



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 (4)

Le jeudi 1er avril 1993 — No 63

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Étude détaillée	CAE-3615
Pouvoirs de la Commission des transports du Québec (suite)	CAE-3615
Dispositions pénales	CAE-3630
Entreprises de limousines et de limousines de grand luxe	CAE-3645
Autres permis de taxi spécialisés	
Transport lors d'occasions particulières	CAE-3652
Conclusions	CAE-3660

Intervenants

M. Réal Gauvin, président

M. Sam L. Elkas

M. Jean Garon

M. Robert Thérien

M. Richard B. Holden

M. Jean-Guy Bergeron

M. Michel Charbonneau

M. Yves Blais

M. Ghislain Maltais

Mme Christiane Pelchat

- * M. Gilles Savard, ministère des Transports
- * M. Michel Trudel, idem
- * Mme Lise Lambert, Commission des transports du Québec
- * 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)
G1R 5P3

tél. 418-643-2754

télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le Jeudi 1er avril 1993

Étude détaillée du projet de loi 62

(Dix heures dix minutes)

Le Président (M. Gauvin): Après avoir constaté quorum, la commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Je vous rappelle le mandat qui est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi. Au moment de l'ajournement, on en était à l'article 17, paragraphe... Excusez-moi, Mme la secrétaire. Est-ce que vous avez des remplacements?

La **Secrétaire:** M. Camden (Lotbinière) est remplacé par Mme **Bleau** (Groulx), 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).

Étude détaillée

Le Président (M. Gauvin): Merci. Comme je vous le mentionnais, on en était au paragraphe 1.2° de l'article 17, au moment de l'ajournement. Est-ce que c'est M. le ministre qui avait la parole à ce moment-là? Oui.

M. Elkas: Je pense que oui.

Le Président (M. Gauvin): Je vous cède la parole.

Pouvoirs de la Commission des transports du Québec (suite)

M. Elkas: «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.» Ça donne, M. le Président, les pouvoirs à la Commission de Québec de prescrire le nombre de permis de taxi qui vont opérer par spécialisation dans chaque région à l'intérieur de son autorité.

M. Garon: C'est un pouvoir nouveau?

M. Elkas: Oui. C'est en concordance avec l'article 13.1°, mais c'est un nouveau pouvoir.

M. Garon: L'article 13.1°, c'était nouveau aussi.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Donc, ce sont les bureaucrates qui

vont décider du nombre de taxis qu'il va y avoir à Montréal.

M. Elkas: La Commission, les commissaires.

M. Garon: Les commissaires, ce sont des bureaucrates qui n'ont pas soumis... Voyez-vous, la différence, quand ce sont des bureaucrates ou des commissions administratives, c'est que le public n'a rien à dire. Parce que quand ce sont des élus, le public a quelque chose à dire. S'ils rendent une mauvaise décision, qui va avoir la facture? Ça va être les citoyens qui vont avoir la facture. Et, ceux qui sont responsables devant les citoyens, ce sont ceux qui sont élus. C'est pour ça que c'est une façon spéciale de procéder. À ce moment-là, c'est la bureaucratisation de l'économie. Normalement, l'économie doit être libre. Mais, là, on confie l'encadrement de l'économie à l'administration. Je suis un peu étonné, venant d'un Parti libéral. Normalement, un Parti libéral ne pense pas comme ça. Normalement, un Parti libéral, ce n'est pas sa conception des choses. Sauf que, quand il vieillit, il se laisse envahir par la bureaucratie. Normalement, un Parti libéral est pour des règles plus libérales. Et, là, on a l'impression d'avoir, comme ils appellent en Russie, des apparatchiks. C'est les apparatchiks qui décident.

Le Président (M. Gauvin): Pensez-vous, M. le député de Lévis, que ça peut nous aider à mieux comprendre le paragraphe 1.2°?

M. Garon: Oui, parce que c'est ça: «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...» Parce que les ratios, normalement, devraient être déterminés par les élus. L'administration des ratios pourrait être confiée à la Commission des transports. Mais, à mon avis, les ratios devraient être déterminés par le gouvernement. Comprenez-vous, là, on confie à un tribunal quasi judiciaire le soin de fixer les ratios. Après ça, il va les interpréter et il va les administrer. Normalement, ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Normalement, ça devrait être le gouvernement qui fixe les ratios. Je ne dis pas que la suggestion ne viendra pas de la Commission, mais le gouvernement, c'est lui qui devrait décider des ratios qui, après ça, vont être administrés par la Commission. Mais là, actuellement, on confie aux fonctionnaires le soin de tout déterminer. Alors, moi, je **trouve** que c'est une mauvaise façon de voir les choses. Parce que là, prescrire les ratios pour chaque agglomération, ça va revenir à la Commission des transports. Moi, à mon avis, ce pouvoir-là devrait être dans l'article 60 ou 62. Ça pourrait être dans 62, ça pourrait être

dans 60, et, après ça, ça pourrait être administré par la Commission.

M. Elkas: Mais fixé comment? Par règlement ou par loi?

M. Garon: Non, pas par loi. Parce que, par loi, il faudrait revenir devant l'Assemblée nationale.

M. Elkas: Pour une chose semblable hier, vous vouliez que ce soit fixé par la loi et...

M. Garon: Non, non, pas ça. Ça, c'est autre chose.

M. Elkas: Bien, ça me forçait à revenir ici pour vous demander la permission.

M. Garon: Ça dépend sur quoi.

M. Elkas: Non, non. On en a parlé hier, c'étaient des...

M. Garon: Non, mais ce n'était pas là-dessus.

Une voix: Sur les critères qui pouvaient provoquer l'orientation.

M. Garon: Les critères, oui.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Pour les critères, ça devrait être dans la loi.

M. Elkas: Et même si...

M. Garon: Les ratios...

M. Elkas: Et même si on évolue et que les critères changent de jour en jour, il faudrait revenir, c'est sûr.

M. Garon: Les critères, ce sont des questions fondamentales. Des critères d'affectation, c'est des questions fondamentales. Les ratios, ça peut évoluer, **dépendamment** de la situation, parce qu'il peut y avoir une récession économique, il peut y avoir une période de prospérité, il peut y avoir un accroissement de la population. Les ratios peuvent changer plus. Après ça, l'application des ratios dans le nombre des permis, c'est une autre affaire aussi.

Moi, à mon avis, les critères devraient être fixés dans la loi; les ratios devraient être fixés par le gouvernement par règlement en vertu de l'article 60 et l'administration devrait être confiée à la Commission. À ce moment-là, chacun ferait sa job.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que ça complète votre argumentation, M. le député de Lévis?

M. Garon: Bien non! je ne parle pas pour parler, je parle au ministre.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, en réaction.

M. Elkas: Premièrement, M. le Président, les pouvoirs de la Commission des transports ont été encadrés par le gouvernement. C'est assez clair. Puis la Commission des transports est le meilleur outil forum pour entendre les parties avant qu'elle ne fixe... Quand les gens du milieu nous demandent... c'est des décisions prises par les gens ici à Québec qui voyagent rarement — un peu comme vous — à Montréal pour voir la réalité des choses...

M. Garon: Je vais à Montréal toutes les semaines. Je suis peut-être plus objectif que le gars qui y reste.

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vais vous dire, quand j'ai eu des projets avec Montréal, je ne me suis jamais chicané comme les Montréalais se chicanent entre eux. Je vais vous dire, j'ai fait des affaires avec Les Floralies, j'ai fait beaucoup d'ententes avec Montréal et je n'ai jamais eu de chicanes.

M. Elkas: Les fleurs, c'est gratuit, ça.

Le Président (M. Gauvin): J'aimerais qu'on s'entende. Si tout le monde parle en même temps, ça va être difficile d'enregistrer le débat. Donc, M. le ministre, vous pouvez continuer.

M. Elkas: Merci, M. le Président. On a aussi ADM qui administrent les deux aéroports, qui ont de plus en plus un grand rôle à jouer dans la gestion du service offert à sa clientèle. Il y a la Ligue de taxis, il y a la CUM, tout ce beau monde nous a fait la demande pour qu'elle soit fixée par la Commission des transports pour ne pas être obligé de toujours revenir ici puis demander aux législateurs de fixer le nombre de permis qui devraient être établis.

Il faut comprendre aussi que ça évolue. Vous avez dit hier: C'est du marché libre. Il faudrait que les gens décident, basé sur le marché disponible et à être offert. Vous l'avez dit, il faut avoir moins de réglementation. Alors, si les gens du milieu peuvent s'entendre, pourquoi ne pas les laisser s'entendre au lieu de toujours venir ici?

M. Garon: Ce n'est pas ça, ce qui pourrait être, c'est que...

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

M. Garon: ...la Commission des transports sug-

gère des ratios, mais les ratios sont fixés par règlement du gouvernement. À ce moment-là, ce sont les élus... Parce que, dites-vous une chose aussi, les administrés sont souvent... Vous savez, l'administré, il est pris face à des organismes bureaucratiques qui, souvent, pas toujours mais souvent, n'écoutent rien. Ils sont dans leur tour d'ivoire et ils ont leur permanence totale et ils font ce qu'ils veulent. Les gens qui sont assujettis, ils ne sont pas toujours heureux de ça, tandis qu'ils peuvent davantage être écoutés de l'élu. Que le ratio, à un moment donné, aille devant la Commission, que ce soit à la Commission de suggérer ça au gouvernement, possiblement, et que le règlement soit adopté par le Conseil des ministres. Mais, là, on laisse tout ça dans les mains... Écoutez bien, vous laissez...

M. Elkas: ADM, c'est un groupe de gens...

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

M. Elkas: ...qui sont nommés par... Leur conseil d'administration, pour une grande partie, ce sont des élus, des gens du milieu qui acceptent leurs responsabilités...

M. Garon: Je le sais. À ce moment-là...
(10 h 20)

M. Elkas: ...qui travaillent, qui font leur présentation auprès de la Commission des transports. Le commissaire décide, basé sur ce qui est voulu par le milieu, pas par ce qu'un fonctionnaire va décider ici, à Québec, et recommander à son ministre, comme vous l'avez dit hier. C'étaient vos propres propos. Vous avez dit: Les fonctionnaires qui sont ici à Québec, c'est eux autres qui montent des dossiers, ils les mettent devant un ministre et ils disent: Envoie, vas-y, mon beau!

Mais, là, on fait le contraire, on dit: On va envoyer la responsabilité dans le milieu. On va permettre à un commissaire de s'assurer que tout est bien fait, mais que les intervenants puissent présenter leurs arguments. Ça, ça va être fait d'une façon pas mal plus saine que si c'est recommandé par un élu qui est localisé ici, à Québec.

M. Garon: Non, ce n'est pas cette opinion-là.

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

M. Garon: Je vais vous donner un exemple. La traverse de **Trois-Pistoles**. On regarde la Commission des transports, elle a refusé deux fois. Il a fallu que les gens manifestent de différentes façons. Finalement, le permis a été donné à cause des pressions politiques; ne nous contons pas d'histoire. L'année d'après, l'entreprise était choisie «entreprise de l'année» dans la région. Nos bureaucrates de la Commission des transports n'avaient rien compris; ils ne voulaient même pas donner le permis qui ne leur coûtait rien pour que les gens puissent gagner leur vie. Pourquoi? Moi, je sais c'est

quoi. Des bureaucrates permanents dans leur tour d'ivoire, souvent, n'ont plus d'oreilles; ils n'écoutent plus le monde; ils trônent. Le monde est tanné de ça. On a une économie, actuellement, qui est aseptisée, inodore, incolore, sans saveur, mais qui a des problèmes, justement, parce qu'on est suradministré. On a des gens qui décident. Regardez dans l'éducation au Québec, on a 2300 fonctionnaires pour 7 000 000 de population; en Suède, ils en ont 300 pour 9 000 000 de population. Aujourd'hui, nos écoles ont un gros succès, un échec quasiment partout! C'est une suradministration où personne ne peut bouger, ne peut respirer sans demander la permission à quelqu'un. Là, actuellement, on met des contrôles...

M. Elkas: Qui est en train d'initier des réformes?

M. Garon: Oh, il n'y a pas de réforme là!

M. Elkas: Ah!

M. Garon: Quand on grossit les cégeps qui sont déjà trop gros... Le cégep de Sainte-Foy, il y a 7000 étudiants. Entre vous et moi, c'est un collège. On veut le grossir encore. Puis, actuellement, les gens de Charlevoix, les gens de Portneuf, puis les gens de Charny ou de la Rive-Sud de Québec essaient de têter le gouvernement pour avoir droit à un collège alors qu'on grossit celui qui est déjà trois fois trop gros. Avec les succès que ça donne.

M. Elkas: J'ai un complément de réponse par l'avocat, M. Savard.

Le Président (M. Gauvin): On propose un complément de réponse par Me Savard. Me Savard.

M. Savard (Gilles): Si on regarde le paragraphe 1.2° introduit par le paragraphe 1° de l'article 17 du projet de loi, au niveau de sa structure, de sa procédure, on constate qu'à 1.1° c'est le pouvoir de la Commission d'autoriser une entreprise de se spécialiser. Ça été discuté hier. Au niveau de 1.2°, c'est de fixer un ratio qui va être un petit peu le plafond qui identifie le nombre de permis maximum qui pourront être spécialisés, comment ça fonctionne au niveau procédural un petit peu.

On a vu aussi antérieurement que le gouvernement a le pouvoir d'établir des facteurs pour guider la Commission lorsqu'elle va établir ce ratio qui permet d'établir un nombre maximum. Donc, le gouvernement, dans un premier temps, se prononce sur des facteurs et des illustrations de facteurs qui ont été données.

Dans un deuxième temps, la Commission, pour pouvoir vraiment établir ces ratios-là, ce qu'elle doit faire, parce que tout ça se retrouve toujours dans l'article 68 au niveau de la loi, c'est qu'elle va, par région ou pour un ensemble de régions, par un avis proprio motu, convoquer des gens qui désireraient se faire entendre relativement à la fixation d'un ratio qui les

concernerait.

La solution a l'avantage de permettre à tous les intervenants de pouvoir se faire entendre auprès de la Commission et d'apporter leur éclairage selon leur expérience directe à la Commission des transports. C'est un processus de consultation publique où il y a un échange direct entre les citoyens qui vont être concernés par les mesures et la Commission elle-même. Par la suite, après avoir entendu les représentations des parties, la Commission, sur la base des facteurs qui lui auront été identifiés par le gouvernement, va établir un ratio qui pourra varier d'une région à l'autre. Et, personnellement, je crois bien que, effectivement, ça devra varier, parce que je vois mal que le même ratio pourrait s'appliquer tant à Montréal, à Québec, qu'en Gaspésie.

M. Garon: Sauf que ce sont les gens qui, localement, devraient le faire.

M. Savard: Les personnes...

M. Garon: Puis ça, c'est un choix politique. Ce n'est pas à vous à faire ce choix-là. Vous, vous êtes conseiller juridique là-dedans.

M. Savard: Non, non. Là, je vous explique la procédure uniquement.

M. Garon: Là, c'est le ministre qui devrait... Je comprends ça, la procédure.

M. Savard: Seulement la procédure. Donc, une fois que ça est fait, la Commission va fixer le ratio et, par la suite, c'est du cas à cas. Chaque fois que quelqu'un demandera une spécialisation, ce sera étudié au mérite, selon le paragraphe 1.1° jusqu'à ce que le nombre de ratios, le maximum de 1.2° soit atteint.

Maintenant, c'est un processus qui s'inscrit dans le quasi judiciaire en tant que tel et c'est les gages de justice naturelle qui s'appliquent pour être sûr que la procédure est suivie convenablement, donc, sur l'aspect uniquement de la structure des dispositions et des liens qu'elles ont avec le pouvoir du gouvernement.

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

M. Garon: Comment ça marche techniquement, je le comprends. Ce n'est pas ça, le problème. C'est l'opportunité du choix politique. Le choix politique, à mon avis, c'est qu'on confie à des régies administratives le pouvoir de tout décider de a à z. Ce n'est pas normal parce que les citoyens n'ont pas de prise. On vit dans une société à contrôle démocratique. On n'a pas un gros contrôle démocratique quand on confie tout aux organismes bureaucratiques.

Moi, je suis un de ceux qui ont une confiance très limitée dans les organismes bureaucratiques parce que j'en ai vu beaucoup à l'oeuvre, de ça, tandis que la vie se fait plus dans une concurrence, dans des gens qui

sont assujettis au contrôle des administrés aussi. Les organismes bureaucratiques ne sont pas soumis au contrôle des administrés. Ils n'ont de compte à rendre à personne.

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

M. Elkas: Je ne suis pas nécessairement d'accord. Ces gens-là sont nommés pour faire une job. Ils entendent les gens qui doivent se faire entendre. C'est pour ça qu'on a mis tellement d'importance dans la gestion de l'ensemble de ces services pour les régions.

Dans la région de Montréal, ADM qui, coudon, sont des gens qui ont pris en main les aéroports pour en faire une bonne gestion gérée par les gens du milieu, pas pour qu'Ottawa ou Québec viennent faire de l'interférence, ou, c'est sûr, leur permettre de se servir de nos ressources humaines, ressources nécessaires pour améliorer le service à leur clientèle.

Et puis je pense que les commissaires devraient de plus en plus comprendre le milieu et les services qui sont offerts par le milieu, puis juger ce qui est bon, ce qui n'est pas bon. Si ça n'avait pas été d'eux, demandant la permission de le faire exercer par le commissaire, je peux vous dire que ça n'aurait pas été là, mais c'est à la demande du milieu. M. Trudel aura un complément de réponse.

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Présentement, c'est possible de spécialiser des permis de taxi en limousine partout à travers le Québec, sauf sur l'île de Montréal, et le besoin de limiter le nombre ne s'est jamais fait sentir. C'est les gens, les intervenants dans la région de Montréal qui nous ont dit: Il faut quand même se donner et donner le pouvoir, au niveau de la Commission, pour fixer le nombre, pour limiter le nombre si on en arrive à un surplus d'offres de service. Et on ne voulait pas non plus inscrire des ratios précis dans un règlement, par exemple, parce que le marché de la limousine, ce n'est pas un marché comme le taxi. C'est un marché qui peut évoluer dans le temps et qui peut évoluer aussi selon les initiatives des entrepreneurs, qui peut évoluer selon, par exemple, des contrats. Il y a quelques années, le contrat de Sky Cars, comme on a parlé déjà, n'existait pas. C'est un nouveau marché qui a été développé parce qu'on veut donner des services de première classe aux passagers. Donc, en conséquence, on laisse à la Commission le soin d'apprécier l'évolution du marché et d'entendre les parties.

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

M. Garon: M. le Président, M. Trudel vient de donner le meilleur argument contre cet article-là. Il vient de le dire lui-même: On n'a jamais eu besoin de limiter le nombre des permis. Alors, pourquoi mettre des ratios pour les limiter? Il vient de donner le meilleur

argument pour dire qu'on n'a pas besoin de cet article-là. C'est vraiment le mouvement perpétuel de la bureaucratie. Il vient de dire: On n'a jamais eu besoin de limiter le nombre de permis. Et là, il se met tout un grand appareil complexe pour pouvoir le limiter. C'est ça, la bureaucratie. M. le Président, vous avez eu le plus bel exemple. Il vient de dire: On n'en a jamais eu besoin. Et là, après ça, on se met un grand appareil justement pour faire ce dont on n'a jamais eu besoin. Comprenez-vous? L'avez-vous compris, M. le Président? Vous voyez, c'est ça, la démocratie... (10 h 30)

Le Président (M. Gauvin): Je suis là pour écouter, M. le député de Lévis.

M. Garon: ...dans sa quintessence. M. Trudel vient de dire: On n'a jamais eu besoin de contrôler. Je ne sais pas si vous avez écouté et si les membres de la commission ont écouté — j'appelle à l'attention le député de Saint-Jean, par exemple. Qu'est-ce qu'il vient de dire, M. Trudel? Il dit: On n'a jamais eu besoin de contrôler le nombre des permis et, maintenant, on se met un gros kit avec des critères, des ratios, la Commission des transports, pour pouvoir encadrer un contrôle éventuel des permis. Comprenez-vous? C'est ça. Mettez quelqu'un dans un bureau à ne rien faire, dans la bureaucratie, et il va se trouver un adjoint au bout d'un an, il ne fournira pas.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, M. Trudel aimerait, sinon ajouter, s'expliquer sur la compréhension que vous semblez avoir. M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Alors, la levée du moratoire à Montréal soulève des enjeux importants. Et, effectivement, les gens ont manifesté des craintes à l'égard qu'il pourrait y avoir un trop grand nombre de taxis qui se spécialiseraient à Montréal, dans un premier temps. Donc, c'est pour ça qu'on laisse ce pouvoir-là à la Commission de l'appécier. Effectivement, comme je l'ai mentionné, ce n'est pas ailleurs au Québec qu'on a manifesté une très grande demande pour spécialiser des permis de taxi en limousine.

Ce n'est pas à Longueuil qu'il y a un problème. Ce qui reste à lever comme moratoire, et à spécialiser, c'est dans la région de Montréal. C'est là que se soulèvent des enjeux importants.

M. Garon: Je vous suggère, M. le ministre, d'acheter des bretelles et des ceintures pour tout le monde. Parce que là on fait des dispositions dont on n'a jamais eu besoin, en cas qu'on puisse en avoir besoin.

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

M. Elkas: Il faut faire face à la réalité aussi, M. le député de Lévis. Faites donc face à l'égalité des choses. Vous le savez comme moi, là, qu'on lève le moratoire, et je vais le faire aussi s'il faut le faire. Mais

vous allez voir que ce ne sera pas drôle. Là, les gens vont dire: quelle sorte de cabochon on a ici à Québec? Quelle sorte de monde on a à Québec? Ils ne peuvent pas s'organiser pour gérer le nombre de permis, au moins le gérer comme du monde.

Alors, laissons tout aller et ça va être le «free for all». Vous savez qu'on a un sérieux problème à Montréal. On l'a toujours eu ce problème-là.

M. Garon: Souvent créé par les gens eux-mêmes. S'il y a deux aéroports à Montréal, ce n'est pas à cause des gens de Québec.

M. Elkas: Vous venez de le dire. Vous venez de le dire.

M. Garon: Ce n'est pas à cause des gens de Québec.

M. Elkas: Souvent...

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

M. Elkas: Souvent ces gens-là nous demandent...

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, c'est à vous la parole.

M. Elkas: ...pour au moins leur permettre de gérer l'ensemble de leur avenir et s'assurer que c'est bien fait, qu'on laisse les pouvoirs au milieu pour qu'eux fassent les présentations à un tribunal qui est la Commission des transports.

M. Garon: M. le Président, c'est ça que je dis, mais le ministre dit quelque chose et il fait le contraire. C'est moi qui dis qu'il faut laisser ça au milieu. J'ai dit: Au lieu d'avoir la disposition pour ça, de cette façon-là à la Commission des transports, confiez-le à l'unité régionale. Au contraire, il dit: On le laisse au milieu. Vous ne le laissez pas au milieu. Les mots veulent dire quelque chose quand même. Vous confiez ça à la Commission des transports centrale. Moi, c'est ça que je vous dis, le contraire. C'est moi qui vous dis de faire ce que vous dites que vous faites, alors que vous ne faites pas ça. Vous faites le contraire.

M. Elkas: Il est à Montréal.

M. Garon: Bien oui.

M. Elkas: Il est à Montréal, le commissaire, et c'est lui qui va décider.

M. Garon: Je comprends ça, mais ce n'est pas le commissaire. Il dépend de l'organisme central quand même. Ce que je vous dis là, c'est en vertu de l'article 62. L'article 62 dit quoi? À 60, c'est le gouvernement qui décide. «Le gouvernement peut par règlement...» À

62, c'est quoi? «Une autorité régionale peut par règlement...» Si vous voulez que ce soit le milieu qui décide, confiez ça à l'unité régionale. Et là, actuellement, ce n'est pas ça que vous faites. Vous confiez ça à la Commission des transports du Québec, au lieu de le confier à l'autorité régionale. C'est ça que je vous dis depuis tantôt.

Vous confiez ça à l'organisme bureaucratique alors que je vous dis de le confier à l'autorité régionale...

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

M. Garon: ...le soin de déterminer le service dont ils ont besoin.

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

M. Elkas: La gestion des permis a toujours été avec la Commission. Ça, depuis 1973. Si vous pensiez, dans le temps, que ce n'était pas bon, pourquoi ne l'avez-vous pas changé? Ce que je vous explique, c'est que le milieu peut faire des représentations à la Commission.

M. Garon: Vous ne comprenez pas ce que je vous dis.

M. Elkas: Ça l'a toujours été depuis 1973, et on est en 1993. Ça fait 20 ans que la gestion est faite par...

M. Garon: Vous ne comprenez pas ce que je vous dis. Écoutez, ce que j'ai dit...

M. Elkas: Parce que vous l'avez changé.

M. Garon: Non, non. Vous ne comprenez pas ce que j'ai dit.

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

M. Garon: Je n'ai jamais nié que les permis soient sous l'autorité de la Commission. Je n'ai pas dit ça. J'ai dit que les ratios devraient être sous l'autorité régionale. Les critères devraient être par règlement en vertu de l'article 60, les critères du gouvernement. À moins que vous vouliez donner les critères à l'autorité régionale, je dis que les ratios devraient être à l'autorité régionale, et la délivrance des permis par la Commission des transports. C'est toujours ça que j'ai dit.

Les mots, en droit, ont une signification précise. Là, actuellement, c'est le gouvernement, ça va être la Commission des transports qui va décider partout. Moi, je dis, au fond, que les critères, ça devrait être par règlement en vertu de l'article 60, les ratios par des règlements de l'autorité régionale en fonction des critères, et, après ça, les permis délivrés par la Commission des transports.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre avez-vous...

M. Garon: Et là on aura une administration où, au moins, il y aura un équilibre dans les choses.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre avez-vous de l'information à ajouter toujours au niveau du paragraphe 1.2°? Oui, M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Il y aurait peut-être lieu de rappeler, M. le Président, que les intervenants... Il y a eu consultation, peut-être que le rapport est arrivé à la dernière journée avant la commission parlementaire, mais les intervenants étaient d'accord à ce que la Commission des transports puisse avoir une espèce de regard sur la possibilité du nombre de permis sans déterminer le nombre, parce qu'il y a une question d'efficacité aussi. Il y a une question de rentabilité pour ceux qui achètent un permis de taxi qu'ils transforment, donc, les intervenants, ceux qui vont en acheter, ceux qui sont d'accord à ce que ce soit la Commission des transports qui ait l'autorité là-dessus. Ce qui fait que je ne vois pas où est le problème. On parle des entités régionales et déterminer des ratios ou pas. Il n'y en a pas de ratios présentement, là, il y a des besoins qui se sont créés, qui vont se créer, qui doivent se créer aux aéroports. C'est ces besoins-là qui vont être évoqués lors de la présentation à la Commission des transports, c'est dans ce sens-là que c'est la Commission des transports qui est l'entité responsable. Donc, les intervenants sont d'accord, M. le Président.

M. Elkas: Il y a aussi...

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

M. Elkas: ...la question, et je pense que le député de Lévis n'a pas compris, une autorité régionale, il y en a seulement une dans l'ensemble du Québec, c'est celle du Bureau du taxi de Montréal. O.K. Si on confie cette autorité au Bureau du taxi de Montréal et, pour le reste de la province, à la Commission, est-ce que vous êtes en train de me dire qu'on devrait avoir des autorités régionales dans chacune des régions et oublier la Commission des transports?

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que je vous disais.

M. Elkas: Non, mais c'est ça que vous dites. Vous dites de confier à l'autorité régionale. Si vous le confiez à l'autorité régionale, c'est le Bureau du taxi de Montréal.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Bien oui, c'est à eux. Et qu'est-ce que je fais pour Longueuil, qu'est-ce que je fais pour Laval, qu'est-ce que je fais pour Québec, qu'est-ce que je fais

pour Sherbrooke, qu'est-ce que je fais pour Chicoutimi? C'est la Commission des transports qui va le fixer?

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

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

M. Garon: Ce que j'ai dit, vous, vous aviez dit que vous confiez la responsabilité aux gens du milieu. J'ai dit: Ce n'est pas ça que vous faites par votre projet de loi. Moi, ma solution, ce n'est pas ça, c'est de ne pas réglementer ça. Je vais vous dire bien franchement, là, M. Trudel a dit ce que je pensais, il a dit qu'il n'avait jamais eu besoin de réglementer ça. On est dans un cadre d'économie qui s'en va vers le libre-échange et la déréglementation, et on réglemente actuellement ce qu'on n'a jamais réglementé. Moi, ma solution c'est de ne pas réglementer ça. Vous savez, on n'a pas besoin de règles là-dessus. Ils n'en ont jamais eu besoin apparemment dans le passé. Mais comme, vous, vous dites après ça: C'est le milieu, ça devrait être proche du milieu, bien, si c'est proche du milieu ce n'est pas la Commission.

Maintenant, moi je ne m'obstinerai pas éternellement, les gens ont assez dit ce qu'ils pensaient, là. Quand les gens nous en reparleront, on les renverra aux paroles prononcées par leurs élus. Alors, sur division.

Le Président (M. Gauvin): Bon, le paragraphe 1.2° est adopté sur division. J'appelle le paragraphe 1.3°. M. le ministre.

M. Elkas: «1.3° délivrer, renouveler, transférer, suspendre et révoquer le permis de gestion de l'offre de service visé au paragraphe 21° de l'article 60 lorsqu'une autorité régionale n'exerce pas les pouvoirs visés au paragraphe 8° de l'article 62.»

M. Garon: C'est nouveau, ça aussi?

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

M. Elkas: M. Savard.

Le Président (M. Gauvin): M. Savard voudrait ajouter à l'information. M. Savard.

M. Savard: Nous avons mentionné hier que le permis d'association de service était déjà prévu dans la loi depuis, je crois, ses tout débuts. Ce qui a été proposé par le projet de loi, c'était d'en prévoir les droits annuels et d'arrêter toute la mécanique qui devait entourer ce permis-là qui n'a jamais été délivré. Au moment où on se parle, il n'y a aucun permis qui avait été délivré encore, bien que le pouvoir du gouvernement était là. Donc, pour enlever toute ambiguïté, ce qui est ajouté par le projet de loi c'est selon quelle procédure ce permis-là va être délivré. Hier on a vu que le gouverne-

ment prévoyait des droits pour ce permis-là. Maintenant, on en attribue la délivrance à la Commission des transports du Québec. Donc, en accordant spécifiquement et de façon claire à la Commission le pouvoir de délivrer ce permis-là, on fixe, à ce moment-là, les modalités qui vont avec le pouvoir de délivrance.
(10 h 40)

M. Garon: C'est un autre permis.

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

M. Garon: Je voudrais bien que les députés libéraux comprennent. Quand ils nous disent que, nous autres, on veut ça, on veut ça, c'est un autre permis, là. Maintenant, les organismes qui n'avaient pas besoin de permis auront besoin d'un permis. Alors là, à 1.3°, «délivrer, renouveler, transférer, suspendre et révoquer le permis de gestion de l'offre de service visé au paragraphe 21° de l'article 60 lorsqu'une autorité régionale n'exerce pas les pouvoirs visés au paragraphe 8° de l'article 62.» Nouveau permis pour les organismes de service qui n'avaient pas besoin de permis auparavant, avec tout l'encadrement... C'est ça que vous faites, actuellement. Vous faites des discours. Vous dites qu'il faut déréglementer et, là, vous réglementez comme jamais. Même le gouvernement du Parti québécois qui, dites-vous, était «réglementeux» n'avait jamais réglementé ça. Voilà encore des règlements de plus, pour permettre... Écoutez bien ça; regardez bien la note explicative du ministre: L'ajout d'un paragraphe 1.3° à l'article 68 de la loi permettra à la Commission de délivrer, dans le cadre des règlements, des permis aux associations de service, ce qui permettra de contrôler cette composante importante de l'industrie du taxi. Contrôler les organismes de service aux gens. Des permis et contrôler.

M. Elkas: Il n'y a pas de mal à contrôler les choses.

M. Garon: Ça donne quoi? Il n'y a jamais eu besoin de permis pour des organismes...

M. Elkas: On l'a déjà à l'article 21 de la loi 60. Autoriser, moyennant l'obtention d'un permis d'entreprise, une association ou un organisme. Là on dit, c'est la Commission. C'est tout. Ça existe.

M. Garon: Mais pourquoi vous avez besoin de ça? Je vous dis...

M. Elkas: On le donne à la Commission.

M. Garon: Non, non. Écoutez, l'ajout permettra à la Commission de délivrer, dans le cadre des règlements, des permis aux associations.

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

M. Savard: Nous avons déjà discuté et ça remonte à lorsqu'on a eu les discussions sur le premier alinéa de l'article 18...

M. Garon: Oui.

M. Savard: ...que la loi était restructurée. Un peu plus loin, le projet de loi va d'ailleurs apporter des modifications assez significatives à des structures, vraiment l'aspect technique de la loi. Donc, lorsqu'on a enlevé le premier alinéa de l'article 18, on a rapatrié un pouvoir à la Commission, à l'article 68, qui était intrinsèque, qui allait de soi, mais qui n'était pas situé forcément au bon endroit et qui n'est pas non plus écrit de façon évidente, en termes de pouvoir. C'est un petit peu la même chose qui se produit avec le pouvoir qui existe déjà de délivrer un permis pour les associations de service. Le pouvoir est dans la loi, au niveau des pouvoirs du gouvernement, dans l'article 60 depuis — de **mémoire** — je pense que c'est 1983. Par contre, ce n'était pas clair. C'est-à-dire que toute la mécanique, toute la cuisine qui entoure la délivrance de ces permis-là n'est pas écrite en tant que telle. Ça ne veut pas dire que la Commission n'aurait pas déjà ce pouvoir. Parce qu'au niveau de cette loi-ci seule la Commission délivre des permis ou l'autorité régionale.

Maintenant, pour le citoyen, c'est beaucoup plus clair de savoir vraiment à qui il s'adresse, comment il doit s'y adresser et quels sont les pouvoirs exacts de la personne à qui il s'adresse. C'est dans ce sens-là qu'au niveau de l'article 68 — et là c'est toute une restructuration qui se fait — le pouvoir est clairement indiqué.

M. Garon: Je comprends.

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

M. Garon: Ça va nécessiter un permis de la Commission pour lui permettre d'être heureux. On encadre son bonheur. Sur division.

M. Elkas: Même si ça a été introduit en 1983, cet article 21 — en 1983, si je me souviens bien — c'est vous autres qui étiez au pouvoir.

M. Garon: On a dit que c'était du droit nouveau, un instant. On a bien dit que c'était du droit nouveau. Du droit nouveau, c'est du droit qui n'existait pas.

M. Elkas: C'est une procédure.

Le Président (M. Gauvin): Le paragraphe 13 ° est adopté sur division...

M. Garon: C'est ça. C'est ça la bureaucratisation de la procédure.

Le Président (M. Gauvin): Donc, je voudrais faire adopter le paragraphe 1° et ses sous-paragraphe

dans son ensemble.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. J'appelle le paragraphe 2°, et on me dit qu'il y a déjà eu un amendement qui a été adopté.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Le paragraphe 1°, c'est en concordance avec ça.

M. Garon: Ce n'est pas rien qu'une concordance. L'article dit quoi? Écoutez bien ce qu'il dit. Lisez-le comme il faut. Vous allez comprendre avec quoi vous allez vivre avec les organismes bénévoles après, par exemple. Là, le but, ça rentre dans l'article 68. L'article 68 est modifié par l'insertion, après le paragraphe 2°, du suivant. Et, là, je vais vous le lire tranquillement pour que vous compreniez de quoi il s'agit, parce que, moi, je vais demander un vote enregistré là-dessus, et je dirai un jour, quand les bénévoles viendront nous voir: Remerciez les députés qui ont voté en faveur de ça. L'article 68, il commence comment? Je vais vous le dire, l'article 68, il commence: La Commission des transports peut, dans le cadre des règlements... Là, on insère quoi? «2.1° fixer — c'est du droit nouveau ça — pour la période et pour les territoires qu'elle indique et selon les facteurs et les critères qu'elle établit, le montant maximum des frais d'utilisation d'une automobile conduite par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu.» Par un organisme humanitaire reconnu.

L'amendement, ce qu'on a enlevé, c'était marqué qu'on pouvait seulement fixer des frais variables. On était contre des frais fixes. Mais là on dit seulement: Des frais d'utilisation. On ne parle pas de frais variables ou de frais fixes. Mais là on dit: Selon les facteurs et les critères qu'elle établit. On verra ça. Ça, c'est quelque chose de gros, ça aussi. Ça va être quoi, les facteurs? Ça va être quoi, les critères? Ce n'est pas le gouvernement qui va décider, c'est la Commission des transports. L'encadrement des bénévoles, ça va être la Commission des transports, et le gouvernement n'aura rien à dire parce qu'il délègue son pouvoir dans un courage qui ne lui méritera pas la croix Victoria. Parce que, là, dire: Moi, je vais fixer des règlements moi-même, je vais faire les règlements moi-même, il confie à un organisme administratif le soin de fixer des facteurs et des critères qu'elle établira, la Commission — c'est ça que la loi dit — plutôt que le gouvernement s'il veut faire des facteurs et des critères, les fixer lui-même.

Normalement, dans l'organisation d'une société... Parce que ça touche beaucoup de monde ça, et c'est très complexe. Parce que, ça, c'est le droit du chauffeur de taxi de gagner sa vie sans que des gars viennent pirater son industrie, son secteur. Mais, par ailleurs, c'est le rôle des bénévoles qui viennent faire des actes qu'on dit

«de charité» ou «humanitaires» pour des gens qui sont dans le besoin. Où ça commence et où ça finit et quels sont les facteurs et les critères, c'est la Commission des transports qui va décider. Alors, comment s'exerce la charité au Québec? C'est la Commission des transports qui va décider et le gouvernement dit: Je me retire et la Commission s'organisera avec ça.

Le Président (M. Gauvin): Donc, est-ce que le paragraphe 2° est...

M. Garon: On bureaucratise la charité.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que le paragraphe 2°, M. le député de Lévis, est adopté...

M. Garon: Pardon?

Le Président (M. Gauvin): ...tel qu'amendé?

M. Garon: Non, j'ai posé une question au ministre.

Le Président (M. Gauvin): Ah!

M. Garon: Je veux qu'il soit bien conscient. Je comprends que les fonctionnaires sont prêts à prendre charge de tout parce que, si le ministre laissait faire les fonctionnaires, ils n'auraient pas besoin même de lui. Même le ministre serait inutile. Mais là on détermine... C'est la Commission des transports qui va déterminer — écoutez bien — les facteurs et les critères qu'elle va établir, la Commission, déterminer quels sont les frais d'utilisation d'une automobile conduite par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu. Moi, dans mon esprit, c'est des choix qui appartiennent au gouvernement. Les facteurs et les critères, remarquez bien. Je ne dis pas dans l'application concrète. Mais là on va déterminer les facteurs et les critères. Elle va déterminer elle-même les facteurs et les critères qui vont déterminer quand s'exerce l'action bénévole ou quand elle ne s'exerce pas. Ça, c'est fort en démon, déléguer un pouvoir comme ça à un organisme bureaucratique — c'est quelque chose de très délicat parce que les chauffeurs de taxi ont le droit de gagner leur vie — et, en même temps, dans quel cadre on permet que des gens exercent l'action charitable pour des gens qui sont dans le besoin.

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

M. Elkas: J'aimerais rappeler au député que cette loi a été introduite en 1983 et je peux me permettre de la lire, parce que ça ne complète pas nécessairement... Il y a un ajout. Ce qu'on fait ici, il y a un ajout au principe qui avait été établi en 1983. Au troisième paragraphe, au transport effectué par un conducteur...

M. Garon: Vous vous référez à quoi?

M. Elkas: À l'article 2...

M. Garon: De la loi?

M. Elkas: ...troisième paragraphe, de la loi.

M. Garon: De quelle loi?

M. Elkas: La Loi sur le transport par taxi.

M. Garon: La loi de base ou...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Oui, l'article 2. O.K.
(10 h 50)

M. Elkas: Au troisième paragraphe de l'article 2: La présente loi s'applique au transport rémunéré des personnes à l'aide d'une automobile, mais elle ne s'applique pas au transport effectué par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu à la condition que la rémunération requise ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile.

C'est vrai que ce n'est pas la Commission qui le fixe, mais là vous dites carrément que vous ne voulez pas que ces gens-là viennent en concurrence avec le taxi. Vous avez été bien, bien clair, mais qui va le fixer? Puis est-ce qu'on va venir ici à tout bout de champ pour fixer des tarifs pour chaque région de la province? On a déjà un organisme, on a un outil qui nous permet d'entendre les gens de la région du Lac-Saint-Jean, d'entendre les gens de la région de l'Estrie, d'entendre les gens de la région de Valleyfield, à savoir combien on devrait fixer le montant pour des bénévoles.

La fédération des bénévoles, on lui a expliqué notre formule qu'on est en train de mettre et elle est d'accord. C'est comme si la Commission allait à l'aveuglette, fermait les yeux et décidait de sortir un chiffre des airs et c'est ce qu'on fixerait à tous les gens qui en font la demande. C'est sûr qu'on va entendre le milieu. Même, l'association des taxis et les ligues de taxis vont pouvoir se faire entendre aussi.

M. Garon: Regardez bien. M. le Président, je vous ferai remarquer quelque chose. C'est vrai que c'est un choix, mais regardez bien. Quand on a voté l'article 13 tantôt, on marquait: L'article 60 de cette loi est modifié par... L'article 60, c'est quoi ça? C'est le pouvoir réglementaire du gouvernement. À 6.2°, vous remarquez quoi? Au paragraphe 1°, on ajoute: L'insertion, après le paragraphe 6°, des suivants. Alors, 6.1°, les modalités que doit respecter un titulaire de permis de taxi, ça va être le gouvernement qui va déterminer ça. 6.2°, écoutez bien: établir les facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle prescrit les ratios permettant de déterminer le nombre maximum de permis de taxi qui peuvent être spécialisés en un service de limousine ou en un service de limousine de grand luxe. Les facteurs pour la limousine et la limousine de grand

luxes vont être **déterminés** par le gouvernement. C'est la Commission qui doit en tenir compte, mais ils sont fixés par l'article 60 dans le pouvoir réglementaire du gouvernement.

Quand on va arriver pour l'action bénévole, les facteurs ou les critères vont être établis par la Commission. Ça, vraiment, c'est un acte de lâcheté. Essentiellement, on dit: Ça c'est «touché», alors ils s'organiseront avec l'administration, puis le ministre pourra dire: Allez voir la Commission.

Alors, il va fixer les facteurs pour la limousine et la limousine de grand luxe, mais les facteurs pour déterminer quand **est-ce** que c'est la job du taxi puis quand est-ce que le bénévole peut intervenir, là, il va dire: Moi, je m'en lave les mains, je confie ça à la Commission. Ça, ce n'est pas du courage politique.

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

M. Elkas: Pas du courage politique! Ha, ha, ha! God forbid that you would be sitting here, parce que je sais ce que vous auriez fait, vous auriez pris...

M. Holden: He already sat there for many years.

M. Elkas: He sat there for many years, not as a Minister of Transport though. But, God forbid that he would have because I can just imagine what he would have done. Il aurait pris la recommandation de ses «chums» au CAA, qui s'établit entre 0,10 \$ et 0,13 \$, puis il aurait dit: C'est ça que je vous donne. Nous, on laisse au moins...

M. Garon: Vous ne le savez pas.

M. Elkas: Oui, oui, c'est ça que vous auriez fait, je suis convaincu. Je vous connais. Ça fait trois ans et demi...

M. Garon: Vous savez que le ministre de l'Agriculture...

M. Elkas: ...que je vous vois aller, je suis convaincu que c'est la position que vous auriez prise. Nous, on prend une autre approche, une approche pas mal plus saine, une approche logique qui permet aux intervenants dans les régions de faire des représentations, non au ministre des Transports qui est déjà décidé entre 0,10 \$ et 0,13 \$, si j'étais M. Garon, mais je ne le suis pas, heureusement. On donne le pouvoir aux gens du milieu d'amener les arguments pour que la Commission fixe les tarifs. Ça peut changer. Un hôpital qui, du jour au lendemain, décide qu'il va établir un stationnement et il va charger 5 \$ par jour, est-ce qu'on va revenir ici? C'est un peu ça qu'il veut.

If there were an hospital in Lac-Saint-Jean that does not charge today 5 \$ for parking, for example, it is free, and, all of the sudden, the bénévole is asked to pay 5 \$ to come and park the car when he drops off a patient, where the 5 \$ is going to come? We will come

back here and fix a new rate? I strongly suggest that the individual be given an opportunity, the region be given an opportunity to fix the rates.

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

M. Garon: O.K. Je vais demander une affaire très simple au ministre. Je vais poser une question très simple au ministre. En vertu de quelle philosophie, s'il y en a une, les facteurs dont doit tenir compte la Commission pour prescrire les ratios permettant d'établir le nombre maximum de permis de limousine de luxe et de grand luxe doivent être déterminés par le gouvernement et les critères pour déterminer le nombre maximum de frais d'utilisation d'une automobile conduite par un conducteur bénévole devraient être fixés par la Commission? C'est quoi la logique, là, dans l'établissement des facteurs décisionnels?

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

M. Elkas: Il est évident que la différence, c'est qu'au niveau des bénévoles c'est tellement large. Il y a des gens qui peuvent venir en faire pour une semaine, il y en a d'autres qui vont en faire pour trois semaines, d'autres vont en faire pour six mois; il y en a d'autres qui vont en faire deux ans. C'est des engagements qui sont faits par le milieu et ça diffère d'une place à l'autre.

M. Garon: Ce n'est pas le nombre d'années.

M. Elkas: Quand on fixe des facteurs sur une automobile, on peut être pas mal plus clair. Mais là, les encadrer au point où ils ne peuvent pas bouger, je ne pense pas que ce soit ça que vous vouliez...

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: ...avoir.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas le nombre d'années d'engagement du bénévole.

M. Holden: Un bénévole, c'est un bénévole.

M. Elkas: Well!

M. Garon: Même s'il fait un mois ou six ans...

M. Elkas: It could be a factor.

M. Garon: ...c'est pareil.

M. Elkas: It could be a factor.

M. Garon: C'est les frais d'utilisation.

M. Elkas: It could be a factor. Mais est-ce que

vous êtes en train de me dire que les régions sont les mêmes?

M. Holden: No, but a parking bill is a parking bill, wherever it is.

M. Elkas: No, no, but, you know, if it is agreed to that in a given area, people decide they are going to reflect a parking bill in a factor, it is not somewhere else, because it does not apply. Well, let people decide. You know, he is not very coherent, John, because at one point he asks me what...

M. Holden: Coherence is different. Consistent...

M. Elkas: Yes, consistent, not very consistent, I am sorry. Not very consistent because at one point he says: You are controlling too much here, in **Québec**, you are not giving enough latitude to the people out in the regions.

M. Holden: He mentioned that, yesterday.

M. Elkas: Here is a case where we leave the people decide on their own and with the help of a Commissioner, and he disagrees.

Une voix: Bien là, il faut s'enligner.

M. Holden: He is asking a question; he just asked a question.

M. Elkas: La réponse.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Deux-Montagnes voulait intervenir.

M. Bergeron: Oui. Moi, je trouve que le ministre est très logique.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Bergeron: Oui, certainement. Ce dont on se plaint toujours... Le député de Lévis disait, tout à l'heure: Il faudrait que ce soit Québec, etc. Tout ce qu'on entend dire dans nos régions, c'est: Québec, le gouvernement, c'est loin. Et quand on a une décision à prendre, que ce soit sur la tarification pour le taxi, pour les bénévoles, etc., voyez-vous aller à Québec pour ça? Ce que le ministre propose dans le moment, c'est un genre de régionalisation...

M. Garon: Bien non!

M. Bergeron: ...où chaque secteur va l'avoir. Moi, je pense que...

M. Garon: Mais non!

M. Bergeron: ...c'est se rapprocher et c'est la

Commission qui va décider au lieu de Québec. C'est plus proche des gens qui vont avoir à faire des représentations.

M. Garon: Bien non! La Commission, il n'y en a qu'une au Québec.

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

M. Garon: Ce n'est pas régionalisé, la Commission. Il y a une Commission au niveau du Québec, il y en a une.

M. Bergeron: C'est plus facile d'aller à une Commission que d'aller à Québec au bureau du ministre.

M. Garon: Non, non, il y a une Commission, la Commission des transports. Là, il faut que vous sachiez de quoi on parle. La Commission des transports, il n'y en a qu'une, ce n'est pas un organisme régionalisé. Il n'y en a qu'une au niveau de tout le Québec. Il vous le dit, l'article 68, c'est: la Commission peut, la Commission des transports du Québec. Alors, peut fixer pour la période et pour les territoires qu'elle indique et selon les facteurs et les critères qu'elle établit — c'est la Commission, il n'y en a qu'une — le montant maximum des frais d'utilisation. C'est elle qui va fixer les facteurs et les critères qui vont établir comment ça va fonctionner.

Moi, je commence à comprendre pourquoi les évêques sont dans la rue avec des pancartes. Là, quand ils vont parler de l'administration de la charité, on dira: Bien, qu'est-ce que vous voulez? C'est la Commission des transports. On a vu Mgr Drainville dans la rue, à Amos, avec les manifestants.

Une voix: Ce n'est pas des évêques, c'est un évêque.

M. Garon: Ah oui! Mais il commence à y en avoir plusieurs, là.

M. Thérien: Vous avez des troubles de temps de verbe. Un!

M. Garon: En Gaspésie, c'est pareil.

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

M. Elkas: Vous êtes pour ça, vous! Prendre la rue, amener les gens...

M. Thérien: Non, mais excusez...

M. Elkas: ...inviter les gens de Saint-Hyacinthe à venir sur la colline...

M. Thérien: Il a déjà invité 20 000 motocyclistes.

M. Elkas: Et des camionneurs aussi. Il aime ça, lui.

M. Garon: Vous trouvez que je suis un gars fort! Vous dites...

Le Président (M. Gauvin): Non, non, mais...

M. Garon: J'invite des camionneurs, ils viennent. J'ai invité 22 000 motocyclistes, ils viennent.

M. Thérien: Non, mais pour animer des...

M. Garon: Mautadit!

Le Président (M. Gauvin): Je rappelle...

M. Thérien: Pour faire le show!

Le Président (M. Gauvin): ...que c'est le député de Rousseau qui a la parole.

M. Thérien: Non, je pense que, pour allumer des feux, c'est le style de gros criard sur un petit bicycle.

M. Garon: Ah oui!

M. Thérien: C'est un peu ce style-là. Mais je pense que...

M. Garon: Vous, votre roue frotte!
(11 heures)

M. Thérien: Je pense, M. le Président, à prime abord, que le premier objectif, il y avait une zone grise dans le transport bénévole, parce que les gens étaient rémunérés. C'est ça qu'il faut se rappeler. Quel a été le rôle du ministère des Transports? C'est tout simplement que le ministre a dit: Il y a des gens qui auraient pu se faire arrêter, se faire lever des causes parce qu'ils recevaient des sommes pour des gens qui étaient transportés. Donc, je pense que tout le monde est d'accord là-dessus.

Quelle est la méthode prise après ou quel va être le tarif? La méthode? On a une Commission des transports. Pourquoi les groupes bénévoles ne peuvent pas aller voir la Commission des transports, puis dire: Dans ma région, ça coûte tant ou tant pour maintenir notre structure? La Commission des transports va décider si les demandes sont justifiées. Je pense qu'il n'y a pas de mal à ça. Parce que les gens étaient rémunérés, à certaines places, juste pour l'essence; il y en a qui étaient rémunérés pour le temps, de toutes sortes de façons. Le but, c'est de mettre de l'ordre là-dedans, et on demande à la Commission des transports de les écouter, puis d'essayer de déterminer que la somme qui va être édictée ne vienne pas en opposition ou en compétition illégale avec les taxis.

C'est ça, je pense, le rôle de la Commission des transports, parce que la Commission des transports émet les permis de taxi. Il ne faut pas que ces gens-là soient

aussi dans une compétition directe. C'est les mêmes personnes qui écoutent. Donc, je pense qu'il faut, tout le monde, convenir qu'il y avait une zone grise là-dessus.

M. Garon: Ce n'est pas ça là.

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

M. Garon: M. le Président, vous voyez, le député ne comprend pas là. Ce n'est pas là-dessus... Écoutez bien. Là, vous parlez de fixer les montants. Ce n'est pas ça. Lisez.

M. Thérien: Les critères.

M. Garon: Non, non, regardez, c'est marqué: «fixer, pour la période et pour les territoires qu'elle indique et selon les facteurs et les critères qu'elle établit, le montant maximum des frais variables d'utilisation». Elle fixe les montants, mais d'après les critères et les facteurs qu'elle a elle-même établis. Alors, les facteurs et les critères, pour déterminer les montants maximums des frais d'utilisation, auront été fixés par la Commission elle-même. C'est ça. Ça veut dire que c'est ça: les facteurs et les critères qu'elle établit, les facteurs et les critères sont... On établit les facteurs et les critères pour le nombre de limousines de luxe et de grand luxe avec les règlements du gouvernement. Pourquoi les facteurs et les critères pour déterminer les frais variables, les frais d'utilisation, par exemple, d'une automobile de bénévole seraient fixés par la Commission, si on voit que les facteurs et les critères pour déterminer le nombre des limousines de luxe et de grand luxe, c'est le gouvernement?

Je ne parle pas du montant ici. Je parle d'un point que j'ai fait valoir depuis le début, c'est le bout qui dit «selon les facteurs et les critères qu'elle établit».

M. Thérien: Qui vont déterminer le montant, M. le Président.

M. Garon: C'est deux choses différentes.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Saint-Jean.

M. Charbonneau: M. le Président, je trouve que le député de Lévis ne compare pas la même chose. Tantôt, vous nous apportiez le paragraphe 6.2° où vous disiez: «La Commission prescrit les ratios permettant de déterminer le nombre maximum de permis de taxi». Au 2.1°, on dit: La commission établit les facteurs et les critères... «établit le montant maximum des frais variables.»

La Commission n'établit pas le nombre d'organismes communautaires. Évidemment, elle ne peut pas le faire, c'est un montant maximum. Ce n'est pas elle qui va régir combien d'organismes communautaires, dans le

comté de Rousseau ou dans le comté de Lévis, vont pouvoir...

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Je n'ai pas parlé de ça.

M. Charbonneau: Ce n'est pas ça l'idée.

M. Garon: Je n'ai pas parlé de ça non plus.

M. Charbonneau: Non, mais on parle de permis au 6.2° et on parle de montant maximum de frais variables au 2.1°; ce n'est pas la même chose là. Tu as un nombre de permis qui est quantifiable; tu ne peux pas quantifier le nombre d'organismes communautaires.

M. Garon: Ce n'est pas de ça que je parle. Ce n'est pas de ça que j'ai parlé.

M. Charbonneau: Non, mais dans votre explication, quand vous parlez de «montant maximum des frais variables d'utilisation» fixé par la Commission, c'est bien ça qu'on dit; on ne parle pas que la Commission fixe le nombre d'organismes communautaires.

M. Garon: Bien non, ce n'est pas ça.

M. Charbonneau: Alors, c'est un montant qu'elle va fixer.

M. Garon: Ce que je fais valoir, c'est ceci.

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

M. Garon: On dit ici, à l'article 13, qui modifie l'article 60 qui est le pouvoir réglementaire du gouvernement: Le gouvernement établit par règlement, si vous voulez, les facteurs dont doit tenir compte la Commission lorsqu'elle établit les ratios permettant de déterminer le nombre maximum de permis. C'est ça, au fond. C'est le gouvernement qui fixe les facteurs dont doit tenir compte la Commission pour le nombre maximum de permis de limousine. Tandis qu'ici c'est la Commission qui établit les facteurs pour modifier l'article 68 qui concerne les pouvoirs de la Commission des transports pour dire que c'est elle qui va établir, selon les facteurs et les critères qu'elle-même va établir.

Comprenez-vous? C'est la base juridique pour déterminer le reste. Dans le cas du nombre de limousines et dans le cas du nombre de limousines de luxe et de grand luxe, les facteurs vont être déterminés par le gouvernement, par règlement, tandis que, dans la question de l'établissement des frais d'utilisation des automobiles, les facteurs et les critères vont être établis par la Commission. C'est ça que je veux dire, la base qui va servir à opérationnaliser le reste.

S'il a quelque chose... Je vais vous dire une chose: Entre vous et moi, les facteurs qui vont déterminer les frais d'utilisation d'une automobile vont toucher

beaucoup plus de monde que les facteurs qui vont toucher le nombre de limousines de luxe et de grand luxe. Ça va affecter beaucoup plus les gens. Et, ça, c'est un choix de société, c'est un choix majeur, c'est un choix très important de société et le gouvernement ne veut pas en prendre la responsabilité et il la confie à un organisme bureaucratique.

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

M. Thérien: Les facteurs, vous allez en convenir, pour le nombre de limousines et tout ça sont plus faciles à fixer selon l'offre et la demande. Et c'est plus localisé. Quand on tombe dans le bénévolé, ça peut être variable. La grille, elle peut être variable au niveau des facteurs et des critères. Puis, c'est peut-être dans ce sens-là que le gouvernement ne peut pas fixer ça parce que c'est très variable; très variable dépendant des régions, des distances, du nombre de permis de taxi, des agglomérations et des besoins. Et contrairement aux limousines, particulièrement au niveau de l'aéroport, c'est des ratios facilement vérifiables selon l'offre et la demande. Ça fait que ça ne se compare pas les deux aussi. C'est pour ça que, les deux, il y a une distinction: un, c'est le gouvernement; l'autre, c'est la Commission des transports. C'est dans ce sens que c'est très variable. Et ça touche beaucoup plus de monde, ça, vous avez raison. Le fait que ça touche beaucoup plus de monde, il faut que ça soit plus souple aussi.

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

M. Garon: Vote enregistré.

Le Président (M. Gauvin): Donc, Mme la secrétaire, on appelle le vote.

La Secrétaire: M. Elkas?

M. Elkas: Pour?

Le Président (M. Gauvin): C'est pour le paragraphe 2°.

M. Garon: Vous êtes supposé le lire avant le vote.

Le Président (M. Gauvin): Oui, je peux facilement vous le lire. Donc, le paragraphe 2°. Par l'insertion, après le paragraphe 2°, du suivant:

«2.1° fixer, pour la période et pour les territoires qu'elle indique et selon les facteurs et les critères qu'elle établit, le montant maximum des frais d'utilisation d'une automobile conduite par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu.»

Donc, Mme la secrétaire, à nouveau, je vous demande d'appeler le vote.

La Secrétaire: M. Elkas?

M. Elkas: Pour.

La Secrétaire: M. Bergeron?

M. Bergeron: Pour.

La Secrétaire: M. Charbonneau?

M. Charbonneau: Pour.

La Secrétaire: M. Thérien?

M. Thérien: Pour.

La Secrétaire: M. Gauvin?

Le Président (M. Gauvin): Abstention.

La Secrétaire: M. Garon?

M. Garon: Contre.

La Secrétaire: M. Holden?

M. Holden: Contre.

La Secrétaire: Pour: 4; contre: 2; abstentions: 1

Le Président (M. Gauvin): Donc, le paragraphe 2°, tel qu'amendé, est adopté.
J'appelle le paragraphe 3°.

M. Elkas: Par l'insertion, après le paragraphe 3.2°, du suivant:

«3.3° prescrire les régions dans lesquelles un taxi doit être équipé d'un taximètre.»

M. le Président, ce qui arrive souvent dans les régions, il y a des gens qui en ont, il y en a d'autres qui n'en ont pas. Les gens doivent se faire entendre devant la Commission et la Commission devra juger si, en effet, la région devrait être équipée de taximètres. Zone grise encore.

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

M. Garon: Dans vos notes explicatives, ici, vous dites: L'ajout d'un paragraphe 3° à l'article 68 de la loi accorde à la Commission un pouvoir complémentaire à celui du gouvernement qui est prévu par le paragraphe 12° de l'article 60 de la loi, le gouvernement décrétant pour les agglomérations et la Commission pour les régions qu'elle détermine.

C'est drôlement dit, ça. Ça veut dire que les agglomérations, c'est le gouvernement qui déciderait, puis les régions, c'est la Commission.

M. Elkas: Dans les agglomérations, c'est obliga-

toire et, dans les régions, on peut équiper son taxi d'un taximètre. On le retrouve dans l'article 21.

M. Garon: C'est quoi, les régions? De quelles régions on parle, là?

M. Elkas: Ça peut être...
(11 h 10)

M. Garon: Est-ce qu'il y a une définition de «région» à quelque part dans votre loi? Est-ce que le mot «région» est défini à quelque part?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Où?

M. Elkas: M. Trudel pourrait vous les identifier.

M. Trudel (Michel): Oui. Si vous permettez, quand on parle de régions, c'est tous les territoires définis par la Commission en dehors des agglomérations de taxis. On compte 55 agglomérations de taxis au Québec et les agglomérations sont toutes identifiées dans l'annexe au Règlement sur le transport par taxi.

M. Holden: Cinquante-cinq.

M. Trudel (Michel): Il y a 55 agglomérations de taxis qui sont les regroupements de municipalités où les permis de taxi peuvent être exploités; en dehors de ces agglomérations, qui sont fixées par règlement, c'est la Commission, dans le cadre de ses décisions, qui peut déterminer les territoires. Donc, c'est dans ces régions-là où l'obligation d'un taximètre à bord du véhicule n'est pas prescrite. On dit que le titulaire peut, sauf qu'il arrivait dans certaines régions que des titulaires en avaient et d'autres n'en avaient pas, et on se retrouvait avec une tarification différente, une concurrence qui se basait sur ce niveau-là et, notamment dans les territoires de régions adjacentes aux agglomérations, il y avait une certaine concurrence également.

M. Holden: Comme où, par exemple? Où?

M. Trudel (Michel): Pardon?

M. Holden: Où? Un exemple.

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

M. Holden: Excusez-moi.

M. Trudel (Michel): Je sais, par exemple, qu'il y a eu une concurrence et un débat dans la région de Le Gardeur, à proximité de Montréal, où on se retrouvait avec des entrepreneurs qui avaient dans leurs taxis un taximètre et d'autres qui n'avaient pas de taximètres.

M. Holden: C'est plus facile, quand on n'en a

pas, de négocier.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Donc, ça complète l'information, M. Trudel?

M. Trudel (Michel): Oui.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Westmount, oui.

M. Holden: Vous dites qu'en dehors des 55 agglomérations c'est la Commission qui fixe les territoires.

M. Trudel (Michel): Oui.

M. Holden: Mais là on parle de régions dans l'amendement, le paragraphe 3° de l'article 17... 2° du paragraphe 3°. Non. L'article 17 1°, 2°, 3°. Oui. Dans le sous-paragraphe 3° de l'article 17, on parle de régions. Alors, vous, vous parliez de territoires.

M. Elkas: Il y a 55 agglomérations.

M. Holden: Oui. Agglomérations, territoires, et où sont les régions, là?

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): L'article actuel, l'article 68 de la Loi sur le transport par taxi qui donne des pouvoirs à la Commission, le paragraphe 2°, dit: La Commission des transports du Québec peut «créer et délimiter des régions, non comprises dans une agglomération, à l'intérieur du territoire d'une autorité régionale».

Donc, c'est la Commission qui détermine ces territoires-là lorsqu'elle veut émettre des permis de taxi.

M. Garon: Quel article, vous avez dit?

M. Trudel (Michel): L'article 68, deuxième paragraphe, c'est le pouvoir de la Commission de créer ces régions.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que ça répond à votre questionnement, M. le député de Westmount?

M. Holden: Je ne comprends pas le fonctionnement. À un moment donné, les commissaires s'assoient et disent: Bon, je pense qu'on va créer une région ici. Dans ce territoire, on va faire deux régions, disons. Alors, qu'est-ce qu'ils font? Ils avisent... Ils ont une procédure pour aviser les habitants ou les gens du taxi? Comment ils font pour que le monde sache qu'il y a des régions d'établies?

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Premièrement, la vaste majorité des régions est déjà délimitée, les territoires ont été délimités par la Commission à travers le Québec. Les territoires ne peuvent jamais ni inclure une municipalité dans une agglomération de taxi, ni déborder le territoire de la MRC, et ces amendements-là, des ajustements peuvent être apportés par décision de la Commission lorsque des titulaires, par exemple, peuvent demander d'ajuster un territoire, parce qu'il y a eu un développement urbain dans une municipalité adjacente et on voudrait le desservir. Donc, c'est par décision de la Commission, par audiences publiques que ces décisions-là sont prises.

Le Président (M. Gauvin): Avez-vous des choses à ajouter?

M. Trudel (Michel): Oui, s'il vous plaît. S'il y a des amendements, des modifications aux territoires, tous les titulaires d'un permis de taxi du territoire sont convoqués pour les entendre.

M. Holden: Les détenteurs existants...

M. Trudel (Michel): Oui, oui.

M. Holden: ...sont avisés qu'il y a une audition.

M. Trudel (Michel): Et qu'il y a un amendement sur la définition du territoire.

M. Holden: Il y a une audition sur l'amendement.

Le Président (M. Gauvin): Ça répond à vos questions, M. le député de Westmount?

M. Holden: Oui, merci.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, avez-vous d'autres questions en rapport avec le paragraphe 3°?

M. Garon: C'est vrai que c'est curieusement dit. On dit: «Créer et délimiter des régions non comprises dans une agglomération...» Normalement, on se serait attendu à avoir des agglomérations dans des régions, mais pas des régions dans des agglomérations. C'est un drôle de vocabulaire.

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel, avez-vous une explication à ça?

M. Trudel (Michel): En fait, c'est le vocabulaire qu'on a utilisé dans l'encadrement de la Loi et du Règlement sur le transport par taxi depuis 1973. Alors...

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Donc, le paragraphe 3°, adopté sur division.

J'aimerais appeler l'article 17 dans son ensemble. Est-ce qu'il est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Donc, 17 dans son ensemble, adopté sur division. J'appelle l'article 18. M. le ministre.

Dispositions pénales

M. Elkas: L'article 18. Le texte proposé: L'article 70 de cette loi, modifié par l'article 139 du chapitre 33 des lois de 1991, est de nouveau modifié par la suppression, dans la première ligne, du chiffre «4».

M. Garon: Votre but, c'est d'enlever une amende?

M. Elkas: C'est de la reporter dans un article suivant. L'obligation d'être titulaire à la fois d'un permis de chauffeur de taxi et d'un permis de conduire autorisant la conduite d'un taxi ne sera plus sanctionnée en cas de contravention par une amende de 75 \$ à 1400 \$, compte tenu de la gravité d'une telle infraction et du seuil minimal trop bas de cette infraction.

M. Garon: Ici, vous l'enlevez tout simplement. Allez-vous la remettre ailleurs?

M. Elkas: C'est dans le texte suivant, au 19.

Le Président (M. Gauvin): On va le voir, M. le député de Lévis, à l'article 19, qu'on nous dit. J'aimerais, à ce moment-ci, préciser que, quand nous avons adopté l'article 17, c'était: L'article 17 a été adopté tel qu'amendé. Je voudrais tout simplement enregistrer ça.

M. Garon: Oui, tel qu'amendé.

Le Président (M. Gauvin): Et toujours à 18?

M. Garon: Bon, adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 18 est adopté. J'appelle l'article 19. M. le ministre.

M. Elkas: C'est la suite. Le texte proposé: Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 70, du suivant:

«70.0.1, Quiconque contrevient à l'article 4 commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 1000 \$.» Il n'y en a pas dans le moment.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: La gravité d'une infraction à l'article 4, avoir conduit un taxi sans être titulaire des permis nécessaires, commande une amende dont le seuil mini-

mal est plus important que ce qui est actuellement prévu dans l'article 70 de la loi.

M. Holden: C'est demandé par les gens du taxi? Qui veut augmenter ça?

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Westmount, M. Trudel veut répondre, oui.

M. Trudel (Michel): En fait, on a des représentations à l'effet que le contrôle, si on peut dire, de la qualité du service de taxi, ce n'est pas juste le nombre de véhicules, il est beaucoup lié à la qualité ou aux qualifications des chauffeurs, et on investit beaucoup d'efforts sur les qualifications des chauffeurs. Donc, si on met des efforts, il y a des gens qui ne rencontrent pas ces exigences-là et qui sont tentés de conduire des taxis avec leur permis de taxi, mais qui n'ont pas les qualifications professionnelles. On veut augmenter la sanction pour ces gens-là.

M. Holden: Il y a des inspecteurs de taxi qui appliquent les lois? Qui paie les inspecteurs? Ce sont les ligues de taxis?

M. Trudel (Michel): Non, non.

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): D'une part, il y a les contrôleurs routiers qui relèvent de la Société de l'assurance automobile du Québec. Et, d'autre part, sur le territoire de la Communauté urbaine, on a les contrôleurs routiers, les inspecteurs du Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Holden: Payés par?

M. Trudel (Michel): Qui sont payés par le budget de la Communauté urbaine de Montréal. Également, les policiers municipaux peuvent appliquer ces dispositions.

M. Holden: Oui, oui. Mais les amendes sont payées à la Communauté urbaine? (11 h 20)

M. Trudel (Michel): Dans ce cas-ci, les amendes sont payées, d'une part, quand c'est un contrôleur routier qui fait ça en dehors du territoire de la Communauté urbaine, au fonds consolidé, et, dans le cas de la Communauté urbaine, c'est versé...

M. Holden: Je sais que dans l'amendement au Code pénal il y a toute une série d'ententes entre les municipalités et les communautés urbaines pour la division des amendes.

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

M. Savard: Il existe déjà l'article 80 dans la Loi

sur le transport par taxi qui nous dit: «Si une poursuite est intentée pour une autorité régionale par une municipalité, l'amende perçue appartient en entier au poursuivant.» Etc. Donc, ce que vous venez de mentionner existe déjà au niveau de la loi sur le taxi depuis un certain temps; je ne me souviens pas exactement si c'est dès le début ou par la suite que ça a été ajouté, mais, effectivement, l'autorité régionale à ce moment-là va conserver du produit de l'amende. Et si c'est un agent de la Sûreté du Québec, à ce moment-là, c'est le fonds consolidé qui va recevoir; dans le cas des contrôleurs routiers de la SQ aussi, c'est versé au fonds consolidé. Les policiers municipaux, là ça dépend du poursuivant. Oui.

M. Holden: Parce que je sais que les inspecteurs, bien, des fois, ils font même de l'«entrapment», ils vont téléphoner à quelqu'un, faire semblant d'être un client et demander à quelqu'un de faire quelque chose d'illégal. Et tout de suite ils vont imposer des... Moi, je trouve ça plus ou moins une bonne approche. Oui, oui, ça s'est déjà fait, un inspecteur qui demande à un chauffeur de taxi de venir le chercher quand c'est en dehors de la région.

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

M. Holden: Et là, bang! il a une amende et une menace.

Si on augmente les frais d'amende, ça va aller quand même... Est-ce que ça va aider à payer plus d'inspecteurs dans le domaine où...

M. Elkas: Ce n'est pas le but.

M. Holden: C'est quoi le but, justement, de l'augmentation?

M. Elkas: C'est de s'assurer que les gens... On leur montre qu'on est sérieux.

M. Holden: C'est pour que le monde du taxi...

M. Elkas: Si on pense qu'on va continuer à faire des amendes pour contribuer au fonds consolidé, moi, je ne suis pas d'accord avec ça non plus. Le but, c'est de s'assurer que les gens comprennent qu'on est sérieux comme gouvernement, que le milieu est aussi sérieux.

M. Holden: C'est pour empêcher le crime.

M. Elkas: Bien, justement.

M. Holden: A deterrent.

Le Président (M. Gauvin): Si vous me le permettez. Je m'excuse, là, mais on me demande de suspendre pour une minute ou deux, si possible.

M. Garon: Comment ça?

Le Président (M. Gauvin): Je n'ai pas été dans les détails.

Donc, on suspend pour une minute ou deux. Merci.

(Suspension de la séance à 11 h 23)

(Reprise à 11 h 25)

Le Président (M. Gauvin): La commission reprend ses travaux et, au moment de la suspension, c'était M. le député de Westmount qui avait un certain questionnement. Est-ce que ça complète votre questionnement, M. le député de Westmount, en rapport avec l'article 19?

M. Holden: Oui, le ministre m'a répondu que c'est pour éviter le monde...

M. Garon: Pour avoir l'air sérieux.

M. Holden: ...qui font semblant de faire du taxi et... C'est bien.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, j'appelle l'article 20.

M. Elkas: L'article 70.1 de cette loi est modifié par le remplacement de «3, 5, 90, 90.3, 94, 94.0.4» par «3, 5, 90, 90.3, 90.6, 91.1, 94.0.4 et 94.0.6».

Aux dispositions actuelles, donc, une contravention est déjà punissable d'une amende de 1000 \$ à 3000 \$; s'ajoute la non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire de permis gare ses limousines et ses limousines de grand luxe; la non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire de permis de taxi spécialisé lors d'un baptême, mariage ou de funérailles gare son automobile; la non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire de permis de taxi, de limousine de grand luxe gare sa limousine de grand luxe.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, avez-vous des questions au sujet de l'article 20, tel que présenté par M. le ministre?

M. Garon: Quand vous dites «non-divulgaration à la Commission», l'obligation de divulguer à la Commission est où?

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

M. Elkas: Dans les articles qui sont indiqués dans le texte proposé à l'article 20.

M. Garon: Mais pourquoi vous voulez savoir où il met ses affaires?

M. Elkas: C'est justement, qu'il aille faire du maraudage ailleurs. Ha, ha, ha!

M. Garon: Hein?

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Il y a, dans l'article 74 du Règlement sur le transport par taxi, une obligation qui est faite au chauffeur de limousine: lorsqu'il est en disponibilité de service, il ne peut stationner sa limousine qu'à l'endroit où elle est habituellement garée pour fin de remisage ou d'entretien ou à un poste d'attente privé situé sur le territoire d'un aéroport. Donc, c'est un article pour le service de transport par limousine. On veut éviter par cette disposition-là les questions de maraudage et qu'il déborde un peu son territoire. C'est quand même une obligation qui est non contraignante pour le titulaire, mais une obligation importante pour la Commission, pour savoir où sont situées les places d'affaires des entrepreneurs et où sont garés, en disponibilité de service, les véhicules. Ce qui peut aussi faciliter l'inspection des véhicules, les vérifications de cette nature-là.

M. Holden: Ça peut être un oubli. Quelqu'un qui change...

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

M. Holden: Excusez-moi. Quelqu'un qui change de place où il laisse son auto et qu'il oublie d'aviser, ça va lui coûter combien? 300 \$?

M. Trudel (Michel): 1000 \$.

M. Holden: 3000 \$!

M. Elkas: 1000 \$ à 3000 \$.

M. Holden: Oh! 1000 \$. On oublie de faire quelque chose et on paie 1000 \$?

M. Trudel (Michel): C'est quand même une obligation qui est faite. Il s'agit juste d'aviser la Commission. On ne parle pas d'audience, quoi que ce soit, il s'agit d'aviser.

M. Holden: Même verbalement?

M. Trudel (Michel): Même un fax peut être envoyé à la Commission. Il s'agit d'informer continuellement la Commission s'il y a des changements de cette nature-là.
(11 h 30)

M. Garon: Ça va plus loin que ça, les infractions

viennent plus loin. À 90.6, on dit, écoutez bien ça: «Le titulaire d'un permis délivré en vertu des articles 86 et 90.1 doit déclarer à la Commission l'endroit où ses limousines ou ses limousines de grand luxe sont garées pour fin de remisage ou d'entretien.» Moi, mon automobile, si je change de garage pour faire faire l'entretien, le changement d'huile, et que là, à un moment donné, on me prend dans un garage où je n'ai pas dit que je fais faire mon entretien, et il y a une amende, je trouve que c'est fort. Ça va loin en démon! Là, c'est l'entretien également. Alors, si je change de garage, pour une raison ou pour une autre, pour faire faire l'entretien de mon automobile, je peux être passible d'une amende de 1000 \$ à 3000 \$. Là, j'ai l'impression qu'on est en train de mettre un bâton de baseball pour tuer une mouche.

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

M. Elkas: On parle d'un endroit central, pas où il va faire faire son changement d'huile.

M. Garon: C'est ça qui est dit dans la loi. Celui qui va aller faire faire son changement d'huile à un garage qu'il n'aura pas indiqué, il pourra être condamné: «pour fin de remisage ou d'entretien».

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel, avez-vous de l'information additionnelle?

M. Trudel (Michel): C'est qu'on parle de l'endroit central où est remisé le véhicule. Quand on parle d'entretien, ça peut être les lavages, je ne sais pas, les différents garages où il va pour les changements d'huile, ou des changements de pneus, ou la transmission. C'est la place centrale d'affaires, en référence à l'article 74 du règlement où on dit que le chauffeur de limousine, lorsqu'il est en disponibilité de service, ne peut stationner sa limousine qu'à l'endroit où elle est habituellement garée pour fin de remisage ou d'entretien. Donc, où elle est habituellement garée pour fin de remisage et d'entretien.

M. Elkas: M. Savard.

M. Garon: On ne dit pas «habituellement», ici.

M. Elkas: Me Savard, excusez.

M. Garon: C'est marqué à 90.6. Je le lis là: «Le titulaire d'un permis délivré en vertu des articles 86 et 90.1 doit déclarer à la Commission l'endroit où ses limousines ou ses limousines de grand luxe sont garées — pas habituellement garées — pour fin de remisage ou d'entretien.» Moi, si j'ai un pneu qui est mou, je vois un garage, je fais réparer mon automobile; je suis à cet endroit, je ne suis pas à l'endroit que j'ai indiqué, je paie l'amende. C'est ça qui est marqué. Ce n'est pas marqué «habituellement garées», c'est marqué «sont garées pour fin de remisage ou d'entretien».

M. Holden: Si on ajoutait «habituellement», ça serait peut-être plus...

Le Président (M. Gauvin): M. Savard voudrait ajouter un complément de réponse.

M. Savard: Ce que je peux ajouter c'est que, jusqu'à présent, c'est les expressions qui circulent dans ce milieu-là depuis les années soixante-dix, à ma connaissance. Il y a une différence entre un véhicule qui est stationné à un endroit et là où il est habituellement garé. «Garé» a quand même une connotation qui est beaucoup plus sérieuse que stationné à tel endroit, ou un entretien très occasionnel de changement d'huile ou des choses du genre. Si on pense à des entreprises, Limousine Montroyal à l'époque, GTV Limousines ou toutes les grosses entreprises de limousine, Limousine Québec, qui s'était fait entendre ici, tous ces gens-là, lorsqu'on parle d'une entreprise de limousine, ont une place d'affaires et il y a un endroit où est garé le véhicule. Ce véhicule-là ne peut pas rester dans les rues publiques. Ce n'est pas un véhicule non plus qui peut rester à une station-service régulièrement. C'est des véhicules qui sont très dispendieux, ils ont leur garage et, habituellement, leur place d'affaires est à proximité du garage, sinon l'étage au-dessus ou le local d'à côté. C'est cette notion-là de «garé» qu'on reprend au niveau de la loi.

Ce qu'il faut savoir aussi, c'est que ce n'est pas vraiment contraignant pour ces titulaires-là, c'est de transmettre un fax pour dire où sont les véhicules. Ça permet de pouvoir faire une inspection de ces véhicules-là qui est quand même assez rapide. On n'a pas besoin de faire le tour de la ville pour savoir s'ils sont démenagés ou non.

M. Garon: Je comprends ça. Mais, M. le Président...

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

M. Garon: ...ça n'a plus de bon sens. Quelqu'un ne peut plus souffler au Québec sans demander la permission à quelqu'un. Envoyer un fax pour dire: Je vais aller souffler mes pneus, n'importe quoi? Ça n'a plus de bon sens! On se demande pourquoi... Ce n'est plus le confort de la population, c'est le confort du bureaucrate.

M. Elkas: Ce n'est pas ça du tout, du tout, du tout.

M. Garon: Non, mais ça n'a plus... On est en lice pour avoir le prix «Big Brother». Au Québec, on ne peut plus rien faire sans demander la permission à un bureaucrate! Le gars n'aura plus le droit, bientôt, de chanter aux toilettes sans demander la permission à quelqu'un. Il va y avoir un permis pour être heureux. Ça n'a pas de bon sens, écoutez!

M. Elkas: Pourquoi vous l'avez établi, dans ce

cas-là, dans votre temps?

M. Garon: Ce n'est pas ça. Vous mettez une amende de 1000 \$ à 3000 \$!

M. Elkas: His place of business. Ce n'est pas pour quand il veut changer...

M. Garon: Oui, mais il y a d'autres façons de faire les choses.

M. Holden: Oui, mais ce n'est pas ça qui est dit.

M. Elkas: Ah! non? C'est ça qui est dit.

M. Garon: Habituellement, peut-être, oui.

Une voix: C'est un encadrement.

M. Elkas: C'est dans la loi existante.

M. Garon: Ce n'est pas ça, c'est qu'on vit dans un monde... On vit dans le bolchévisme bureaucratique, ça n'a pas de bon sens! Les gens ne peuvent plus respirer au Québec sans...

M. Holden: Les Russes sont plus libres que nous.

M. Garon: Bien oui! Moi, je suis persuadé qu'actuellement en Russie c'est plus libre que ça maintenant. Il y a des moyens de faire des contrôles différents de ça. Regardons aux États-Unis. Moi, je regarde. On met des contrôleurs routiers. On essaie d'inventer le bouton à quatre trous. On ne les inspecte pas quand ils arrivent, puis on court après, puis on ne les poigne pas. Puis on fait tout un kit... Aux États-Unis, quand vous arrivez à la frontière, ils disent: Tassez-vous à droite et allez vous faire peser. Ils les pèsent tous en entrant, ils n'ont plus besoin de courir après.

Nous autres, on invente encore le bouton à quatre trous. Dans notre méthode inefficace totale, on ne les pèse pas quand ils arrivent, puis on court après partout dans les petites rues! Est-ce qu'il y a un moyen d'engager des gens intelligents dans ce ministère-là quelque part? Ça n'a plus de bon sens. Moi, je trouve ça épouvantable. On est en lice pour le prix «Big Brother», pour faire rire de nous autres dans le monde entier. On va faire rire de nous autres dans le monde entier avec des affaires de même. Ça n'a plus de bon sens.

Non, ce n'est pas vrai? Écoutez ce que M. Trudel nous dit: Il n'a rien qu'à envoyer un fax. Le gars va faire souffler son pneu, il va envoyer un fax à la Commission pour dire que son char est là. Voyons donc!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ah non! Une minute là. Il ne faudrait pas charrier non plus, M. le Président.

M. Garon: C'est ça que la loi dit.

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

M. Garon: C'est ça que la loi dit. Je regrette là, c'est marqué «entretien». Ce n'est pas marqué «habituellement», n'importe quoi, c'est marqué «entretien». Moi, quand je vais faire réparer n'importe quoi... C'est ça que la loi dit. C'est trop gros. Ce n'est pas comme ça. On cherche à faire des contrôles. Essayons de faire des contrôles...

M. Elkas: Pensez-vous qu'un juge va donner raison à un policier ou à un contrôleur routier si la personne déplace son auto pour aller réparer son pneu?

M. Garon: Non, non, vous avez raison, sauf que...

M. Elkas: Pensez-vous qu'il va le dire?

M. Garon: Non, mais...

M. Elkas: Puis quand on dit «entretien», «garées», c'est ça, it is his basic place of business. Puis quand il change sa place d'affaires, il ne la change pas tous les jours, il peut la changer une fois par 5 ans, une fois par 10 ans, puis c'est simplement un fax. On peut se servir d'un fax.

M. Garon: Ça vous donne quoi?

M. Elkas: On vient de vous répondre: au moins de savoir où il est.

M. Garon: Oui, puis?

M. Elkas: Admettons qu'on veut faire des inspections sur ses véhicules...

M. Garon: Oui, mais pourquoi? Pour savoir où quelqu'un est en tout temps, 24 heures par jour, au cas où on aurait besoin de faire des inspections à son véhicule?

M. Elkas: Justement, M. le député de Lévis, écoutez donc! Une personne gare ses véhicules à Sherbrooke, puis vient faire ses affaires à Montréal... Il ne veut pas le savoir?

M. Garon: Pour avoir un bouton à quatre trous, je vais vous dire ce qui vous manque.

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

M. Garon: Obliger l'automobile à avoir une petite pièce de métal, puis vous allez la suivre sur vos télévisions. Vous allez savoir où elle est tout le temps. Ça va être bien plus simple à administrer. Ça n'a pas de bon sens!

Le Président (M. Gauvin): Je rappelle l'article 20, tel que présenté par M. le ministre. Est-ce que l'article 20 est adopté?

M. Garon: Non, non, attendez un peu.

(Consultation)

M. Garon: Si vous regardez les infractions une par une, vous avez de nouvelles infractions là-dedans. Avant, vous aviez 3, 5, 90, 90.3; là vous ajoutez 94, qui n'était pas là-dedans avant. Vous rajoutez également 90.6, 91.1, 94.0.6. Moi, je ne le sais pas, mais, à un moment donné, ça n'a pas de bon sens. C'est quoi le but de l'affaire là?

On dit: La non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire gare ses limousines ou ses limousines de grand luxe; la non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire de permis de taxi spécialisé lors de baptêmes, mariages et funérailles gare son automobile; la non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire de permis de taxi, de limousine de grand luxe gare sa limousine. On veut savoir où le monde gare leur automobile. Quand on regarde l'affaire: «garées pour fin de remisage ou d'entretien».

(11 h 40)

Le but de ça, c'est vraiment pour savoir où ils sont en tout temps pour pouvoir aller les inspecter? Si c'est ça, ça n'a ni queue, ni tête. Il y a d'autres moyens que ça de les inspecter, sans avoir à dire: On va savoir où vous êtes en tout temps. Ça ne peut pas être rien que le but, ça n'a pas de bon sens. Ça ne peut pas être juste le but: pour aller faire l'inspection, il faut savoir où ils sont en tout temps, 24 heures par jour. Ça n'a pas de bon sens.

M. Elkas: Just buying time.

M. Holden: Est-ce que c'est la seule raison, la seule raison de tout ça, c'est pour l'inspection?

M. Elkas: Il faut savoir où est sa place d'affaires, d'où il opère. Coudon, s'il opère... Si sa place d'affaires est à Sherbrooke et qu'il opère à Montréal, là, il faut savoir! On va dire: Écoute, retourne chez toi, va faire tes affaires chez toi, tu as été enregistré à Sherbrooke.

M. Holden: Il y a d'autres infractions...

M. Elkas: Tu veux faire des inspections de ces véhicules, tu veux savoir où ils sont. On n'est pas pour les courir à Trois-Rivières ou au Lac-Saint-Jean.

M. Holden: Non! Mais, ça, c'est des automobiles...

M. Elkas: The same...

M. Holden: ...de 100 000\$. On a un permis

avec une adresse. Si on envoie un avis «soyez avisé que, jeudi prochain, à 11 heures, les inspecteurs vont venir», le gars va être là.

M. Elkas: Mais où tu vas l'envoyer...

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

M. Elkas: Où tu vas l'envoyer, cet avis-là?

M. Holden: Au bureau. Il va y avoir une adresse...

M. Elkas: Bien, c'est justement!

M. Holden: ...sur le permis.

M. Elkas: C'est justement!

M. Holden: Oui, mais...

M. Elkas: Il faut avoir l'adresse.

M. Holden: C'est sûr qu'il y a une adresse...

M. Elkas: Ça prend une adresse.

M. Holden: ...sur le permis.

M. Elkas: Et s'il change d'adresse... Ce que M. Trudel a dit simplement, c'est: Si tu veux changer d'adresse, tu n'as pas besoin de te présenter devant la Commission, tu n'as pas besoin de nous envoyer une lettre de quatre pages, avise-nous par fax, ça prend cinq minutes, et on va l'accepter.

M. Holden: Mais si on oublie...

M. Elkas: Mais, là, on est parti dans des tangentes un peu exagérées.

M. Holden: ...c'est 1000 \$ d'amende.

M. Garon: De 1000 \$ à 3000 \$.

M. Elkas: Mais un oubli, un oubli... Aïe, une minute! Tu changes ta place d'affaires, toi; tu vas où? Tu oublies d'aviser...

M. Holden: Non, non, mais on oublie d'aviser... On peut changer... On a beaucoup de choses à penser quand on change d'adresse, peut-être qu'on peut oublier d'envoyer ça à la Commission.

M. Garon: Je vais vous donner un exemple.

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

M. Garon: Je vais vous donner juste un exemple.

Ça n'a l'air de rien, là, mais ma municipalité a changé notre adresse, elle a changé les numéros dans toute la ville; les noms de rues et les numéros. Il y a un génie qui a pensé à ça, à un moment donné! Moi, j'avais droit à deux billets d'avion pour des points accumulés; j'avais droit à deux billets, j'avais plusieurs points d'accumulés. À un moment donné, je n'ai pas reçu l'avis. Dans mes changements d'adresse, j'ai oublié. Au bout d'un an, ils ne nous envoyaient plus notre courrier. J'ai perdu, juste là, à peu près 1000 \$, juste parce qu'il y a un génie à la ville qui a décidé de changer les numéros pour la beauté de la chose.

Je ne changeais pas d'adresse, j'étais dans la même maison. Au bout d'un an, ils ne nous envoyaient pas nos avis. J'ai au moins oublié cette adresse-là... ça me coûte 1000 \$ à moi, à peu près. Alors, pour un maudit bureaucrate, comprenez-vous... Non, mais c'est ça, l'affaire; c'est ça, l'affaire! Il faut arrêter d'écoeurer le monde systématiquement. L'État est devenu le danger public au Québec, comprenez-vous! Ce n'est plus un État protecteur, c'est un État dangereux. Tout le monde est habitué, face au gouvernement, de s'asseoir au mur, maintenant. Ça n'a pas de bon sens.

Là, vous dites «sa place d'affaires». Si vous voulez qu'il vous dise sa place d'affaires, c'est correct, c'est normal qu'il vous dise sa place d'affaires. Qu'il vous dise son siège social, c'est normal. Qu'il vous donne son adresse, c'est normal. Ce n'est pas ça que vous demandez: qu'il vous dise, en tout temps, où il fait faire ses réparations et son remisage.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que ça complète le débat à l'article 20?

M. Garon: Ça ne complète pas.

Le Président (M. Gauvin): Non?

M. Garon: On demande au ministre... Le ministre est là, ce n'est que pour faire du temps qu'il est là?

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: Lui, il nous dit...

M. Elkas: Moi, je ne suis pas ici pour faire du temps.

M. Garon: Non, mais il nous dit...

M. Elkas: On a répondu à vos questions. Vous n'êtes pas satisfait...

M. Garon: Vous n'avez pas répondu.

M. Elkas: ... et qu'importe ce que je vais dire, vous ne serez jamais satisfait, vous êtes en train de manger du temps.

M. Garon: Non.

M. Elkas: Bien, c'est sûr.

M. Garon: Que le ministre fasse un amendement pour dire qu'il doit donner sa place d'affaires, c'est ça qu'il nous répond.

Le député de Westmount lui demande, il dit: C'est pour savoir sa place d'affaires. Bien, qu'on le dise, la place d'affaires, on va voter ça tout de suite. Qu'il soit obligé de dire sa place d'affaires.

M. Elkas: Où il gare ses véhicules.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Où il entrepose ses véhicules, il gare ses véhicules.

M. Garon: Où il entrepose normalement ses véhicules, correct. Où il gare normalement ses véhicules, où il entrepose, où il remise normalement ses véhicules habituellement, oui.

M. Elkas: L'article 74, M. le député de Westmount. ..

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

M. Elkas: ...ça fait des années que c'est là, puis les gens sont habitués. Le député de Lévis vient tout juste de nous dire qu'il y a un génie, tout d'un coup, qui a changé les choses. Il y a un génie qui a changé la forme d'adresse à Lévis, puis il a été privé de 1000 \$ de points.

M. Garon: C'est vrai!

M. Elkas: Puis, là, les gens ça fait des années qu'il vivent avec l'article. Ça fait des années, depuis 1973 qu'ils vivent avec ça. Là, il y a un génie ici, à la commission, qui va insister pour qu'on le change. Pourquoi le changer? Ils vivent avec. Ils savent ce que ça veut dire, puis, vous, vous voulez le changer. Évitez donc d'être le bouffon que vous venez de décrire, comme le gars de Lévis. Vous l'avez dit...

M. Garon: En termes de bouffon, je vais vous dire une affaire, votre réputation est faite à la grandeur du Québec! M. le Président, s'il y a un bouffon dans cette salle, c'est le député de... le député... le ministre que nous avons devant nous, tout le monde le sait!

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

M. Elkas: Vous l'avez décrit comment, votre monsieur à Lévis, dans la municipalité de Lévis...

M. Garon: Pas à Lévis.

M. Elkas: C'est où donc? À Charny?

M. Garon: Ce n'est pas à Lévis.

M. Blais: Ils ont fait un amendement à la loi: Les gens, quand ils déménagent, ils amènent leur numéro, à cette heure, ils n'ont plus de problèmes!

M. Garon: Il va y avoir des vignettes amovibles!

M. Elkas: Non, je voulais simplement éviter qu'on décrive le député de Lévis comme lui vient de décrire le bureaucrate ou le génie de Lévis qui a changé le système.

M. Garon: Ce n'est pas à Lévis.

M. Elkas: Ce n'était pas à Lévis? C'était à Charny, dans ce cas-là.

M. Garon: Ce n'est pas à Charny non plus.

M. Elkas: Saint-Romuald, Saint-Romuald!

M. Holden: M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. le député de Westmount.

M. Holden: Si je comprends bien, l'amendement, c'est pour augmenter l'amende pour la non-divulgarion. Est-ce que c'est ça le but? Et pour ajouter la non-divulgarion comme infraction.

M. Elkas: Type par type.

M. Holden: Bon. Est-ce qu'on a déjà eu beaucoup de cas où la non-divulgarion a été un problème pour le ministère? C'est quoi le problème? Est-ce que le monde refuse de dire où il fait affaire? Je ne comprends pas. On soupçonne le monde de cacher son adresse ou quoi?

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): En fait, il y a une obligation qui est faite depuis longtemps, en vertu du règlement, à l'égard de l'exploitation des limousines. Il faut quand même qu'on ait l'ensemble des informations pour l'application de cette disposition du règlement. Et on peut vous dire que, dans certains cas, on ne sait pas toujours où sont localisées toutes les limousines que prétendent exploiter certains exploitants. Alors...

M. Holden: Est-ce qu'il y a eu des gros problèmes là-dedans?

M. Trudel (Michel): D'autre part, il y a la question, encore une fois, de la levée du moratoire sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal où on va se retrouver avec différents types de permis de limousine; l'un pourra exploiter sur l'ensemble du terri-

toire, l'autre pourra exploiter dans une partie de l'ouest de Montréal, l'autre, dans l'est, et également du côté... On va se retrouver avec l'expansion de la limousine à Longueuil, Laval, etc. Il faut... c'est important de savoir où se situe, où se localise le principal site de garage, d'entreposage de ces véhicules-là.

M. Holden: Est-ce que ça va aider à contrôler le maraudage?

M. Trudel (Michel): Le maraudage, également les véhicules et l'entreprise comme telle.

M. Holden: Je ne comprends pas là. Alors, il y a une personne qui va avoir un véhicule, mais s'en servir dans plusieurs régions avec le même véhicule ou quoi? C'est quoi le problème?

M. Trudel (Michel): Ce qu'on dit, c'est que le chauffeur de limousine, lorsqu'il est en disponibilité de service, doit être stationné à sa place d'affaires. Il ne doit pas faire du maraudage, il ne doit pas attendre un client au cas où qui sortirait d'un hôtel. On dit qu'il doit être stationné là.

Maintenant, à partir de ça, il rayonne, lui; il rayonne sur son territoire qui est autorisé. Ça peut être le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, ça peut être le territoire de Laval. Et c'est le contrôle, donc, qui se base sur cette place d'affaires là, qui est le pivot de l'entreprise.

En fait, c'est pour éviter, par exemple, que des limousines qui sont exploitées pour le territoire de Drummondville se stationnent en plein centre-ville de Montréal. On dit: En disponibilité de service, tu dois être à ta place d'affaires. Tu sors de ta place d'affaires lorsque tu as une réquisition de service.

M. Holden: Mais le gars de Drummondville qui engage une limousine pour la journée et qui vient pour une réunion à Montréal, il peut stationner à Montréal?

M. Trudel (Michel): O.K. Il est en service à ce moment-là; le véhicule est en service.

M. Holden: C'est quand il n'est pas en service.

Une voix: En disponibilité, c'est qu'il attend une commande.

M. Holden: Alors, là, l'inspecteur voit quelqu'un. Il vérifie s'il est en service; sinon... Même à ça, je ne vois pas... Comment l'infraction va se produire? Si on n'a pas cette adresse de garage et qu'on découvre, quoi, qu'on n'a pas la bonne adresse, on l'accuse tout de suite d'une infraction de 1000 \$? Je trouve ça... C'est beau-coup...

M. Trudel (Michel): On parle de non-divul-gation.
(11 h 50)

M. Holden: Oui, oui. On voit que le gars a fait une erreur, a changé de place ou quelque chose et n'a pas envoyé un avis, là, c'est 1000 \$ et plus pour l'infraction. Je trouve que c'est pas mal gros comme amende.

M. Trudel (Michel): Parce que c'est une information importante.

Le Président (M. Gauvin): O.K. Je pense que M. le député de Lévis voudrait poser une question. Vous avez des questions?

M. Garon: C'est parce que quelqu'un m'a mentionné... Je pose la question, je ne suis pas un expert là-dedans. Est-ce que c'est possible que ce soit parce qu'on veut contrôler la possibilité de prostitution à bord des limousines?

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que quelqu'un oserait répondre?

M. Garon: Non, non, mais quelqu'un m'a soufflé ça, que c'est ça que vous voudriez contrôler. Je ne sais pas.

M. Trudel (Michel): Non.

M. Garon: C'est parce que ça n'a tellement pas de bon sens.

M. Elkas: Ça a rapport avec la non-divul-gation. Tu sais, on ne va pas chercher... You're alluding to something else. The guy is disposed to disclose where his place of business is. Basically, that is where it is coming from. That is what we are saying: They do not disclose, you pay.

M. Garon: Non, non, mais ça, la place d'affaires, on ne discutera pas, c'est normal qu'il dise c'est quoi sa place d'affaires. Ce n'est pas ça. Quand on dit qu'elles sont garées, quand on dit «garées», je ne sais pas si vous le savez, mais le mot «garage» vient de «gare». «Garer, garage».

Bon, on dit «garées pour fin de remisage». Une remise, évidemment, il y a une notion de permanence: «garées pour fin de remisage». Mais «garées pour fin d'entretien», il n'y a aucune notion de permanence là-dedans. Moi, je peux être garé pour faire un changement d'huile; je suis dans un garage pour faire mon changement d'huile. Je suis garé pour fin de changement d'huile, c'est de l'entretien. Je peux être dans un garage pour fin de lavage. Je peux être dans un garage pour fin de changement de pneus. Tout ça, c'est de l'entretien.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, Me Savard aimerait donner une explication.

M. Elkas: Votre étudiant va vous répondre! Ha, ha, ha!

M. Savard: Il ne faut pas oublier qu'il y a un «ou» entre le remisage et l'entretien. On a mentionné tout à l'heure que ces entreprises-là, effectivement, ont des grands garages où les voitures sont sous surveillance lorsqu'elles ne sont pas en service. Et ce n'est qu'à partir de cet endroit-là que le service, effectivement, peut être offert à partir des réquisitions. Certaines entreprises n'ont qu'un garage pour fin de remisage; certaines entreprises ont un garage pour fin de remisage où, quelquefois, elles font aussi l'entretien d'automobiles. La notion est quand même, selon nous, assez claire et on a mentionné tout à l'heure que si un inspecteur voulait donner un billet de contravention parce qu'une limousine a fait un changement d'huile chez un concessionnaire, personnellement, je ne vois pas comment une telle contravention pourrait tenir devant un juge. Il y a quand même des critères de raisonnable.

Là où le véhicule est garé et principalement entretenu... En tout cas, moi, je ne peux pas voir comment on peut interpréter différemment ces mots-là, compte tenu aussi de la quiddité de cette entreprise-là et de la tradition qui est établie au niveau de cette entreprise-là. Ça se comprend comme un tout.

M. Garon: Si vous dites «garées pour fin de remisage habituel», ça va dire ça. Ce n'est pas ce que vous dites. Si on dit «garées pour fin de remisage habituel», bon, c'est ça. Mais...

Le Président (M. Gauvin): Donc, à nouveau j'appelle...

M. Garon: C'est parce que tel que rédigé, je regrette, c'est un article dangereux.

M. Elkas: Ça existait.

M. Garon: Pardon? Non, non, ça n'a pas existé, ce n'est pas vrai, ça, M. le ministre, 90.6 est rajouté. Ça n'existe pas, ça, actuellement. 94.0.6, c'est rajouté dans cette loi-là. Puis, là, vous dites ici que c'est pour ajouter des infractions — vous le dites ici — aux dispositions habituelles, dont une contribution... est déjà punissable d'une amende de 1000 \$ à 3000 \$, s'ajoutent...

Et vous dites les remisages. Vous dites ici: La non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire de permis gare ses limousines ou ses limousines de grand luxe (article 90.6 introduit par l'article 24 du présent projet). Donc, nouvelle disposition.

Vous dites après ça: La non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire de permis de taxi spécialisé lors de baptêmes, mariages ou funérailles gare son automobile (article 91.1 introduit par l'article 24 du présent projet).

Et vous dites ensuite: La non-divulgaration à la Commission de l'endroit où un titulaire de permis de taxi ou de limousine de grand luxe gare sa limousine de grand luxe (article 94.0.6, introduit par l'article 27 du présent projet). Je voudrais au moins que ce que vous

nous dites corresponde à ce qui est écrit sur vos papiers. Vous nous dites: C'est déjà dans la loi. C'est faux, ce n'est pas dans la loi.

M. Elkas: C'est dans le règlement, excuse. C'est dans le règlement.

M. Garon: Moi, je ne l'ai pas, le règlement, mais je vous dis: Ici, c'est marqué...

M. Elkas: On va en faire la lecture. M. Trudel pourrait vous lire ça.

M. Garon: Tantôt, vous me disiez que c'était dans la loi.

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Parce que le principe de l'exploitation d'un service de transport par limousine est dans le règlement depuis fort longtemps et on dit toujours — et je le répète — que le chauffeur de limousine, lorsqu'il est en disponibilité de service, ne peut stationner sa limousine qu'à l'endroit où elle est habituellement garée pour fin de remisage ou d'entretien. Encore faut-il que cette information-là soit transmise.

M. Garon: C'est le règlement?

M. Trudel (Michel): Ça, c'est l'article 74 du Règlement sur le transport par taxi.

M. Garon: Lisez-le moi comme il faut encore.

M. Trudel (Michel): «Le chauffeur de limousine, lorsqu'il est en disponibilité de service, ne peut stationner sa limousine qu'à l'endroit où elle est habituellement garée pour fin de remisage ou d'entretien...»

M. Garon: «Habituellement», vous ne le marquez pas dans votre article. Le mot «habituellement» n'est pas là nulle part. Alors, vous mettez une disposition qui ne correspond pas à la disposition que vous avez actuellement dans votre règlement.

(Consultation)

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

M. Elkas: M. le Président, je reviens sur le fait que c'est vraiment déraisonnable, ce à quoi le député de Lévis fait allusion: penser qu'une personne va avoir une amende de 1000 \$ à 3000 \$ parce qu'il a été changé un pneu à telle ou telle adresse. Je pense que Me Savard a donné ses explications. Si on pense qu'une place où on gare un véhicule est la place d'affaires, où on s'est établi, parce que c'est de là qu'on fait du dispatching, comme exemple, on ne peut pas avoir des véhicules stationnés à l'extérieur au parc Jarry et avoir sa place d'affaire ou le dispatching à un autre endroit, c'est où

on gare les véhicules et c'est d'où partent ces véhicules. Je pense que c'est bien expliqué. On veut ajouter «habituel»; on le retrouve dans la loi... dans le règlement, je m'excuse, à l'article 74, et ça fait des années qu'on vit avec. Il faut être raisonnable aussi. Le juge, lui, va regarder ça. Je ne pense pas que le juge va donner une amende de 3000 \$ parce qu'il a été...

M. Garon: La définition ne sera plus nécessaire dans le règlement une fois qu'elle va être dans la loi. La définition à laquelle on va se référer, c'est celle de la loi, ce n'est plus au règlement. Une fois que ce sera dans la loi, c'est la loi qui va faire ça. Le règlement va devoir s'ajuster à la loi. Alors, le mot «habituellement» va partir.

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Parce que ce qui est visé dans le règlement, c'est une modalité d'exploitation dans les services de limousine. On dit: Le chauffeur est en disponibilité, est en attente à la place centrale d'attente de l'entreprise alors que, l'autre, c'est des obligations du titulaire de donner l'information à la Commission. Mais, dans le cas du règlement, l'article qui est là, c'est une modalité d'exploitation, c'est une modalité importante d'exploitation du transport par limousine.

M. Garon: C'est tellement vrai ce que je dis, M. le Président, que même Me Trudel disait tantôt: Il n'a qu'à envoyer un fax. Parce que tout ce qu'on aurait à prouver devant le tribunal, c'est qu'on ne savait pas où il était. Regardez, ça va être marqué que, comme les dispositions qui sont prévues dans la loi qu'on introduit par cette loi-là, on aura...

Et vous savez, moi, ça fait quelques années que je suis député et je vais vous dire une chose: Je me suis aperçu souvent, souvent... Il y a des gens, comprenez-vous, qui ont des problèmes uniquement pour une raison très simple: le fonctionnaire ne lui aime pas la face. Hein? C'est aussi simple que ça. Vous avez une personne qui est sur l'aide sociale des fois, qui arrive devant le fonctionnaire, il a de la difficulté, le fonctionnaire ne lui aime pas la face et il lui dit: Va au diable! Il ne le dit pas de même. Et toi, tu es obligé, comme député, d'intervenir pour voir à aller à d'autres recours parce que, tout simplement, ça existe, ça, des conflits de personnalité. Ça existe des gens qui ne s'aiment pas la face.

M. Thérien: Oui, c'est vrai.

(12 heures)

M. Garon: Alors, qu'est-ce qui arrive ici? Quand vous lisez ça, tout ce qu'on a besoin de dire: «Le titulaire d'un permis délivré en vertu des articles 86 et 90.1 doit déclarer à la Commission l'endroit où [...] ses limousines de grand luxe sont garées pour fin de remisage ou d'entretien.» Il aurait à prouver qu'il ne savait pas où elles étaient, puis le tribunal va dire: Pourquoi n'avez-vous pas avisé la Commission? La loi, c'est ça

qu'elle dit. Le juge ne commencera pas à interpréter, il va dire que c'est clair ce que la loi dit. D'ailleurs, M. Trudel l'a dit. Il n'a rien qu'à nous envoyer un fax quand il aura changé d'endroit. Puis, là, le juge va dire: C'est bien de valeur, on ne savait pas où vous étiez. C'est ça, l'infraction. L'infraction que le législateur veut faire, c'est qu'on ne sache pas, à la Commission, où était le véhicule. C'est ça qui est marqué.

Alors, il arrive que quelqu'un... Aïe, j'en ai déjà vu de ça. Vous en avez un qui vient de gagner, un fonctionnaire, devant les tribunaux, M. Raynald Gilbert. Comment il a fait? Il a gagné, et là il n'est même pas capable de se faire réadmettre parce que les fonctionnaires n'admettent pas qu'il a gagné. Vous l'avez vu là. Ça fait des années qu'il se promène dans les organismes. Les tribunaux ont dit qu'il n'était pas coupable de ce dont on l'avait accusé, et on l'avait... Là il ne sait même pas quand il va être réadmis, même s'il a gagné.

Quand l'administration n'aime pas quelqu'un, je vais vous dire une chose, il est attelé, puis solide. Il est attelé pesant. Et, là, on dit: On va administrer ça à la bonne franquette. On est des chums ensemble. Ce n'est pas de même que ça marche. Vous allez arriver devant le tribunal, s'il y a une infraction... Moi, je vais vous dire, j'en ai déjà vu des affaires de même. Quand on a passé quelques années, on en a déjà vu. J'ai déjà été, moi, une fois, poursuivi parce qu'on avait dit que j'avais passé sur une lumière rouge. Quand il m'avait arrêté, il a dit: Vous n'avez pas le droit de passer sur la lumière jaune. Moi, j'ai dit: Je pense qu'on a le droit de passer sur une lumière jaune. Quand c'est arrivé devant le tribunal, je n'avais plus passé sur une jaune, j'avais passé sur une rouge. Entre-temps, il s'est aperçu, je suppose, que j'avais le droit de passer sur une jaune, mais les deux sont arrivés, et ils ont juré que j'avais passé sur la rouge. Deux maudits menteurs, comprenez-vous.

Protégeons donc les citoyens un peu devant l'administration aussi, hein? Christophe, on arrive et on dit... C'est toujours comme si c'était administré par le bon Dieu, ces lois-là. Je regrette, ce n'est pas ça, la réalité. Il y a des gens qui n'aiment pas des gens. Il y a toutes sortes de choses. Il faut circonscrire ça pour que ce soit l'infraction précise. Si c'est la place d'affaires, on ne s'obstinera pas, mais ce n'est plus ça, là. Il va falloir qu'il dise en tout temps où il est avec ces dispositions-là. En tout temps, il va falloir savoir où il est. Et le juge va comprendre qu'on veut qu'on sache, à tout moment, où il est quand il n'est pas en mouvement. C'est ça que la loi dit. C'est ça que la loi va dire avec les dispositions qu'on a introduites.

Ça, moi, j'ai souvent vu ça. Les fonctionnaires proposent au ministre, mais le ministre est là aussi pour protéger le public. Ce n'est pas les lois des fonctionnaires, c'est les lois du gouvernement. Les ministres sont là aussi pour prendre pour du «cash» tout ce qu'on leur conte. Là, vous avez... Il a raison. Vous dites: C'est dans le règlement. Avez-vous lu le règlement? Ça ne dit pas ce qui est dans le règlement en plus, puis on continue à s'obstiner pareil. Vous avez les meilleures raisons

de gens déterminés, obtus, qui ne veulent jamais comprendre qu'ils ont tort. Là, le règlement dit: Habituellement, et là on ne le met même pas dans la loi et on dit: Ça veut dire la même chose. Ce n'est pas vrai, on ne dit pas la même chose. À un moment donné, un ministre, est-ce que ça sert à quelque chose? Si c'est inutile, un ministre, aussi bien de dire aux fonctionnaires: Venez présenter vos lois.

M. Elkas: M. le Président, est-ce que je peux demander un ajournement de cinq minutes pour en discuter?

Le Président (M. Gauvin): On me propose de suspendre pour cinq minutes. Donc, pas d'objection? La commission suspend ses travaux pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 12 h 4)

(Reprise à 12 h 12)

Le Président (M. Gauvin): Nous reprenons nos travaux, et, au moment où nous avons suspendu, je pense que M. le ministre se préparait à donner des compléments d'information.

M. Elkas: M. le Président, je sais qu'on peut s'accrocher sur les mots, puis je voudrais prendre le temps pour essayer de mieux comprendre — parce qu'un des commissaires est avec nous aujourd'hui — pourquoi on a mis ce «wording» si vous le permettez. Si on marque «habituel», on se limite pas mal. Et on vient de nous avertir que souvent des entreprises semblables peuvent opérer de plus d'un endroit. Et je m'explique, là. On pourrait envisager, dans la région de Montréal, que la compagnie de limousines a son adresse à Pointe-Claire, où le gros de ses véhicules se retrouvent, mais elle a des points de service qui peuvent être à la porte de l'aérogare pour faire son dispatching, si vous le permettez. Alors, avec «habituel» on se limite. Avec l'autre «wording», ça donne un petit peu plus de latitude. Est-ce que je vais répéter? C'est un peu ça.

M. Savard: On a l'ensemble des points.

M. Elkas: On a l'ensemble de... Tu peux y aller.

Le Président (M. Gauvin): Me Savard.

M. Savard: C'est que par l'article — je vais prendre l'exemple de 91.1 — ça permet de voir quand même l'endroit où la voiture est vraiment garée. Ça permet de voir aussi s'il y a un point de service où elle est entretenue qui est à un autre endroit. On a, à ce moment-là, également les adresses. Donc, ça donne un portrait de l'entreprise qui permet, s'il y a besoin ou nécessité de faire une enquête ou quoi que ce soit, de savoir au moins où on va se rendre.

Lorsqu'on regarde l'article 74, ce n'est pas contradictoire du tout. L'article 74, lui, c'est la base de l'exploitation. Il peut y avoir une base d'exploitation qui va se faire à un endroit où les véhicules sont habituellement garés, qui est le poste principal, et il peut y avoir d'autres véhicules qui ont une base d'exploitation à partir du point de service parce qu'elles sont habituellement entretenues à cet endroit-là ou garées à cet endroit-là. Mais il faut quand même connaître l'ensemble des endroits où sont les titulaires.

Des titulaires de permis, c'est des gens qui ont des droits et des obligations aussi. Ils n'ont pas seulement des privilèges. Donc, d'énoncer à la Commission où sont leurs places d'affaires et les endroits où sont leurs véhicules, ça semble, en tout cas, très évident si on veut être capable de faire des inspections et des contrôles, à savoir si les véhicules sont conformes, de regarder les livres de l'entreprise pour voir si elle est justifiée, de retrouver un chauffeur pour lequel il y a eu une plainte de la part d'un client pour une foule d'infractions possibles, à savoir aussi que certaines entreprises pourraient peut-être, à ce moment-là, utiliser, à partir de ces endroits-là, des véhicules qui ne seraient pas des véhicules autorisés par leur permis.

Le Président (M. Gauvin): Donc, ça semble compléter l'explication que Me Savard voulait donner. Je reviens toujours à l'article 20. M. le député de Lévis, est-ce que l'article 20...

M. Garon: Le règlement tel qu'il était rédigé, en quoi il vous a posé des problèmes, M. le ministre?

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

M. Elkas: Pour éviter des expériences qu'on a vécues dans le passé, où justement on ne savait pas où étaient garés les véhicules, et pour nous permettre, évidemment, de faire des inspections.

M. Garon: Ça veut dire que, le véhicule, vous ne serez jamais capable de le retracer parce qu'il n'est pas habituellement garé à l'endroit où il doit être habituellement garé. Ce n'est pas ça. Mais s'ils sont habituellement garés pour faire l'entretien, habituellement, donc il y a un endroit qui est un peu la place d'affaires. En quoi ça vous a posé des problèmes?

M. Elkas: Il y a une obligation, puis encore il faut savoir où il a garé ses véhicules.

M. Garon: Ses véhicules. Il y en a plusieurs là-dedans qui vont peut-être avoir un véhicule. Le taxi qui va pouvoir transformer son permis en permis de limousine, il n'aura pas nécessairement un garage avec une flotte.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Bon. À ce moment-là...

M. Elkas: Chez lui, à son adresse, dans son garage.

M. Garon: Son entretien...

M. Elkas: Si on veut le localiser...

M. Garon: ...il ne le fera pas nécessairement là, à moins qu'il s'agisse d'épousseter le devant. Mais l'entretien ne se fera pas là.

M. Elkas: Comme l'entretien... Vous parlez de quoi, comme entretien? Un changement d'huile?

M. Garon: Tout l'entretien au complet. À moins de le nettoyer, de le laver... Peut-être qu'il va le laver là.

M. Elkas: Le juge va être...

M. Garon: Parce qu'il faut qu'elle soit toujours... Une limousine, normalement, c'est toujours propre. L'entretien d'un véhicule, ça ne veut pas dire que le gars va faire ça dans la cour chez lui, tout le temps, s'il n'y a rien qu'un véhicule.

M. Elkas: Ce qu'on veut dire par l'entretien... La personne va vouloir nettoyer son véhicule. Il va le faire deux, trois fois par jour. C'est de l'entretien, ça.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: Il va passer l'aspirateur, il va faire quelque chose. C'est de l'entretien, ça. Mais si vous me dites: L'entretien, c'est... Je m'excuse.

Le Président (M. Gauvin): Non, c'est correct. J'aimerais tout simplement vous rappeler que le temps qui est alloué sur l'article 20 au député de Lévis est à peu près terminé. Donc, vous répondez aux questions du député de Lévis.

M. Garon: C'est-à-dire qu'on peut le reprendre. On peut bien faire ça, excepté qu'il y a trois articles de plus qui touchent ça.

Le Président (M. Gauvin): J'aimais tout simplement vous le rappeler.

M. Garon: Il y a 91.1, 90.4, 90.6. Alors, le débat, on peut le faire longuement. C'est quelque chose que...

Le Président (M. Gauvin): Là, on est à l'article 20.

M. Garon: C'est ça, la bureaucratie. Le ministre vient de comprendre c'est quoi, la bureaucratie. C'est qu'on nous dit que c'est parce qu'on fait lire le règlement et on ne reflète pas le règlement, puis on a raison

pareil. C'est ça, la bureaucratie. Ça a toujours raison, la bureaucratie. C'est le portier qui est en charge du paradis. Le Christ dit à saint Pierre: Moi, je m'en vais me coucher. Toi, tu prendras la charge de ceux qui entrent et ceux qui n'entrent pas. Alors, c'est ça. La bureaucratie, elle a toujours raison.

L'autre jour, la même chose. Puis ça, je regrette, j'ai mon voyage de ça. Les gens, les bureaucrates, sacrifie! ils vont apprendre à respecter les institutions parlementaires. L'autre fois, la SAAQ a dit: On fait ça pour avoir une coordination avec la définition fédérale. On fait lire la définition fédérale, et il n'y avait aucune commune mesure entre les deux. On nous mentait. Et, là, on nous dit: C'est dans le règlement qu'on met dans la loi. On fait lire, et ce n'est pas la même chose. Il y a un mot de plus qui change pas mal les affaires. Mais ça ne fait rien, c'est correct pareil.

Nous autres, on n'est pas ici pour parler, puis jase, jase, jase, parle, parle, parle. Il y avait un règlement et on veut le mettre dans la loi, sauf qu'on change ce que le ministre appelle le «wording». On change le mot et, après ça: Ça ne fait rien, c'est pareil. Ce n'est pas vrai, ce n'est pas pareil. Je regrette, ce n'est pas pareil de marquer «sont habituellement», puis enlever le mot «habituellement». Ce n'est pas la même chose. Ça change beaucoup les choses. Quand vous regardez les différentes lois, vous remarquez que ces lois ont de l'impact. Les gens vont vivre sous des... Il peut y avoir du harcèlement. Il peut y avoir toutes sortes de choses parce que la loi va être faite de cette façon-là. L'inspecteur, s'il décide d'achaler quelqu'un, il va être capable, tandis que si on dit: C'est habituellement, ou bien c'est l'endroit habituel de remisage ou d'entretien... Mais si on ne met pas le mot «habituellement», ça veut dire que quelqu'un qu'on décide... Et, ça, ne nous trompons pas. (12 h 20)

Moi, je vais vous dire une affaire. La rénovation des petits abattoirs, j'étais en charge de ça.

M. Elkas: Quoi?

M. Garon: La rénovation des petits abattoirs, au Québec, et des endroits de transformation de la viande. À un moment donné, quelqu'un m'avait invité à l'inauguration et il m'a dit après ça, quand j'étais allé à l'inauguration, pourquoi il m'invitait. Il a dit: Je voulais vous inviter, M. Garon, parce que ce n'est pas normal, ce que vos fonctionnaires m'ont fait. Pour la bouche d'égout, pour les eaux qui s'écoulent, ils ont commencé par dire que le morceau de métal qui était rond comme ça, il devrait avoir des trous ronds. J'ai fait des trous ronds. Quand il est arrivé, le gars, il ne voulait plus des trous ronds, il voulait des trous carrés. J'ai fait faire des trous carrés. Et, après ça, il ne voulait plus des trous carrés, il voulait des trous rectangulaires. Je vais être franc. J'inaugure aujourd'hui et je n'ai pas mon permis, mais je voulais que vous le sachiez, parce que je me demande si le gars ne voulait pas un pourboire parce que ça n'a tellement pas de bon sens.

Faisons attention, quand on fait des lois comme

ça, à comment ça peut être administré après ça. Parce que l'administration des lois, il y a des conditions à ça. Si on veut avoir une bonne administration, il faut que les lois soient bien faites, sinon elles permettent, après ça, toutes sortes d'abus parce qu'elles ont été mal rédigées. Actuellement, quand on dit aux gens que ça doit être fait de telle façon, ça doit être de telle façon. Aujourd'hui, les gens regardent ce qui se passe dans notre société. Ça prend des complicités en sacrifice pour avoir la contrebande des cigarettes qu'on a au Québec actuellement.

Le Président (M. Gauvin): En conclusion, M. le député de Lévis, s'il vous plaît.

M. Garon: Il y a toutes sortes de choses qui se passent. Oui, mais on va le recommencer, le débat, sur les autres affaires.

Le Président (M. Gauvin): Oui, mais en conclusion pour l'article 20. Le temps...

M. Garon: O.K.

Le Président (M. Gauvin): On m'indique...

M. Garon: J'ai dit que j'ai terminé, j'ai terminé. Je recommencerai ailleurs.

Le Président (M. Gauvin): Donc, j'appelle l'article 20. Est-ce que l'article 20 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Adopté sur division. M. le ministre, l'article 21.

M. Elkas: M. le Président, on ajoute ici trois nouvelles infractions. D'une part, l'article 70.2 établit une amende de 2000 \$ à 3000 \$ pour le titulaire d'un permis de taxi spécialisé pour les baptêmes, mariages ou funérailles ou pour le titulaire d'un permis de taxi spécialisé pour le transport par automobile antique qui étend les services que son permis l'autorise à offrir, puisque certaines personnes qui offrent ces types de transport peuvent être sujettes à transporter illégalement des personnes afin de maximiser leur investissement.

D'autre part, l'article 70.3 vise à interdire une pratique très répandue chez les transporteurs illégaux qui annoncent leurs services tant dans les journaux que dans les pages jaunes des annuaires téléphoniques.

Enfin, les articles 70.4 et 70.5 visent à contrer une pratique qui s'établit depuis peu et qui consiste à offrir, d'une part, des automobiles en location et, d'autre part, les services d'un chauffeur afin de contourner les dispositions de la Loi sur le transport par taxi.

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

Lévis.

M. Garon: Qu'est-ce que ça veut dire «étend les services» lorsqu'on dit «Quiconque, étant titulaire d'un permis visé à l'article 91 ou 93, étend les services que son permis l'autorise à fournir»?

M. Elkas: Mettons qu'il a un permis pour faire des mariages, des baptêmes et des funérailles et il l'étend pour aller faire des graduations, du transport aéroportuaire et des choses semblables. Vous vous souvenez des tarifs qu'on avait établis pour chaque forme de transport. La personne paie 5000 \$, comme vous vous souvenez, pour le...

M. Garon: Non, non. C'est parce que c'est l'expression «étend les services».

M. Holden: Étant, c'est la traduction de «extend».

Une voix: Oui.

M. Holden: Le deuxième «étend»: «étant titulaire d'un permis visé [...] étend les services que son permis», ça veut dire «extend»?

Une voix: Oui.

M. Holden: Ça veut dire augmenter?

M. Elkas: Non, non.

Une voix: Extend to add a few.

M. Holden: Ça veut dire quoi? C'est ça, la question.

M. Garon: C'est ça. Parce que «étend les services», là...

M. Holden: On ne parlait pas de «étant donné».

M. Elkas: Non, non, non. Étendre, c'est...

M. Holden: Increase.

M. Elkas: Increase.

M. Holden: To go beyond your...

M. Elkas: To go beyond your jurisdiction.

M. Garon: Ce serait mieux de le dire comme ça, parce que, «étend les services», je n'ai jamais vu ça, cette expression-là.

M. Holden: Augmente.

Le Président (M. Gauvin): Me Savard voudrait

préciser l'expression «étendre».

M. Savard: Si on regarde au niveau du paragraphe 3° de l'article 28 actuel de la loi, on retrouve l'expression «supprime, réduit ou étend sans autorisation de la Commission les services que». Bon. Étendre, c'est effectivement rendre des services au-delà de ce que le permis autorise à rendre comme services. Donc, c'est l'équivalent d'agir...

Une voix: Le paragraphe 3° de...

M. Savard: L'article 28 de la loi actuelle, paragraphe 3°: «supprime, réduit ou étend». Cette notion-là, qui se retrouve dans la Loi sur le transport par taxi, se retrouve aussi dans la Loi sur les transports, et toute la jurisprudence développée au niveau de «étend» va dans le sens que je vous mentionnais, à l'effet que c'est l'équivalent de fonctionner sans permis, parce qu'on a vraiment outrepassé les paramètres du permis qu'on détient.

M. Holden: Donnez-moi un exemple d'étendre les services de limousine, par exemple. Le baptême...

M. Savard: Baptême, mariage, funérailles? C'est que quelqu'un reçoit, à ce moment-là, une demande pour aller faire...

M. Holden: De m'amener à Québec, quoi.

M. Savard: ...c'est ça, un transport...

M. Holden: Sans ma femme ou mon bébé.

Le Président (M. Gauvin): On va permettre à Me Savard de continuer son information.

M. Thérien: Il faut que le baptisé ait moins de 21 ans.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Holden: Pourquoi? Immersion totale. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Là, écoutez, je pense qu'on devrait permettre à Me Savard de terminer l'information qu'il voulait donner à la commission.

M. Savard: Pour vous fournir un exemple concret, c'est que quelqu'un qui a uniquement un permis de baptême, mariage ou funérailles va tout simplement, pour une graduation d'élèves de secondaire ou de collégial, offrir ses services et transporter des gens. Il peut aussi, à ce moment-là, transporter des personnes pour faire uniquement du transport qui serait carrément du transport par limousine de grand luxe, ce qui rentre dans les autres notions que celles de son permis. La personne qui a le baptême, **funérailles** ou mariage a

quand même des activités qui sont délimitées dans lesquelles elle peut, effectivement, transporter contre rémunération des personnes. Lorsqu'elle va dépasser ces activités-là, à ce moment-là, elle a étendu sans autorisation.

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

M. Garon: Est-ce que les projets de loi sont visés encore par l'Office de la langue française, au point de vue de la terminologie?

Le Président (M. Gauvin): À la question du député de Lévis, Me Savard.

M. Savard: Tous les projets de loi passent par le Bureau des lois. Au niveau du Bureau des lois, ils sont soumis, effectivement, à des équipes de linguistes en tant que tels. Ils sont revus aussi tant par le **COMPADR** que par le Conseil des ministres, et leur secrétariat y prête une grande importance ainsi que le Comité de législation et son secrétariat. Chaque terme a effectivement été revu.

M. Garon: J'aimerais ça que, pendant la période de suspension — parce qu'il est 12 h 30, on va ajourner — la secrétaire de la commission puisse demander une opinion à l'Office de la langue française, si «étend les services», c'est une expression française ou si ce n'est pas un anglicisme, comme dit le député de Westmount.

M. Holden: «Extend».

M. Garon: Je comprends, «extend», c'est correct, mais, en français, «étend les services», je n'ai jamais entendu cette expression-là.

M. Elkas: Vous n'avez jamais entendu le mot «étendre»?

M. Garon: Comme ça, non.

M. Elkas: Dans quel sens l'avez-vous entendu? Moi, je l'ai déjà entendu.

M. Garon: Je ne l'ai jamais entendu. «Extend», en anglais...

M. Elkas: Étendre un service, je l'ai déjà entendu. Je ne suis pas de votre langue, puis j'ai déjà entendu le mot «étendre».

M. Garon: Je ne dis pas que ça n'existe pas. Moi, j'ai été prudent, parce que je n'ai pas la prétention de tout connaître. J'ai dit: Je n'ai jamais vu cette expression-là personnellement.

Le Président (M. Gauvin): Dans les textes de

loi, vous dites?

M. Garon: Oui. Je ne me rappelle pas d'avoir vu ça.

M. Elkas: M. le Président, ça fait 20 ans que c'est dans la loi.

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

M. Garon: Je ne dis pas ça, là. Je ne dis pas que ce n'est pas dans la loi, je n'ai pas nié ça. Je n'ai pas nié que c'était dans la loi avant, vous me l'avez démontré que c'était dans la loi. Je n'ai pas obstiné là-dessus. Je ne pense pas tout connaître non plus.

M. Elkas: That is refreshing to know. Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, c'est peut-être correct comme expression, je ne le sais pas. Deuxièmement, je l'ai peut-être déjà vue, puis je ne m'en rappelle pas. Je suis prudent. La seule chose que je demande à la secrétaire de la commission, c'est: Est-ce qu'on pourrait vérifier, pendant l'intervalle, à l'Office de la langue française, l'expression «étend les services», si c'est français ou si ce n'est pas un anglicisme tout simplement, parce que, moi, j'aime bien qu'on emploie les mots anglais, les bons mots, puis les mots français, les bons mots. Tout simplement, parce que, «étend les services», je me doutais qu'il y avait... Quand le député de Westmount a dit «extend», je me suis dit: Oui, c'est vrai qu'on voit ça, l'expression «extend», en anglais. Je me demande si ce n'est pas tout simplement une traduction ou un anglicisme qui a peut-être été véhiculé pendant des années. (12 h 30)

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Deux-Montagnes voulait intervenir.

M. Bergeron: En tout cas, il y a une grosse différence... Il y a quelqu'un qui a parlé de «augmenter», tout à l'heure. Il y a une grosse différence entre étendre et augmenter. Ce n'est pas la même chose. Vous avez suggéré «augmenter». J'augmente les services, ça veut dire que je mets plus de trains pendant six heures, pendant la journée. Ça, j'augmente le service. Mais étendre, c'est...

Une voix: Répartir.

M. Bergeron: ...répartir. Il y a une différence entre étendre et augmenter.

M. Garon: Je n'ai rien suggéré, moi.

Le Président (M. Gauvin): Je m'excuse auprès des membres de la commission, mais la commission doit ajourner ses travaux sine die, étant donné l'heure. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 16 h 4)

Le Président (M. Gauvin): La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 62, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi. Au moment de l'ajournement, M. le ministre, vous en étiez à expliquer, au niveau de l'article 21, le paragraphe 70.2. M. le député de Lévis. Je pense que M. le ministre avait complété.

M. Elkas: On parlait du mot «étend»...

Le Président (M. Gauvin): Ah oui! Excusez-moi.

M. Elkas: ...de la définition du mot «étend», dans l'expression «étend les services». On devait avoir un avis de l'Office, mais on ne l'a pas, malheureusement, encore.

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

M. Elkas: C'est une expression qui existe déjà dans la loi et il y a une jurisprudence basée là-dessus, le troisième alinéa de l'article 27.

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

M. Garon: Bien, j'avais demandé l'avis de l'Office de la langue française, mais si on n'a pas pu le rejoindre...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que le paragraphe 70.2 est adopté?

M. Garon: Attendez un peu, là. Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. L'article 70.2 est adopté sur division. J'appelle l'article 70.3. M. le ministre.

M. Elkas: J'ai fait la lecture des commentaires... Je vais lire l'article, si vous voulez: «Quiconque offre des services rémunérés de transport de personnes à l'aide d'une automobile, notamment au moyen d'une publicité, sans être titulaire d'un permis de taxi délivré en vertu de la présente loi, commet une infraction et est passible d'une amende de 500 \$ à 1000 \$. En cas de récidive, cette amende est de 1000 \$ à 2000 \$.

«Le premier alinéa ne s'applique pas à la personne qui est titulaire d'un permis d'agence de voyages au sens de la Loi sur les agences de voyages, à la personne qui installe une signalisation indiquant un poste d'attente public ou privé et à une entreprise, une association ou un organisme visé au paragraphe 21° de l'article 60 ou, selon le cas, au paragraphe 8° de l'article 62.»

M. Garon: C'est celui qui annonce le service de taxi, mais qui, dans le fond, n'a pas de permis.

M. Elkas: C'est ça.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 70.3 est adopté.

M. Garon: Attendez un peu. C'est le premier alinéa. Il faut passer au deuxième, au haut de la page 10. C'est le premier alinéa qu'on a adopté.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis précise qu'il a donné son accord à l'article 70.3, mais au premier alinéa. Il veut commenter le deuxième, qui est en haut de la page 10.

M. Garon: Il n'y a pas d'amendement là-dessus.

M. Elkas: Non. Pas celui-là.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. L'article 70.4, M. le ministre.

M. Elkas: «Quiconque offre en location une automobile avec les services d'une personne pour la conduire sans être titulaire d'un permis de taxi, que le conducteur soit rémunéré ou non, commet une infraction et est passible d'une amende de 1000 \$ à 3000 \$.»

M. Maltais: M. le Président...

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

M. Maltais: ...je voudrais juste demander au ministre: Est-ce que ça s'applique aussi aux agences de vente et location, aux garages, par exemple...

M. Elkas: Oui. Vous l'avez à l'article 70.5.

M. Maltais: Ah, bon.

M. Elkas: Celui qui suit. Votre question est basée sur le fait que, si vous allez chez Budget, Avis, whatever...

M. Maltais: Oui.

M. Elkas: ...lui, il ne pourrait pas vous louer l'auto et un chauffeur avec.

M. Maltais: Correct, O.K.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, à 70.4, avez-vous des commentaires?

M. Garon: Non.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 70.4 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 70.5, M. le ministre.

M. Elkas: «Quiconque détient à la fois des intérêts dans une entreprise qui offre en location une automobile et dans une entreprise qui offre les services d'un conducteur, que ce conducteur soit rémunéré ou non, commet une infraction et est passible d'une amende de 1000 \$ à 3000 \$.» Même chose.

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

M. Garon: Un instant. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 70.5 étant adopté, est-ce que l'article 21, dans son ensemble, est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Il y avait un paragraphe qui l'a été sur division.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 21, dans son ensemble, est adopté sur division. J'appelle l'article 22.

Entreprises de limousines et de limousines de grand luxe

M. Elkas: Le titre du chapitre VI de cette loi est remplacé par le suivant: «Entreprises de limousines et de limousines de grand luxe». C'est un nouveau titre qui est adopté. C'est le titre du chapitre qui change.

M. Garon: Adopté.
(16 h 10)

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 22 est adopté. J'appelle l'article 23. M. le ministre.

M. Elkas: L'article 84 de cette loi est modifié par le remplacement de «21 et 49 à 59» par «21, 49, 50 et 51 à 59». Cette modification fait en sorte de rendre applicable aux entreprises de limousines l'article 50.1 de la loi. Cet article reconnaît à une ligue de taxis l'intérêt suffisant pour intervenir en tout temps devant la Commission dans une affaire relative à un transport rémunéré de personnes par automobile.

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

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 23 étant adopté, j'appelle l'article 24, et nous avons, je crois, un amendement, M. le ministre.

M. Elkas: O.K.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que je peux présenter l'amendement?

M. Elkas: Oui.

Le Président (M. Gauvin): L'amendement à l'article 24 se lit comme suit:

1° Remplacer, dans la première ligne de l'article 90.5 introduit par l'article 24 du projet de loi, le nombre «1995» par le nombre «1997»;

2° Remplacer, dans les sixième et septième lignes de cet article, les mots «30 mars 1993 et le 30 mars 1995» par les mots «31 mars 1995 et le 31 mars 1997».

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'amendement... M. le député de Lévis, avez-vous des commentaires au niveau de...

M. Garon: Bien, j'aimerais avoir les explications du ministre avant.

M. Elkas: Oui. O.K.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, au sujet de l'amendement.

M. Elkas: Voulez-vous nous expliquer l'ordre technique? J'aimerais qu'on l'explique au député de Lévis, M. Savard.

Le Président (M. Gauvin): Oui, Me Savard, pour l'explication.

M. Savard: La disposition qu'on retrouve à l'article 24 — on doit d'abord un petit peu la regarder pour bien comprendre l'amendement — vise à réviser le nombre d'automobiles autorisées pour certains permis. Ce qui se produit, c'est que, en 1983, il existait des entreprises qui, au moment où la loi a été adoptée pour la première fois, opéraient déjà des services de limousines. Donc, ces droits acquis là ont été reconnus et il y a eu une espèce d'échange de permis, c'est-à-dire que les anciens permis émis auparavant ont été annulés pour être remplacés par de nouveaux permis. Au cours de cette opération-là, ce qu'il faut savoir, c'est qu'un seul permis était délivré pour l'entreprise. Donc, il pouvait y avoir un seul permis de limousine, mais l'autorisation d'exploiter, par exemple, jusqu'à 92 limousines, dans le cas de Limousine Montroyal. Il y a une autre compagnie qui pouvait en exploiter à peu près 85 et une troisième qui a pu en exploiter 2. Donc, ces entreprises, leur nombre a été fixé de façon un peu selon une moyenne à

l'époque. Ça, c'est pour les limousines de l'article 86 et pour les limousines de l'article 90.2. Ce sont des gens qui se sont manifestés un peu par la suite, et c'est en 1985 que le même processus a été fait. La Commission a étudié les cas de ces gens-là pour savoir si, effectivement, ils avaient des droits acquis et a aussi fixé un nombre d'automobiles pouvant être utilisées.

Or, au fil des années, des transporteurs qui avaient des permis d'entreprise, un est actuellement en difficulté financière — je crois que c'est devant les tribunaux pour l'instant, là, sur une faillite ou un transfert — et il y en a un autre qui, de lui-même, a demandé, à un moment donné, de révoquer son permis de limousine. Ce que l'amendement a pour effet de faire, c'est de revoir, après 10 ans, un peu le nombre d'automobiles réellement utilisées par ces gens-là qui ont ce qu'on appelle des permis d'entreprise et de refixer un nombre qui correspond à l'utilisation réelle qu'ils ont faite de leur permis après 10 ans.

Les dates avaient été prévues, initialement, au niveau de projet de loi, pour 1995. Par contre, compte tenu de ce qui se passe auprès des tribunaux, dans le cas de Limousine Montroyal, la date est reportée à 1997 pour donner le temps quand même pour que les débats qui sont auprès des tribunaux puissent être clarifiés. Donc, c'est pour ne pas porter préjudice s'il y a une entreprise qui actuellement est en train de clarifier son statut, son existence même. Donc, on va laisser le temps aux tribunaux de se prononcer et, par la suite, la Commission pourra fixer... Ils auront suffisamment de temps pour pouvoir exploiter un nombre de véhicules, les immatriculer et refixer le nombre réel dont ils ont vraiment besoin, et non pas un nombre arbitraire qui tenait compte à l'époque, en 1983, de l'exploitation de l'aéroport de Dorval, qui était toujours donnée à concession à l'un ou à l'autre, ce qui faisait en sorte qu'on avait, dans les statistiques, des années où il y avait des nombres de limousines qui étaient vraiment démesurés par rapport au besoin réel de limousines des entreprises.

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

M. Garon: Je crois que... Je ne vois pas trop trop le but de l'amendement, parce qu'on dit: «...doit, à compter du 1er avril 1995». Ça veut dire, donc, après le 1er avril 1995. Alors, ça ne veut pas dire qu'elle est obligée de le faire au mois d'avril 1995 ou au mois de mai... On dit: après, à compter du 1er avril 1995. Alors, on dit: «à compter du 1er avril 1995», sauf qu'on ne donne pas l'autorisation de le faire avant le 1er avril 1997. Mais là on maintient des permis inopérants. Comment va-t-on gérer la réalité du nombre de permis, alors qu'on ne pourra pas préjuger de ce qui va arriver par rapport à ces permis-là, qui vont être inactifs, qui vont devant les tribunaux, et on va demander d'établir des normes, des barèmes pour fixer des nombres de permis? Ça veut dire que la loi, à toutes fins pratiques, ne pourra pas fonctionner. Ça va être le fouillis jusqu'au 1er

avril 1997. Comment est-ce que ça va être administrable?

Le Président (M. Gauvin): M. Savard.

M. Savard: Actuellement, Limousine Montroyal n'exploite aucune limousine. Elle attend une décision dans les jours ou les semaines qui viennent de la part des tribunaux. Dans l'hypothèse où la décision lui serait favorable, à ce moment-là, il y a un transfert de permis de Limousine Montroyal qui va se faire dans les jours qui suivent, car une offre d'achat a été déposée pour cette entreprise-là. Les nouveaux acquéreurs, à ce moment-là, vont disposer du délai nécessaire pour immatriculer les automobiles et les exploiter.

Ce que fait l'amendement, c'est un peu de dire à la Commission que cette opération-là ne se fera pas avant 1997 pour la fixation du nombre de véhicules. Ça vise un peu à démontrer au transporteur qu'il dispose d'une plage de temps qui va être suffisante pour lui-même afin d'établir ce dont il a besoin comme véhicules pour pouvoir exploiter. Quatre-vingt-douze, si on considère le fait que l'aéroport ne donne maintenant plus des contrats exclusifs à l'un ou à l'autre, c'est un nombre qui est très élevé pour un exploitant de limousines à Montréal. Le nombre réel qui peut être utilisé et qui peut faire en sorte que l'entreprise est viable est peut-être aux alentours de, je ne sais pas, 40 ou 50 véhicules. Ce sera à l'entreprise elle-même de le juger selon ses besoins, et le nombre sera **fixé** à ça.

Entre-temps, ça n'empêche pas de faire en sorte que les normes générales s'appliquent, car il reste au moins un autre transporteur par limousines à Montréal qui fonctionne, c'est Limousine Montréal, et éventuellement, un moratoire peut être levé, ce qui permettrait aussi à des taxis de se spécialiser en limousines. Donc, les normes peuvent quand même être là, et si, dans les jours qui suivent, Limousine Montroyal règle ses problèmes au niveau judiciaire, à ce moment-là, il va tout simplement réinsérer le système et c'est les mêmes normes qui vont s'appliquer à lui, finalement, qu'à tout autre transporteur par limousines. Donc, on essaie de ne pas porter préjudice à quelqu'un qui est auprès des tribunaux, tout en faisant en sorte que l'ensemble du système continue à évoluer.

M. Garon: Indirectement, on porte préjudice, par exemple, à tous ceux qui travaillaient pour l'entreprise. Eux, on ne s'occupe pas d'eux autres. Tous ceux qui avaient une job, là, on n'a pas beaucoup de soucis de leur sort. On s'occupe seulement du sort de celui qui est devant les tribunaux, qui est en faillite, mais tous ceux qui avaient leur emploi là, ça n'a pas l'air à préoccuper beaucoup le gouvernement et le ministre. Là, à ce moment-là, on lui donne des délais, au fond, qui vont contribuer à empirer la situation des gens qui ont perdu leur emploi et qui voulaient avoir un permis pour continuer l'exploitation de cette entreprise-là comme coopérative.

M. Elkas: Oui, mais je pourrais vous dire qu'il y

a eu une... Ces gens-là auraient pu acheter le permis de Montroyal. Ils ne l'ont pas fait.

M. Garon: Vous avez constitué...

M. Elkas: L'offre a été faite et elle a été refusée. Ce n'était pas ce que la compagnie demandait.

M. Garon: Bien, oui, mais vous avez constitué un monopole et là, vous voudriez que les employés qui ont perdu leur job, leur travail, par le fait que le monopole a fait faillite, qu'ils rachètent le permis du monopole en faillite.

(16 h 20)

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

M. Thérien: Ça, c'est très complexe, parce que la question de Montroyal, c'est en cour, tout ça. Bon. Je pense que la décision va être prise. Le but, d'abord, c'est que, dorénavant, il y ait une voiture et un permis, parce que l'histoire d'avoir un permis et 80 et quelques voitures... Je pense que la loi précise ça davantage, c'est que un permis égale une voiture. Il y a une coopérative qui était intéressée, et elle a fait une offre que la compagnie n'a pas acceptée. Deuxièmement, elle voulait de l'aide gouvernementale en plus pour avoir ça. En fait, la coopérative n'avait pas d'argent.

Ce qu'on dit ici, surtout en levant le moratoire, c'est qu'il y a une possibilité de rachat de taxis, de spécialisation en limousines pour offrir le service de limousine. Par contre, on doit être respectueux de ce qui est en cour, et on donne un délai. Si la cour donne raison à Limousine Montroyal, bien, elle aura deux ans pour immatriculer le nombre de véhicules. Peut-être qu'elle en immatriculera juste 40, mais, au bout de tant d'années, il y aura juste 40 permis. Parce que un permis pour 92 voitures... Il ne faut pas oublier une chose, M. le Président, c'est que les voyageurs qui arrivent à Montréal, ils ne peuvent pas se promener sur des permis, il faut qu'ils se promènent dans des voitures. Là, il y a des permis, mais il n'y a pas de voitures. Alors, une des responsabilités qu'on a, c'est d'offrir la possibilité qu'il y ait des voitures, et une des possibilités, c'est le rachat de taxis et, c'est bien entendu, le délai aussi, qui respecte un peu le jugement de Limousine Montroyal.

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

M. Garon: Ce n'est pas ça, l'effet. L'effet réel, c'est qu'on se sert d'une loi pour maintenir en vie des permis inactifs, des permis qui n'opèrent pas. Moi, j'ai vu comment, dans le secteur des pêches, le Québec s'est fait faire par ça. On a renouvelé des permis à des gens qui ne **pêchaient** pas. On ne le faisait pas à Terre-Neuve. Il n'y avait aucun permis inactif. Il n'y en avait pas en Nouvelle-Écosse. Il y en avait au Québec et au Nouveau-Brunswick. Au Québec, il y en avait 73 permis inactifs. Les gens avaient cessé de pêcher, ils

encadraient leur permis, on comptait ça dans les permis, puis tout le monde était fourré à cause de ça. On ne le faisait pas à Terre-Neuve. Remarquez bien que le sous-ministre Art May ne le faisait pas à Terre-Neuve, il s'occupait de son monde, mais, nous autres, on avait 73 pêcheurs qui avaient leur cadre, un beau cadre avec un beau permis, qui ne **pêchaient** pas, et on a perdu nos quotas avec cette **politique-là**. Résultat? Actuellement, on maintient par la loi un permis inactif... Quand quel'un a un permis qu'il n'utilise pas, c'est bien de valeur, la loi, c'est qu'il perd son permis...

M. Thérien: Oui, mais c'est en cour.

M. Garon: ...normalement.

M. Thérien: On est bien d'accord.

M. Garon: Bien oui.

M. Elkas: Mais par contre... Excusez-moi, mais on a révoqué ce permis-là. La Commission a révoqué le permis, puis ils sont allés en appel et ils ont eu gain de cause, que voulez-vous. Ils ont leurs droits comme d'autres. Mais les employés à qui vous faites référence, ils pourraient acheter les permis et les convertir en limousines aussi, comme les autres veulent faire. Il n'y a rien qui les en empêche. D'ailleurs, ça fait depuis 1991 qu'ils ne travaillent pas, ces gens-là.

M. Thérien: Il a été révoqué, comme vous le souhaitez, mais il y a un mécanisme d'appel, et on ne peut pas aller contre ça.

M. Garon: Non, non. Mais, là, pourquoi avez-vous changé ça?

M. Thérien: On n'a pas changé ça. S'ils ont gain de cause...

M. Garon: Ils ont eu gain de cause quand?

M. Thérien: Non, non, non, ils n'ont pas eu gain de cause, ils sont en appel, c'est-à-dire l'appel a été accepté.

M. Garon: Quand?

Le Président (M. Gauvin): Me Savard.

M. Savard: J'y vais vraiment de mémoire. Il y a eu une révocation... Peut-être que madame...

(Consultation)

Le Président (M. Gauvin): Me Savard.

M. Savard: En septembre 1992, il y a eu une révocation du permis de Limousine Montroyal. Suite à cette révocation-là, l'entreprise s'est présentée auprès

des tribunaux supérieurs, en appel, et la décision de la Commission a été renversée. Donc, l'entreprise s'est représentée devant la Commission pour demander le transfert du permis de Limousine Montroyal à un nouvel acquéreur. Il y a eu audition, et la Commission, le 29 octobre 1992, a refusé le transfert qui était demandé de Limousine Montroyal à l'acquéreur qui était identifié. Suite à cette nouvelle décision, Montroyal s'est représentée auprès de la Cour d'appel et la décision n'est pas encore rendue. Donc, c'est une question de semaines ou de mois avant que la Cour d'appel se reprononce sur cette seconde décision, à savoir: Le permis devait-il être transféré à l'acquéreur identifié ou non?

M. Holden: Sur quelle base sont-ils devant la Cour d'appel contre la décision de la Commission? Madame pourrait peut-être nous aider en parlant directement à la commission.

Le Président (M. Gauvin): Si on nous en fait la demande, oui. M. le ministre, est-ce que madame...

M. Elkas: Il me fait plaisir de vous introduire Me Lise Lambert, qui est commissaire à la Commission des transports du Québec.

Le Président (M. Gauvin): Me Lambert, si vous voulez vous approcher pour qu'on puisse plus facilement vous enregistrer.

Mme Lambert (Lise): Ce sont des questions juridiques qui sont...

M. Holden: Je comprends le droit, madame. J'ai pratiqué pendant 35 ans.

Mme Lambert: Ce sont des questions juridiques extrêmement intéressantes qui sont devant la Cour d'appel du Québec dont la première question est de savoir... C'est que la première fois qu'il y a eu révocation du permis, par la suite, l'entreprise a pris deux pourvois: un devant la Cour supérieure pour faire déclarer la décision ultra vires et, ensuite, elle est allée en appel. L'appel n'a pas encore été décidé de cette première décision qui était du printemps dernier. Relativement aux pourvois en évocation, la Cour supérieure a effectivement cassé la décision de la Commission et nous a dit de tout simplement reprendre l'audition, ce qui a été fait immédiatement les 1, 2 juillet et ensuite au mois de septembre avec une décision dès le mois d'octobre. À ce moment-là, la Commission a simplement refusé le transfert aux acquéreurs qui se sont présentés. Et les motifs d'appel qui sont devant la Cour d'appel sont les suivants...

M. Holden: Le deuxième appel.

Mme Lambert: Le deuxième appel. Ils prétendent qu'il y a force jugée parce que la Commission avait, en quelque sorte, reçu l'instruction de la Cour supérieure

de reprocher dans cette affaire-là. Ils considèrent que la Commission n'a pas à examiner le dossier avant la date.

M. Holden: La Cour d'appel n'a pas dit quoi décider quand ils ont renvoyé la cause, quand même.

Mme Lambert: Deuxième chose... Mais c'est ce qui est devant la cour. Ensuite, il y a une importante question de droit sur la loi sur les arrangements avec les créanciers, à savoir: Est-ce qu'il faut une autorisation de la Cour supérieure pour introduire ce genre de pourvois devant la Commission, même d'un transfert? C'est une importante question de droit qui n'a pas fait l'objet de l'attention de la Cour supérieure. Lorsqu'ils ont renvoyé le dossier devant nous autres, c'est essentiellement pour ce motif-là. Ils nous ont demandé d'étudier, effectivement, la décision et la situation de Montroyal à la lumière de cette loi spécifique. Alors, devant cette instruction de la Cour supérieure, nous avons repris l'audience en étudiant cet aspect-là et c'est ce qui est devant la Cour d'appel. On nous dit qu'on a mal fait cette étude. Alors, vous voyez que ce sont d'intéressantes questions, puisque la Cour supérieure n'avait pas voulu se prononcer une première fois de la manière, de la façon dont on devait le faire. Nous avons repris notre travail pour essayer de l'améliorer ou de la transformer ou de l'adapter aux instructions le mieux qu'on a pu, et, bien entendu...

M. Holden: Ça pourrait revenir à la Commission encore une fois?

Mme Lambert: Oui. C'est sûr que ça va revenir à un moment ou l'autre, puisque tout ce qui a été fait, c'est tout simplement un refus actuellement.

M. Holden: S'ils ont dit qu'il fallait l'autorisation de la Cour supérieure avant de se présenter, ça va recommencer à neuf, quoi.

Mme Lambert: On verra suivant les instructions de la Cour d'appel.

M. Holden: Mais ça peut durer longtemps.

Mme Lambert: Je crois que oui, compte tenu des implications et des montants en cause. C'est sûr qu'il va pouvoir y avoir...

M. Holden: On pourrait même demander la permission d'aller en Cour suprême.

Mme Lambert: On ne peut présumer de ce que les parties vont faire, mais il est sûr que l'important, c'est que vous avez non seulement des questions de transport là-dedans, mais vous avez aussi des questions avec les nouvelles lois, comme la loi sur les arrangements avec les créanciers, que vous savez.

M. Holden: Ce n'est pas sous la nouvelle loi,

quand même, parce que ça a commencé avant que la nouvelle loi entre en vigueur. La nouvelle loi de faillite, je veux dire.

Mme Lambert: Et pour vous complexifier le dossier, pour être sûr que vous allez avoir l'ensemble des problèmes juridiques qui se posent, c'est que la loi sur les arrangements sur les créanciers, il y a eu un jugement qui l'a fait perdre, ce privilège-là, à Limousine Montroyal, et cette décision-là est aussi en appel. Alors, voyez-vous, ils sont rendus avec trois appels qui vont... Vu que vous avez pratiqué le droit, vous pouvez voir l'ampleur des questions qui se posent.
(16 h 30)

M. Holden: Oui, oui. On se demandait si le délai était trop long, mais ce n'est peut-être pas assez long.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Lambert: Alors, vous pouvez voir l'ampleur des questions...

M. Holden: Oui, oui.

Mme Lambert: ...qui se posent dans ce dossier-là.

M. Holden: Merci.

Mme Lambert: Alors, on ne... Je veux dire, moi, je ne donne pas d'opinion sur ce qui va arriver ou pas, surtout pas...

M. Holden: Non, non. Les juges de la Cour d'appel...

Mme Lambert: ...parce que ça va peut-être nous...

M. Holden: ...vont vous trouver coupable d'outrage.

Le Président (M. Gauvin): Merci, Mme Lambert. M. le député de Lévis, est-ce que... Est-ce que l'amendement est adopté, M. le député de Lévis, tel que présenté par M. le ministre?

Une voix: Adopté.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Adopté sur division. Donc, j'appelle l'article 95... c'est-à-dire le paragraphe 90.5 est adopté sur division... l'amendement, c'est-à-dire.

J'appelle l'article 90.6, M. le ministre.

M. Elkas: M. le Président, cette disposition impose l'obligation aux titulaires visés à l'article 90.5 de déclarer à la Commission l'endroit où leurs limousines

ou limousines de grand luxe sont garées. Cette déclaration est importante afin, d'une part, éviter...

M. Garon: Non, on est à 90.5 tel qu'amendé, là.

Le Président (M. Gauvin): Ah oui! Excusez-moi. Excusez-moi.

M. Elkas: Oui. Tel qu'amendé.

Le Président (M. Gauvin): C'est ce que j'essayais de... Oui. Donc, on est en train de clarifier 90.5, tel qu'amendé. Est-ce que 90.5, tel qu'amendé...

M. Garon: On voudrait avoir les explications du ministre. Il a parlé de son amendement. Il n'a pas parlé du fond, à date.

Le Président (M. Gauvin): Donc, je retire la demande que je vous avais faite de présenter 90.6. Il est évident qu'on doit adopter 90.5, tel qu'amendé. C'est-à-dire l'amendement, si on se rappelle, changeait des dates.

Une voix: On ne change pas le fond, on change des dates.

M. Garon: Oui, mais, le fond, on n'en a pas parlé. Il a présenté l'amendement, mais il n'a pas présenté l'article de fond.

Le Président (M. Gauvin): Oui, oui.

M. Elkas: Cette disposition permettrait à la Commission de réviser le nombre d'automobiles dont elle a autorisé l'exploitation en vertu d'un permis d'entreprise de limousines ou de limousines de grand luxe, puisque la situation de ces transporteurs a grandement changé depuis la date de la délivrance de leur permis. Afin, toutefois, de ne pas causer de préjudice à ces entreprises, tout en respectant un des principes de la Loi sur le transport par taxi, à l'effet qu'un permis doit être exploité, tant la période de référence que la date de révision du nombre d'automobiles ont été choisies afin de refléter une exploitation réelle.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, 90.5, tel qu'amendé...

M. Holden: M. le Président...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Westmount, oui.

M. Holden: ...si on n'adoptait pas l'amendement, le statu quo serait... Est-ce qu'il y aurait un changement dans le statu quo? Ça resterait pareil? Ça resterait tel que c'est actuellement, là?

M. Savard: Si l'article 90.5, tel qu'amendé,

n'existait pas, n'était pas adopté, c'est-à-dire qu'il resterait toujours une possibilité sur le permis d'entreprise et, là, je vais prendre l'exemple de Limousine Montroyal, de varier le nombre de véhicules de 1 à 92... Donc, ce serait cette possibilité-là d'élasticité du permis.

Par contre, lorsqu'on songe à l'ensemble du système de limousines à Montréal, dans le cadre d'une levée du moratoire, ça deviendrait, à ce moment-là, très problématique pour des titulaires de permis de taxi de spécialiser leur taxi pour devenir une limousine, sachant que, quand la période économique est sévère, à ce moment-là, leur concurrent réduit à volonté son nombre de permis... toujours sur son permis, son nombre de limousines, et, lorsque la situation économique est favorable, à ce moment-là, il augmente à volonté aussi son nombre d'automobiles sur son permis.

Donc, la concurrence devient plus difficile entre les gens. C'est que, pour tous les autres, sauf les droits acquis, dont Limousine Montroyal est le plus gros représentant, les gens, c'est: un permis, une automobile, qui vont être spécialisés en limousines lorsque le moratoire sera levé.

Par contre, ils font affaire sur une base de concurrence qui ne serait pas tout à fait équitable parce que leur concurrent, lui, peut varier selon les récessions, en enlever, en remettre, et ça ne lui coûte rien de plus, finalement, de jouer sur ce nombre-là qui est artificiel, parce qu'il a été fixé dans un autre contexte, il y a 10 ans, où l'aéroport donnait des exclusivités et qu'il n'y avait que deux gros concurrents, qui étaient Limousine Montroyal et l'autre, c'était Contact Limousine. Contact étant disparue, seule reste aujourd'hui Limousine Montroyal au niveau de cette possibilité-là et, si on le met, à ce moment-là, en contexte économique avec des gens qui ont un permis, une automobile, la concurrence n'est pas réelle entre les deux.

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

M. Holden: Si j'ai bien compris, je ne sais pas si vous en avez parlé avant mon arrivée, mais l'aéroport ne fait plus de monopole. Le ministre des Transports fédéral, il n'y en a plus. Et est-ce qu'on sait... maintenant, je sais que c'est Aéroports de Montréal qui gèrent Dorval, et c'est quoi... C'est Mirabel aussi?

M. Elkas: Les deux. Ils font les deux, oui.

M. Holden: Et quel est le système pour les limousines, maintenant, à l'aéroport?

M. Elkas: Il n'y en a pas.

M. Holden: Il n'y a pas de contrat. Il n'y a rien.

M. Elkas: Il n'y a pas de contrat dans le moment.

Le Président (M. Gauvin): Je pense que...

M. Holden: Sauf qu'on donne le droit à un taxi de Montréal, pendant trois mois, d'aller à l'aéroport, puis on change; il y a un quota quelconque, là.

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel voudrait préciser certaines choses.

M. Trudel (Michel): Oui. Présentement donc, Limousine Montroyal, qui avait le contrat, n'exploite pas. Entre-temps, les autorités aéroportuaires ont accepté que des limousines, comme les limousines de grand luxe, ceux qui ont des permis de cette nature-là, elles ont accepté qu'ils viennent chercher leurs clients à l'aéroport, et ils sont en train de mettre en place un système, au moment où on se parle, qui va permettre d'identifier les limousines qui viennent chercher leurs clients. Il y aura un répartiteur auquel on s'adressera pour avoir le service de limousine, pour avoir recours au service de limousine.

M. Holden: Il y aurait un endroit pour les limousines de stationner...

M. Trudel (Michel): C'est ça.

M. Holden: ...en attendant, puis il y aurait un «dispatcher» qui va dire...

M. Trudel (Michel): Oui... Pas nécessairement...

M. Holden: ...l'auto de M. Holden peut venir. C'est ça qu'on m'a dit, en tout cas.

M. Trudel (Michel): Oui. Ils sont en train de mettre en place ce système-là. C'est pour éviter aussi que des chauffeurs de limousine rentrent dans la ligne...

M. Holden: Oui, dans la ligne. Oui, oui.

M. Trudel (Michel): ...et, aussi, rentrent dans l'aéroport pour aller chercher leurs clients.

M. Holden: Oui.

M. Trudel (Michel): Ils faisaient une certaine forme de maraudage, à ce moment-là.

M. Holden: Alors, ce n'est pas encore...

M. Trudel (Michel): Ils sont en train de le mettre en place, le système. Où ils en sont exactement dans leur processus? Ils sont en train de mettre en place leur système pour contrôler aussi, exiger des droits, des permis et, éventuellement, ils vont payer...

M. Holden: Des permis nouveaux, là?

M. Trudel (Michel): Non, non, non. C'est des permis. Je crois que c'est 50 \$ par année.

Le Président (M. Gauvin): Je vous remercie. Je pense qu'on... J'ai une demande pour suspendre quelques minutes. M. le ministre aurait une urgence, un téléphone urgent à faire.

(Suspension de la séance à 16 h 38)

(Reprise à 16 h 43)

Le Président (M. Gauvin): Nous reprenons nos travaux et j'appelle à nouveau l'article 90.5, tel qu'amendé. Est-ce que l'article 90.5, tel qu'amendé, est adopté?

M. Holden: ...d'opérer, espérant que ça marche.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 90.5, tel qu'amendé...

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. J'appelle à nouveau, M. le ministre, l'article 90.6. Je m'excuse pour tantôt.

M. Elkas: Il n'y a pas de problème. Cette disposition impose l'obligation du titulaire visé à l'article 90.5 de déclarer à la Commission l'endroit où leurs limousines ou limousines de grand luxe sont garées. Cette déclaration est importante afin, d'une part, d'éviter le maraudage, d'autre part, de permettre aux autorités régionales d'imposer et de percevoir un droit annuel en placement des droits versés actuellement au gouvernement. On peut se référer à l'article 16 de ce projet.

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

M. Elkas: On parlait de l'amende, la dernière fois. Puis, là, bien, c'est... on crée l'obligation.

M. Garon: Bien, l'obligation de dire en tout temps où sont garées les automobiles pour fin de remisage ou d'entretien, alors que le règlement disait: Elles sont garées habituellement pour fin de remisage ou d'entretien. Ça veut dire qu'on met une obligation exorbitante qui pourra créer des problèmes. Et le ministre ne le croit pas, hein, mais sauf qu'actuellement on vit au Québec dans un système d'illégalité à peu près total.

J'ai posé des questions, aujourd'hui, au ministre. Il m'a répondu, mais j'ai l'occasion de revenir là-dessus. Il y a des gens, je pense bien, qui ne lui disent pas à quel point ça ne fonctionne pas. Pourquoi? Parce qu'on crée des affaires qui n'ont pas de bon sens.

Là, on donne un système. On dit: Elles sont garées pour fin de remisage ou d'entretien, alors que, quand il nous donnait des explications, ce matin, il parlait de... il voulait savoir où était la place d'affaires. Je ne vois pas de problème avec la place d'affaires. Où

sont habituellement garées les automobiles, les limousines, il n'y a pas de problème. Mais, là, on va dire, si elles sont garées, et puis, habituellement, c'est n'importe quand, tout le temps. On n'a rien qu'à envoyer des fax, tu sais.

Et là il va falloir qu'il s'achète un fax, quasiment un fax ambulant sur son automobile pour pouvoir envoyer ses fax et dire: Je m'en vais là, je m'en vais là, je vais être là, si vous voulez savoir où je suis, là. À moins d'avoir un «tracer», comprenez-vous, avec comme ça un 0,05 \$, un genre de plaque de métal qui peut être suivi par les ordinateurs par satellite, sans doute, pour, en tout temps, savoir où sont les limousines. Tu sais, ça n'a pas de bon sens!

Ça n'a pas de bon sens, parce que qu'est-ce qu'on vise, là? On est en train d'être la risée dans le monde entier. On va avoir le prix «Big Brother», bientôt, apparemment, parce que le gouvernement abuse. Aujourd'hui, il y a des gens... On abuse parce que, pour fins de vérifier des choses, on crée des kits épouvantables. On n'a pas de carte d'identité, mais là on va être photographiés à chaque fois qu'on va avoir une carte. On va être photographiés sur le permis de conduire, photographiés sur la carte d'assurance automobile, puis on n'a pas... On serait aussi bien d'avoir des permis d'identité comme en Europe, tant qu'à y être. Autrement, on va être identifiés partout. On va passer notre temps sur la photo, comprenez-vous?

Alors, là, aujourd'hui, on prend un gros kit encore, parce qu'on veut faire un certain contrôle. Puis je comprends qu'on veut faire un contrôle. Mais là on se donne un kit urbi et orbi, mur à mur, qui va créer des situations bureaucratiques où les gens, si on veut emmerder quelqu'un, on va pouvoir le faire de façon absolue. Je sais comment les lois se font. Les bureaucrates demandent aux avocats de faire des lois, puis les ministres... il y a des ministres qui les étudient, puis qui ne les étudient pas. Les ministres qui les étudient enlèvent ces abus-là, puis il y a d'autres ministres qui les laissent passer, puis les défendent, tu sais, sauf que c'est abusif. C'est abusif de demander des choses comme ça.

Puis, normalement, on vise à contrôler ce qu'on veut contrôler, mais il faut se demander si ce qu'on veut contrôler est nécessaire parce que, à un moment donné, sous prétexte de protéger quelqu'un, on peut demander un permis pour respirer, tant qu'à y être. On va demander un permis pour boire de l'eau, un permis pour chanter, quand on prend son bain, tu sais, un permis pour n'importe quoi. C'est possible de faire un permis, mais sauf que ça n'a pas de bon sens. C'est trop fort, c'est...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 90.6 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. J'appelle l'article 91, toujours à l'article 24, le paragraphe 91. Excusez-moi. Excusez, l'article. Non. J'appelle toujours, M. le ministre, l'article 91. Pour ce qui est du titre, on va le faire adopter à la fin.

Autres permis de taxi spécialisés

Transport lors d'occasions particulières

M. Elkas: Cette disposition permet à la Commission de délivrer un nouveau permis de taxi spécialisé dont l'exploitation est restreinte au transport lors de baptêmes, mariages ou funérailles. Ce permis autorise à desservir tout le territoire du Québec. Son conducteur n'aura pas à être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi pour conduire une automobile attachée à ce permis. Cette disposition fait suite à celle introduite par l'article 1 du présent projet à l'effet de modifier substantiellement le paragraphe 4° de l'article 2 de la loi. Encore, on crée l'obligation. On en a débattu ce matin.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, avez-vous des commentaires à 91? Est-ce que l'article 91 est adopté?

M. Holden: Un instant!

Le Président (M. Gauvin): Oui?

M. Garon: Il n'avait pas besoin de permis, à date, pour faire ça. Là, actuellement, il n'a pas besoin de permis pour faire ça.

M. Elkas: Non, c'est une exception.

M. Garon: Bon! C'est parce que vous avez l'air surpris. Vous pensez que ça en prenait un. Et là on demande un permis.

M. Elkas: Non, non. Je ne comprenais pas la première question que vous aviez posée.

M. Garon: Là, on demande un permis, maintenant. Pourquoi? Il n'y en avait pas de permis avant. C'est un nouveau permis encore.

Le Président (M. Gauvin): M. Trudel.

M. Trudel (Michel): Oui. En fait, l'exception qui existait au niveau de la loi permettait à des gens de s'annoncer pour les services de limousine. Ils marquaient, par exemple, dans la publicité: «mariages, baptêmes et funérailles» et, effectivement, recevaient des appels qui débordaient largement les activités de transport auxquelles ils avaient droit. Alors... et les gens prétendaient qu'avant ils avaient des permis. C'étaient justement des permis restreints. Donc, on réintroduit ces permis-là, mais limités aux activités qui étaient prévues dans l'exception et, auparavant, les activités qui étaient prévues à leur ancien permis.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. Trudel.
(16 h 50)

M. Garon: Les graduations, vous les avez oubliées?

M. Elkas: Non, les graduations, c'est ce qu'on parle...

M. Garon: Vous n'avez pas tout voulu prendre d'une claque, là. La graduation, ça va être l'an prochain.

M. Holden: Est-ce que...

M. Garon: Est-ce que ça va prendre un permis différent pour la graduation du cégep ou bien à l'université, hein?

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Holden: Est-ce qu'on a déterminé le volume de ces trois activités-là? Ça suffit pour des gens de faire uniquement ça...

M. Elkas: Non, non.

M. Holden: ...ou d'avoir un permis spécial en plus de faire autre chose? C'est quoi?

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

M. Elkas: Normally, these people do this as a part-time thing, you know. They lease their services out to a funeral service or as, I said, graduation, but... Wedding. Sorry! Did I say graduation? Sorry! I will pull back. Weddings, funerals and christenings.

M. Holden: There are less and less weddings and more and more funerals, I find, among my friends.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Holden: But do they have a normal big car which they use themselves and then, occasionally, they have a permit, they work on weddings? Is that how it works?

M. Elkas: That's right, yes. The guy can have a job and he goes and works on weekends, you know.

M. Holden: But are you taking away business from people who are full-time operator of limousine service?

M. Trudel (Michel): En fait, si vous permettez, les entreprises de limousines ordinaires peuvent desservir ces occasions-là: mariages, baptêmes, funérailles. Elles peuvent desservir toute forme d'occasion. Dans ce

cas-là, c'était les anciens permis qui étaient limités à ça et on a enlevé les anciens permis par l'exception qui a été créée par la loi de 1983, sauf que cette exception-là a créé problème parce que les gens débordaient.

M. Holden: Les gens trichaient.

M. Trudel (Michel): Et, d'autre part, aussi, une question de sécurité publique. Ces véhicules-là ne sont pas vérifiés mécaniquement alors qu'ils font du transport public lors de mariages.

M. Holden: En allant à l'église, une fois, quelqu'un a vu une femme, puis...

M. Trudel (Michel): Disons un accident.

M. Holden: Get me to the church on time.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Le mariage en retard.

M. Garon: En quoi ça va être plus facile d'administrer avec un permis alors qu'il y avait une exception, il n'y avait pas de permis?

M. Trudel (Michel): D'une part, il va y avoir une identification sur le véhicule. D'autre part, il faut dire aussi qu'on se donne un pouvoir d'encadrement de la publicité de ces entreprises-là. Présentement, quelqu'un peut s'annoncer pour faire du transport pour les occasions restreintes: mariages, baptêmes, funérailles. Il a le droit de s'annoncer. Il a le droit de donner ce service-là, mais il déborde largement ces activités-là.

M. Garon: Les baptêmes, est-ce juste les baptêmes catholiques ou si bien si...

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...c'est un baptême d'une autre religion? Est-ce que ça prend un permis aussi? C'est quoi? C'est juste les baptêmes catholiques? C'est quoi?

M. Holden: Non, non, protestants aussi. On a des baptêmes, nous autres.

M. Elkas: Comment ça se fait... Il assiste un peu, lui, hein, ou bien...

M. Garon: Les baptêmes par immersion sont-ils compris?

M. Elkas: Tu oublies qu'il y a une couple de protestants dans la salle, là.

M. Garon: Non, non, moi, je n'ai rien contre les protestants.

M. Elkas: Oui, oui, oui, presque.

M. Garon: Mon ancêtre a quitté la France, apparemment, parce qu'il était protestant.

Le Président (M. Gauvin): Pour revenir au paragraphe 91 de l'article 24... l'article 91 de 24.

M. Garon: Il ne voulait pas se faire tuer. Mais pourquoi juste les baptêmes? Les baptêmes, c'est les baptêmes catholiques?

Une voix: Bien non... Comment tu fais pour traiter des baptêmes...

M. Garon: Hein?

M. Holden: Non, mais un baptême chrétien.

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Garon: Bien oui, moi, je ne connais pas d'autres...

M. Thérien: C'est chrétien, mais ce n'est pas catholique.

M. Garon: Chrétien, oui, mettons.

M. Holden: Un musulman qui veut faire quelque chose, il ne peut pas...

M. Garon: Le musulman, lui, il n'a pas besoin de permis?

M. Elkas: Je ne sais pas, moi. Je ne suis pas au courant s'ils sont baptisés ou non.

M. Garon: Non, non, mais c'est vrai.

Une voix: Transport par Chamy.

M. Garon: Pourquoi vous transportez quelqu'un à un baptême, entre vous et moi? Ça prend un permis.

M. Holden: Un Juif qui veut faire...

Mme Pelchat: C'est un choix personnel.

M. Garon: Oui, oui, je comprends. Mais pourquoi ça prend un permis? Avant, c'était exempté.

M. Thérien: Il y en avait un. Ça a été exempté, puis on revient à ça.

M. Garon: Oui.

M. Holden: Oui, les gens trichaient.

Mme Pelchat: Les gens en commission parlent-

taire sont venus nous dire que ces gens-là enlevaient de la business aux gens qui avaient des permis. C'est ça qu'ils sont venus nous dire.

Le Président (M. Gauvin): Donc, M. le député de Lévis, est-ce que l'article 91 est adopté?

M. Garon: Le permis pour les funérailles, c'est pour transporter la personne décédée ou les vivants?

Mme Pelchat: Les vivants.

M. Garon: Le permis pour les funérailles, c'est pour transporter qui?

M. Holden: Les deux.

M. Garon: C'est pour le corbillard ou bien si c'est pour...

M. Elkas: C'est le cortège.

M. Garon: C'est le cortège?

M. Elkas: Le cortège, oui.

M. Holden: Puis le corbillard?

M. Thérien: Ce n'est pas une limousine, un corbillard. C'est un corbillard.

Mme Pelchat: Franchement, là!

M. Garon: Là, ça va être réglementé. Quand on dit un permis pour les funérailles, moi, je ne sais pas ce que ça couvre.

Le Président (M. Gauvin): Là, on va clarifier une chose: c'est que tout le monde parle en même temps, et je ne suis pas sûr qu'on va pouvoir facilement enregistrer les débats. La question du député de Lévis. Il s'adressait à M. le ministre. M. le ministre, vous voulez confirmer que...

M. Elkas: Le corbillard est exempté.

M. Garon: Le corbillard est exempté?

M. Elkas: Oui, par la loi, oui.

M. Garon: Reste exempté?

Le Président (M. Gauvin): Le corbillard, on nous informe qu'il est exempté. M. le ministre.

M. Elkas: Oui, il reste exempté.

M. Thérien: C'est le transport de personnes, c'est un mort. Le transport de personnes.

Une voix: La personne ne peut pas... c'est un mort.

M. Thérien: Bien oui, c'est un mort.

M. Garon: On calcule que c'est le dernier voyage. Ça fait qu'on calcule que, là, il n'a pas besoin de permis.

M. Thérien: O.K. C'est ça, c'est ça. Ce n'est pas...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, est-ce que l'article 91 est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle l'article 91.1.

M. Elkas: Cette disposition est dépendante de l'article 90.6, introduit par l'article 24 du projet, et de l'article 94.0.6, introduit par l'article 27 du projet.

M. Garon: Une autre affaire.

Une voix: C'est la même chose.

M. Garon: Bien oui, mais là ce n'est pas les mêmes véhicules. Ça, ce sont les permis délivrés en vertu de l'article 91.

M. Elkas: C'est la même chose que l'autre, sauf que ceux-là sont des permis restreints.

M. Garon: Oui. Sur division.

Le Président (M. Gauvin): L'article 91.1, adopté sur division. J'appelle l'article 92, M. le ministre.

M. Elkas: Cette disposition vise, malgré l'introduction d'un nouveau permis restreint à des occasions spéciales, à n'enlever aucun marché aux titulaires d'un permis de taxi, de limousine ou de limousine de grand luxe qui exploitent actuellement un tel marché. Par contre, ils n'auront pas plus de droits et devront exploiter à l'aide des automobiles déjà attachées à leur permis.

M. Garon: Pardon?

Mme Pelchat: Ils ont déjà un permis.

M. Elkas: Une personne qui a déjà un permis spécialisé peut offrir le service, là, tel qu'il a été expliqué par M. Trudel.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que... M. le député de Lévis, avez-vous d'autres commentaires au sujet de l'article 92?

Une voix: Oui.

M. Garon: Un instant.

(Consultation)

M. Garon: En droit, c'est précis. Qu'est-ce que vous voulez dire quand vous... Le député de Westmount a raison, quand il dit... vous dites: «un transport comparable à celui autorisé en vertu de l'article 91».

Le Président (M. Gauvin): M. Savard.

M. Savard: La disposition vise, malgré l'introduction d'un nouveau permis restreint: baptêmes, funérailles, mariages, à ne pas faire en sorte que le taxi régulier ne puisse pas faire de baptêmes, funérailles, mariages, à ne pas empêcher quelqu'un qui a un permis de limousine ou de limousine de grand luxe de faire de baptêmes, funérailles, mariages. C'est une disposition qui existe déjà dans la loi pour le taxi régulier, si on le compare à taxi, limousine et limousine de grand luxe, à l'article 22 de la loi actuelle, et c'est sensiblement la même phraséologie qui est retenue. Donc, à l'article 22 de la loi actuelle, on a permis, effectivement, aux taxis de faire des services qui pouvaient ressembler, par ailleurs, dans certains cas, à des services de limousine.

Au niveau de l'article 92, ce que l'on fait, c'est tout simplement confirmer qu'on n'enlève aucun droit aux taxis, limousines et limousines de grand luxe car eux-mêmes, déjà, faisaient, à l'occasion, des baptêmes, funérailles, mariages. Donc, on fait tout simplement protéger les droits de tout le monde.

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

M. Holden: Pourquoi vous ne dites pas... Je trouve que c'est aller en reculant, au lieu de dire: Un permis de taxi peut faire ce qui est écrit dans l'article 91.

Une voix: ...

M. Holden: Bien, en tout cas, c'est une façon d'approcher que...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 92 est adopté?

Une voix: Un instant.

M. Elkas: Adopté.

Une voix: Oui, oui.

M. Garon: C'est drôlement rédigé, hein?

M. Holden: C'est leur rédaction.

M. Garon: C'est leur rédaction. Il faut lire plusieurs fois pour tenter de comprendre. Normalement... (17 heures)

M. Holden: Rien dans cette loi n'empêche le taxi de faire ce qu'il peut faire selon le cas, quoi. Un taxi peut faire tous ces travaux-là. Si quelqu'un veut engager un taxi à la place d'une limousine, il peut le faire.

Le Président (M. Gauvin): Brièvement, M. Savard, pour compléter.

M. Savard: Juste un petit élément, c'est que, lorsqu'on accorde un droit, un privilège ou qu'on crée une obligation, on doit le faire sur une personne, donc le titulaire de permis et non pas sur le taxi lui-même, qui est une automobile. Donc, si on veut que la disposition porte, le sujet doit être une personne. C'est pour ça qu'on commence toujours en disant: Le titulaire peut, le titulaire doit ou des choses du genre. C'est des règles de rédaction.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. Savard. Est-ce que ça complète l'information, M. le député de Westmount?

M. Holden: Oui, moi, je trouve que tout le monde peut conduire qui que ce soit à des funérailles, permis ou pas de permis. C'est la liberté absolue de... Écoutez...

M. Elkas: I paid for it and, fine, be my guest, you know. As long as you do not compete with somebody who has already put out some money for a permit and has his car verified when he had to, it is fine. But, you know, if you are going to pay a guy that comes and does a funeral for you, then I think he should also line up by the rules.

Le Président (M. Gauvin): Quelqu'un qui déclare une entreprise commerciale comme offrant des services rémunérés, je pense que c'est tout à fait normal, dans notre société, qu'on aille solliciter un permis parce qu'il y a suffisamment de choses de réglementées.

M. Holden: Ouf! Ça, c'est déjà dans l'article 91 et, ensuite, on dit: Et un taxi peut faire la même chose.

M. Elkas: Ceux qui ont payé le gros prix, ceux qui ont payé un taxi, qui ont payé quarante...

M. Holden: Mais pourquoi? Tout le monde... Est-ce qu'il y a un empêchement à qui que ce soit: un taxi ou un particulier ou...

M. Garon: C'est parce que, là, vous employez une grande circonlocution pour dire que, dans le fond... ce qui vous dit que celui qui a un permis de taxi et un permis de limousine peut effectuer les transports qui sont prévus à l'article 91. Vous avez un transport com-

parable à celui autorisé en vertu de l'article 91 sans être titulaire d'un tel permis. Comparable, tu ne vois pas ça souvent, ça. Comparable, ça veut dire quoi? Ça veut dire qui se compare à. Dans le fond, ce n'est pas ça que vous dites. Vous voulez dire: il peut faire la même chose. Qu'est-ce que vous...

M. Elkas: C'est ça.

Le Président (M. Gauvin): M. Savard...

M. Garon: Bien oui, mais c'est parce que c'est mal dit.

M. Elkas: Bien, là, c'est...

Le Président (M. Gauvin): Excusez...

M. Garon: Un transport comparable.

Le Président (M. Gauvin): M. Savard, voulez-vous...

M. Elkas: Le légiste, ça, qu'est-ce que tu veux?

M. Garon: Non, non, mais parce que...

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que vous voulez ajouter, M. Savard, brièvement quelques mots?

M. Savard: Très brièvement. C'est que le mot «comparable», dans la même notion, se retrouve déjà à l'article 22 de la loi. Donc, on réutilise des mots semblables. Deuxièmement, c'est que, oui, c'est interdit de transporter qui que ce soit contre rémunération. L'article 3 de la loi fait une prohibition qui est générale et, troisièmement, c'est que 91 crée une catégorie de permis très particulière, mais 92 n'a pour effet que, dans le cas de transport rémunéré de personnes, de ne pas enlever de droits pour pouvoir faire des baptêmes, funérailles, mariages. Mais, évidemment, c'est uniquement s'il y a un paiement, là, qui est fait pour cette course-là.

Le Président (M. Gauvin): Merci. J'appelle à nouveau l'article... Est-ce que ça complète l'information, M. le député de Lévis?

Une voix: Adopté.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Adopté sur division.

M. Garon: J'aime ça que ça soit écrit, même si... C'était mal rédigé dans le passé. Ce n'est pas obligé d'être mal rédigé dans l'avenir.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, j'appelle l'article 93.

M. Elkas: Ces dispositions permettent à la Commission de délivrer un nouveau permis de taxi spécialisé dont l'exploitation est restreinte au transport par automobile antique. Le conducteur de ce permis n'aura pas à être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi. Ce permis permet de desservir tout le territoire du Québec. Il est délivré pour une période de 6 mois. Il correspond aux usages pour ce type de transport et est renouvelable.

La raison qu'on a 6 mois, il va sans dire, c'est qu'on doit faire des vérifications mécaniques sur le véhicule, vu que le véhicule a au moins 30 ans.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis. Des commentaires à l'article 93?

M. Garon: Moi, si je me fais faire une automobile, là... j'ai vu qu'il y avait des gens... j'ai eu, déjà, je ne sais pas s'ils fabriquent encore, mais, à un moment donné, on prenait un moteur de Volkswagen, puis on mettait une carrosserie d'automobile antique. L'automobile avait toute l'apparence d'une automobile antique, sauf que sa mécanique n'était pas antique du tout. Tu sais, j'ai vu ça, à un moment donné, qu'on fabriquait ça, si ma mémoire est bonne. C'est dans le bout de Granby.

M. Elkas: ...kit, ça. C'est un kit.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Ce n'était pas un kit, ça?

M. Garon: Je ne me souviens pas. C'est possible. Je me demande si quelqu'un, à un moment donné, qui déciderait de faire du taxi avec une automobile antique, est-ce que, lui, il pourrait embarquer?

M. Elkas: Il faut que ce soit une auto qui a 30 ans. Comme le kit dont vous parlez, là...

M. Garon: C'est de l'imitation. C'est la même affaire...

M. Elkas: ...je pense que, si je ne m'abuse, là, c'est de l'imitation, mais c'est du nouveau. Qu'il s'achète un permis de taxi. Le véhicule n'a pas 30 ans comme tel. C'est...

M. Garon: Moi, si je m'achète une Ford à pédales, là, je pourrais avoir... ça, ça a plus que 30 ans, je pourrais faire promener du monde avec un permis spécial.

M. Elkas: Oui, et vous pourriez venir me chercher, oui.

M. Holden: Les deux antiquités ensemble.

M. Garon: Pardon?

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Vous avez de l'expérience, hein?

M. Elkas: Les deux quoi?

Une voix: ...les deux ensemble.

M. Garon: Certainement. Vous riez, mais l'endroit... On n'avait...

Le Président (M. Gauvin): J'aimerais revenir à l'article 93, tel que présenté.

M. Holden: I will drive. I will give my driver to drive him.

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Article 93, tel que présenté par M. le ministre. Est-ce que l'article 93 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Est-ce que ça prendrait la manivelle pour partir le moteur?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, est-ce que l'article 93 est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. Article 94, M. le ministre.

M. Elkas: C'est le même.

Le Président (M. Gauvin): L'article 94, c'est un peu la même chose.

M. Elkas: Ça spécifie la période, M. le Président. C'est 6 mois, oui.

Le Président (M. Gauvin): Des commentaires, M. le député de Lévis?

M. Holden: C'est parce que l'auto ne durera pas plus que 6 mois, des fois.

M. Garon: Pourquoi cette histoire de 6 mois?

M. Elkas: S'assurer... pour s'assurer la vérification mécanique. Tu sais, on ne parle pas de neuf, là.

M. Garon: Est-ce que ça pourrait être un vieux «snowmobile»?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Ah oui! Vous vous souvenez, si je me rappelle, on a été inondé... non pas inondé, on avait eu plusieurs demandes de gens qui voulaient s'en servir, à l'occasion. Alors, c'est assez difficile de donner, à l'occasion. Ça crée de l'ouvrage pour... Les occasions spéciales, c'est toujours remettre des permis pour... Alors, on s'est dit: Pourquoi pas? Est-ce qu'on accepterait 6 mois? Je pense que quelqu'un nous l'avait suggéré, et je pense que c'est très, très bon, et il pourrait le renouveler aux 6 mois. En plus de ça, ça lui permet de faire une vérification mécanique aux 6 mois.

M. Holden: Est-ce qu'il paie la moitié pour 6 mois?

M. Elkas: Mais la moitié de 12 mois, oui.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): L'article 94 est adopté sur division.

M. Garon: Là, on va passer son temps devant la commission.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que j'appelle l'article 24 dans son ensemble, tel qu'amendé? Est-ce qu'il est...

Une voix: Adopté.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): L'article 24 est adopté sur division. M. le ministre, on appelle l'article 25.

M. Elkas: Texte proposé: Cette loi est modifiée par le remplacement, après l'article 94, de «Chapitre VI.0.1» par «Section II». C'est un changement du nom du titre. Cette modification est en concordance avec celle introduite par l'article 24 du présent projet, puis on vient de l'adopter.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis. À 25, on parle du nom du titre.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 25 est adopté. J'appelle l'article 26. M. le ministre.

M. Elkas: L'article 94.0.5 de cette loi est modifié par le remplacement de «49 à 59 et 61» par «49, 50 et 51 à 59», et cette modification est en concordance avec celle introduite par l'article 23 du présent projet.

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

M. Garon: Oui, oui, mais c'est de concordance. Quelle disposition on introduit là? L'article 94... Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 26 est adopté. J'appelle l'article 27, M. le ministre.

M. Elkas: M. le Président, cette loi est modifiée par l'addition, après l'article 94.0.5, du suivant:

«94.0.6 Le titulaire d'un permis délivré en vertu de l'article 94.0.1 doit déclarer à la Commission l'endroit où sa limousine de grand luxe est garée pour fin de remise ou d'entretien.

(17 h 10)

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

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

M. Elkas: Cette modification est en concordance avec l'article 90.6 introduit par l'article 24 du présent projet de loi.

Le Président (M. Gauvin): Donc, c'est des expressions connues, M. le député de Lévis.

M. Garon: Je vais vous dire que ça va faire un drôle de permis. Le gars va dire: Moi, je fais faire mon entretien à telle place, telle place, telle place. Là-dessus, si la carte qu'il a fait mention de toutes les places où il va avec son automobile, ça va être joli, hein! La Commission fait mention de cet endroit sur le permis de ce titulaire et sur tout certificat. Il dit: Ah, je remise à telle place, je fais entretenir à tel garage, à tel autre garage, à tel autre garage; je vais envoyer des fax. Est-ce qu'on va modifier son permis? Quand il va envoyer un fax, on va lui envoyer un nouveau permis pour mettre l'adresse du nouvel endroit où il va, sur son permis ou sur son certificat?

Tantôt, il disait... Me Savard nous disait, tantôt: Si quelqu'un va avoir affaire à entretenir dans un tel garage, il pourrait nous envoyer un fax pour nous aviser de ça. Maintenant, on dit: Il a l'obligation de mettre ça sur... La Commission doit faire mention de cet endroit sur le permis de ce titulaire et sur tout certificat. On va aller demander son permis pour tenir compte qu'il nous a dit par fax qu'il allait à un nouvel endroit pour faire son entretien.

M. Holden: Je ne sais pas pourquoi on prend pour acquis qu'il n'y a qu'un endroit, parce qu'on peut faire l'entretien à plusieurs places.

M. Elkas: On l'a mentionné, d'ailleurs. C'est pour ça qu'on ne voulait pas marquer «habituellement». On l'a mentionné, ce matin, lorsqu'on a posé nos argu-

ments. On a dit: Ça se peut qu'il y ait un endroit où on gare l'ensemble des... une grande partie des véhicules, puis, un autre endroit où on fait du «dispatch», puis il peut y en avoir, je ne sais pas, 20 ou 30. Alors, c'est pour nous aviser que les véhicules, normalement, se tiennent au poste A, au poste B, pour rendre la vie facile pour les gens qui doivent administrer.

M. Holden: Dans l'article, on prend pour acquis qu'on mentionne un endroit, mais je suppose que, si on a trois ou quatre places, on peut les mentionner dans le...

M. Elkas: Oui, on pourrait le mentionner. La personne va le mentionner. Il va dire: Moi, je gare une partie de mes véhicules au point A et l'autre partie de mes véhicules au point B. Alors, lorsqu'il y aura des inspections qui doivent être faites, bien, il peut se présenter à un ou l'autre. Mais, si on marque «habituellement», on se restreint. C'est ça qu'on a dit, ce matin. We restrict ourselves to one location.

M. Holden: I don't think so.

M. Elkas: Well, we debated it this morning.

M. Holden: I know. I was here.

M. Garon: Bien, je ne pense pas ça, au fond.

Une voix: Oui, mais...

M. Garon: Au fond, là, je vais vous dire ce que je pense qu'il est. Là, on donne des explications, aujourd'hui, puis on se justifie après coup. Moi, j'ai l'impression que c'était vraiment le règlement qu'on voulait mettre dans la loi, l'endroit où, habituellement, l'entreprise... l'automobile, le véhicule est garé pour fin de remisage ou d'entretien.

Là, tantôt, on a enlevé «habituellement», et on arrive avec une affaire qui n'a plus de bon sens parce que, là, il va falloir marquer tous les endroits où il y a du remisage ou de l'entretien. Et moi je pense que, ça, c'est une erreur. C'est une grosse erreur qu'on fait là parce que ça va amener à des abus administratifs.

Moi, je pense que c'est vraiment ça qu'on voulait faire: mettre où est garé, habituellement, pour fin de remisage et d'entretien. Ça veut dire normalement une place, la place d'affaires, véritablement, la place où ça se passe, l'action. Là, on a enlevé «habituellement» et on rend toute l'opération incohérente. Et ça va mener à des folies sur le plan administratif. Vous verrez. Ce n'est pour rien que vous le votez sur division. Hein! Vous verrez!

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 27 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

Une voix: ...

M. Garon: Non, j'ai fait 60 lois, mais il n'y en a pas une qui est pétée, pas une virgule qui est pétée, à date, dans mes 60 lois que j'ai faites. Mais je n'ai pas vu d'affaires ambiguës, jamais.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, est-ce que l'article 27 est adopté?

M. Garon: Sur division.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Adopté sur division. J'appelle l'article 28.

M. Elkas: «La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi), à l'exception des articles 2 et 4, des dispositions des articles 90.6 et 91.1 édictés par l'article 24 de la présente loi et de l'article 27 qui entreront en vigueur aux dates fixées par le gouvernement.»

L'application des dispositions, donc, l'entrée en vigueur sera faite aux dates fixées par le gouvernement et retardée afin de permettre aux personnes qui sont assujetties de disposer du temps nécessaire pour s'y conformer.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 28, M. le ministre... Oui. Je pense que M. Trudel pourrait compléter l'explication à l'article 28.

M. Trudel (Michel): O.K. Les dispositions qui vont entrer en vigueur ultérieurement ont trait à l'article 2... c'est sur la publicité, les obligations relatives à la publicité, et les autres sont justement les exigences à l'égard d'informer la Commission des transports de la place où sont garés les véhicules pour des fins de remisage et d'entretien.

M. Holden: Avez-vous une date en vue?

M. Trudel (Michel): Le temps d'informer adéquatement les titulaires de permis.

M. Garon: Le temps de l'amender pour rendre la loi applicable.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 28 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Adopté sur division. J'appelle le titre du projet de loi, le titre étant Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi. Est-ce que c'est adopté?

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): J'appelle le projet de loi dans son ensemble, tel qu'amendé.

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. M. le député de Lévis, avez-vous des commentaires avant de terminer nos travaux?

Conclusions

M. Garon: Pour vous dire que je viens justement de lire la revue de presse que le ministre fait faire à son ministère. Et, à TVA, ils ont justement fait un sondage d'opinion publique sur les dispositions concernant les handicapés. Je peux vous dire que le sondage était 91 à 9 contre les dispositions que vous avez adoptées et...

M. Elkas: Telles qu'amendées?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Telles qu'amendées.

M. Garon: L'article ne le dit pas. Les handicapés ne sont pas plus d'accord avec ce qui est là que ce qu'il y avait avant. Alors...

M. Elkas: Transport bénévole, hein, pas le taxi.

M. Garon: Transport bénévole, oui. Pardon? Le transport bénévole, oui. O.K. J'aurais dû dire transport... mais je voyais ça, tout à l'heure, là. Je ne sais pas si je l'ai encore ici. Oui, je l'ai ici. Ah non! Je l'ai donné à Mme la députée de Johnson, mais le sondage disait que c'était 91 à 9 contre les dispositions qu'on trouve dans le projet de loi. Alors, je ne le savais pas. J'ai lu ça pendant la période des questions, entre deux questions. Ça veut dire que les gens sont favorables, ce que j'aurais estimé, mais, quand un gouvernement vieillit, il n'entend plus, même si...

Une voix: Ils ont raison.

M. Garon: ...ou, s'il entend, il ne comprend pas. Ça, c'est...

M. Holden: C'est le Alzheimer politique.

M. Garon: Oui. Dans certains cas, ça peut être... Ou la schizophrénie politique, c'est-à-dire le dédoublement de la personnalité. On dit une chose, puis on fait d'autre chose. Alors... Mais qu'est-ce que vous voulez? Malgré tout, M. le Président, comme je ne souhaite pas le malheur à la population, je souhaite bonne chance au ministre...

M. Elkas: Merci.

M. Garon: ...à la Commission, au gouvernement et à tous ceux qui vont administrer cette loi, parce qu'ils vont en avoir besoin beaucoup.

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre, avez-vous quelques brefs commentaires?

M. Elkas: J'aurais pensé, M. le Président, que le député de Lévis serait pas mal plus optimiste que ça. Il semble que les gens veulent s'impliquer. Le gouvernement est à l'écoute. On parle de s'autodiscipliner. On l'encourage. On donne les outils aux gens qui veulent les outils pour améliorer leur sort. J'aimerais, tout d'abord aussi, remercier énormément le député de Rousseau qui, avec les fonctionnaires, apporte ce que le député de Lévis pense des fonctionnaires, les fonctionnaires qui ont fait une job extraordinaire, dans leur tournée de concertation, l'industrie des taxis, les avocats membres de cette commission, qui nous ont aidé à mettre l'ordre dans quelque chose qu'il y a bien longtemps que les gens attendent, aux opérateurs, les gens qui administrent les compagnies de taxis, les ligues de taxis. Bon succès.

Il semble que ça fait longtemps qu'on attend un service semblable. Je sais que la population, surtout dans la grande région de Montréal, qui souffre pendant des années de ne pas avoir un service de limousine pour offrir à leur clientèle, il me semble que c'est à peu près temps que le gouvernement fasse quelque chose. Je suis heureux de faire partie d'un gouvernement qui sait au moins agir. Je vous remercie beaucoup, M. le Président, et je remercie aussi ceux qui ont participé à cette table, M. le député de Lévis et celui de Westmount.

Le Président (M. Gauvin): Merci bien. M. le député de Lévis voulait dire quelques mots.

M. Garon: Seulement un mot, parce qu'il y a un point...

M. Elkas: ...
(17 h 20)

M. Garon: ...sur lequel je dois dire que ça faisait dur, au fond, de ne pas avoir un service de limousine à l'aéroport de Montréal. Ça veut dire que ça n'a pas de bon sens. Toutes les grandes villes ont un tel service, ce qui est nécessaire parce qu'il y a des gens... Il y a une clientèle pour ça, et je suis persuadé que les gens arrivent à l'aéroport, puis demandent un service de limousine, puis il n'y en a pas pour ceux qui l'utilisent, des fois, pour des raisons de sécurité ou d'autres raisons, ça donne l'impression vraiment d'une ville en débandade.

Je pense que, si on peut remettre en place un service de limousine le plus rapidement possible... c'est pour ça, pas la seule raison, mais une des raisons pour-

quoi même nous étions contre la façon de faire du ministre. Nous n'étions pas contre l'objectif qui était de faire en sorte qu'il y a des choses qui puissent fonctionner. Je pense qu'on n'a pas choisi les meilleures façons de le faire. Je pense qu'on n'était pas contre l'objectif.

Je remercie également le député de **Westmount**, qui s'intéresse à ces questions-là, de la collaboration qu'il m'a apportée dans l'étude de ce projet de loi, de même que la députée de Johnson, qui n'a pas pu être présente parce qu'elle est prise... Elle doit vaquer à d'autres occupations pour jouer le rôle en Chambre, en charge des travaux de la Chambre pour l'Opposition, qui n'a pas pu être ici, de même que ma collègue, la députée de Marie-Victorin, aussi, qui a voulu être présente à de nombreuses reprises pour faire valoir des points de vue qui lui avaient été exprimés.

Le Président (M. Gauvin): Merci, M. le député de Lévis. J'aimerais d'abord remercier les membres de la commission pour leur collaboration et tous ceux et celles qui ont collaboré à ce projet de loi. La commission, ayant complété son mandat, ajourne ses travaux à demain, 10 heures, pour un autre mandat.

(Fin de la séance à 17 h 22)