroduire.

M. Garon: De quoi vous parlez, là?

M. Elkas: On l'a supprimé, là, à l'article 3, premier alinéa. On l'a supprimé et on va le réintroduire ici.

M. Garon: On a supprimé quoi, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Savard.

M. Garon: À l'article 18, on l'a supprimé, vous voulez dire?

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Savard: C'est ça. Au niveau du paragraphe 1° de l'article 3 du présent projet de loi...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, à l'ordre!

M. Savard: ...on disait: la suppression du premier alinéa de l'article 18 de la Loi sur le transport par taxi. Cet article 18, dans son premier alinéa, autorisait la Commission à spécialiser des permis de taxi en limousine ou limousine de grand luxe. Donc, on a enlevé ce premier alinéa à l'article 18 parce que c'était sur demande des titulaires directement que ça se faisait; donc, effectivement, le premier alinéa de 18 est enlevé.

Maintenant, il faut autoriser la Commission, quelque part, à pouvoir permettre la spécialisation des permis de taxi. Le meilleur endroit, à ce moment-là, c'est de réintroduire directement à l'article 68, qui est dans le chapitre IV, Pouvoirs de la Commission des transports du Québec, une disposition expresse. Le premier alinéa de l'article 68 de la loi actuelle se lit: «La Commission des transports du Québec peut, dans le cadre des règlements...», et là, on réintroduit «1.1° autoriser...» D'accord?

M. Garon: Alors, adopté, 1.1°.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 1.1° est adopté. Le paragraphe 1.2°. M. le ministre.

M. Elkas: L'ajout du paragraphe 1.3° de l'article 68 de la loi...

Une voix: 1.2°.

M. Elkas: ...1.2°. Excusez. C'est le même argument que... Excusez-moi, je vais me retrouver, là.

«1.2° prescrire, pour chaque agglomération ou région qu'elle indique, les ratios permettant de déterminer le nombre maximum de permis de taxi qui peuvent être spécialisés en service de limousine ou en service de limousine de grand luxe.»

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, on ajourne nos travaux... On suspend nos travaux?

Des voix: On n'a pas encore d'ordre de la Chambre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 13 heures)