



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Quatrième session - 32e Législature

Commission permanente des transports

Étude du projet de loi 47

Loi sur le transport par taxi (1)

Le mercredi 7 décembre 1983 - No 183

Président: M. Richard Guay

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Michel Clair	B-9977
M. Michel Bissonnet	B-9978
M. Michel Clair (réplique)	B-9981
Étude article par article	
Définitions et application	B-9982
Transport par taxi	
Dispositions générales	B-9987
Transport privé ou collectif	B-9988
Permis de taxi	
Dispositions générales	B-9996
Délivrance de permis	B-10006
Renouvellement	B-10017
Suspension et révocation	B-10022
Acquisition, cession, transport	B-10039
Permis de chauffeur de taxi	B-10046
Tarification	B-10046
Ligue des propriétaires de taxi	B-10054
Règlements du gouvernement	B-10061
Règlements d'une autorité régionale	B-10072
Pouvoirs de la Commission des transports du Québec	B-10075
Dispositions pénales	B-10075

Autres intervenants

M. Jean-Paul Champagne, président
M. Léonard Lévesque, président suppléant
M. Hubert Desbiens, président suppléant

M. Maximilien Polak
M. Yves Blais
M. Lucien Caron
M. Jean-Guy Rodrigue
M. Claude Lachance

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à
Éditeur officiel du Québec
Diffusion commerciale des publications gouvernementales
1283, boulevard Charest-Ouest
Québec G1N 2C9
Tél. (418) 643-5150

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ en vente au
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Édifice H - 4e étage
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 7 décembre 1983

Étude du projet de loi 47

Onze heures vingt-neuf minutes)

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): À l'ordre! La commission élue permanente des transports se réunit pour étudier, article par article, le projet de loi 47, la Loi sur le transport par taxi.

Les membres de la commission sont: MM. Bissonnet (Jean-Mance), Blouin (Rousseau), Bourbeau (Laporte), Clair (Drummond), Desbiens (Dubuc), Lachance (Bellechasse), Laplante (Bourassa), Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Mathieu (Beauce-Sud), Rodrigue (Vimont), Vallières (Richmond).

Les intervenants sont: MM. Assad (Papineau), Beauséjour (Iberville), Bisailon (Sainte-Marie), Brouillet (Chauveau), Caron (Verdun), Cusano (Viau), de Bellefeuille (Deux-Montagnes), Gauthier (Roberval), Houde (Berthier), Perron (Duplessis).

M. le ministre, on vous suggère de nommer un rapporteur.

M. Clair: M. le Président, je propose que le député de Kamouraska-Témiscouata agisse comme rapporteur.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Il y a consentement, alors M. Lévesque de Kamouraska-Témiscouata, sera le rapporteur.

M. le ministre, est-ce que vous auriez des remarques préliminaires?

Remarques préliminaires

M. Michel Clair

M. Clair: Oui, de brèves remarques préliminaires, M. le Président. J'aborde cette commission chargée de l'étude article par article avec beaucoup d'ouverture d'esprit. Je tiens à en assurer le député de Jeanne-Mance qui nous a offert une bonne collaboration lors de la deuxième lecture, fille s'est manifestée par le fait qu'il est parvenu à faire quelque chose de très rare, c'est-à-dire faire en sorte que l'Opposition reconnaisse qu'il s'agit d'un excellent projet de loi et vote pour, comme on l'a vu tantôt à l'Assemblée nationale.

Je voudrais également dire au député de Jeanne-Mance et à mes collègues qu'afin de concrétiser cette ouverture d'esprit j'ai l'intention, dès qu'on en aura terminé l'assemblée, de donner immédiatement au député de Jeanne-Mance et à mes collègues

la liste complète des amendements que nous allons suggérer au texte du projet de loi. Nous avons eu des consultations avec des groupes tels que les ligues de taxi. Nous avons rencontré, par l'entremise de mes fonctionnaires, presque tous les présidents de ligues de taxi du Québec lors de deux ou trois rencontres, en fait tous ceux qui ont voulu participer à de telles rencontres. Nous avons également effectué du travail avec la Fédération des ligues de taxi. Nous avons eu des échanges jusqu'à hier - et nous en aurons sûrement aujourd'hui - avec la Communauté urbaine de Montréal. Le président de la communauté m'adressait d'ailleurs une lettre hier dans laquelle il mentionnait qu'il n'y avait pas de divergences profondes entre l'orientation exprimée dans le projet de loi et celle du comité. Le rapport du comité a toutefois été dressé dans le sens... Je pense que l'important est de souligner que la Communauté urbaine de Montréal nous a fait connaître ses derniers commentaires hier soir. Nous avons tenté d'en tenir compte au maximum.

Du côté de l'Union des municipalités et de l'Union des municipalités régionales de comté, c'est l'Union des municipalités du Québec qui a demandé à être entendue en commission parlementaire. Peut-être qu'il y aurait lieu de préciser un peu les déclarations qu'a faites tantôt mon collègue, le leader du gouvernement. Il y a eu une consultation formelle des unions en février dernier. Les deux unions sont venues nous faire part de leurs commentaires. Nous en avons tenu compte, par la suite; surtout de celles de l'Union des municipalités du Québec. Je ne pense pas que, personnellement, j'aie eu de communication avec l'Union des municipalités régionales de comté. J'ai eu, à plusieurs reprises des discussions formelles et informelles avec le président, M. Francis Dufour, de l'Union des municipalités du Québec, avec qui j'ai eu l'occasion d'échanger. Mon collègue le ministre des Affaires municipales a fait de même. Il en a discuté à plusieurs reprises et je pense que, sur l'un des principaux points qui intéressaient l'Union des municipalités du Québec, j'aurai, à l'article 67, des amendements à proposer qui devraient aller dans le sens de ses préoccupations.

M. le Président, voilà pour mes remarques préliminaires. Je pense que nous abordons ici l'étude d'un projet de loi qui, sur une période de quelques années, devrait

modifier considérablement, et même de fond en comble, l'industrie du taxi. Nous avons voulu que cela se fasse dans un climat d'harmonie, de consultation maximale avec tous les intervenants; je pense que nous y sommes parvenus. Les principales ligues de taxi du Québec appuient la réforme telle que proposée. La Communauté urbaine de Montréal se montre très positive quant à la proposition du nouveau partage des responsabilités, d'ouverture de nouveaux marchés. J'ai toutes les raisons de croire, que, si nous continuons, à l'étude article par article de ce projet de loi, à travailler dans le même contexte positif, nous pourrions donner à l'industrie du taxi non seulement un encadrement législatif, mais également les moyens de se développer, de se rentabiliser et de s'intégrer pleinement comme mode de transport des personnes dans l'ensemble des modes au Québec.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): M. le critique officiel de l'Opposition en matière de transport, M. le député de Jeanne-Mance.

M. Michel Bissonnet

M. Bissonnet: Je suis le critique en matière de taxi; en matière de transport, c'est mon collègue de Mont-Royal qui planifie tout le dossier du transport. Je m'occupe évidemment du transport quand même, mais c'est plutôt pour le taxi que je suis le porte-parole de l'Opposition.

Il s'agit d'un projet de loi qui est bien attendu par les travailleurs, les artisans de l'industrie du taxi. Évidemment, le ministre, dans sa réplique, a vu que nous faisons souvent référence au fait que nous ne connaissions pas la réglementation. Si le ministre était dans l'Opposition - peut-être que cela lui arrivera; peut-être, dis-je - à ce moment-là il est certain que, pour un législateur, lorsqu'on va dans la législation déléguée, en tant que parlementaires, nous n'avons plus... Nous pouvons quand même faire des communiqués de presse, mais nous ne pouvons pas, à l'intérieur de l'Assemblée nationale, modifier la loi, si on permet de faire une chose par règlement.

Il est donc évident que nous sommes d'accord qu'il y ait une loi qui s'applique spécifiquement à cette industrie. Il est évident que le taxi, nous devons le situer à trois niveaux. Premièrement, il y a un problème très spécifique dans la région métropolitaine où il y a trois agglomérations, la ligue A-5, A-12 et A-11. Il y a également le problème d'une autre région urbaine importante, la région de Québec; là, les problèmes ne sont pas les mêmes que dans la région métropolitaine de Montréal. Il y a également certains problèmes dans les régions mi-urbaines; à titre d'exemple,

Granby, Drummondville. Il y a également le problème que soulignait le député de Portneuf lors de l'étude en deuxième lecture, le problème du taxi en milieu rural.

L'objectif de l'Opposition est d'améliorer ce projet de loi qui s'appliquera à l'industrie du taxi. Nous ferons certains amendements, M. le ministre, dans le but de bonifier ce projet de loi. Le ministre des Finances a annoncé, M. le ministre des Transports, qu'il y aurait un crédit d'impôt de 500 \$ le 31 décembre 1984 à tous les propriétaires ou locataires d'un permis de taxi. Nous avons vérifié à l'intérieur du projet de loi 44 qu'a déposé à l'Assemblée nationale le ministre du Revenu et nous ne retrouvons pas d'article accordant le crédit d'impôt aux propriétaires ou locataires d'autos-taxis.

Nous avons attiré l'attention du ministre des Transports à l'Assemblée nationale et lui avons dit que nous pensons que ce crédit d'impôt devrait être accordé non pas le 31 décembre 1984 mais le 31 décembre 1983, compte tenu des difficultés économiques que vivent tous les artisans, les propriétaires travaillant dans l'industrie du taxi depuis plus de trois ans. Les tarifs ayant augmenté, la clientèle ayant diminué, le nombre de permis étant le même, ces artisans, depuis trois ans, vivent dans un état de crise au niveau des revenus qu'ils ont.

Nous pensons donc et souhaitons que le ministre des Finances demande au ministre des Finances de modifier le projet de loi 44. M. le ministre, dans le projet de loi 44, on n'a pas indiqué le crédit d'impôt de 500 \$. Je vais vous lire tout ce qui touche la loi sur le carburant. S'il est à l'intérieur, vous me le direz. J'ai vérifié ce matin avec le ministre du Revenu et il m'a informé que cela devait absolument être à l'intérieur du projet de loi.

À l'article 60 du projet de loi 44, on dit: L'article 2 de la Loi concernant la taxe sur les carburants est modifié par le remplacement du premier alinéa... Là, on parle là du montant de 40% qui est réduit à 30%, mais on ne trouve aucun article ayant trait à la réduction de 10% pour les compagnies d'autobus interurbains et on ne trouve aucun article en ce qui a trait au crédit d'impôt pour le 31 décembre 1984.

Là où nous attirons l'attention du ministre des Transports, c'est que nous concevons qu'il soit très difficile aux propriétaires de taxi, le 31 décembre 1984, d'évaluer la proportion du travail qui a été effectué sur chacun des permis de taxi. Évidemment, dans la région de Québec où on a une auto, un chauffeur, un homme, une voiture, il n'y a pas de problème parce que c'est quand même le même conducteur qui conduit l'auto toute l'année. En fait, il peut y en avoir deux ou trois. Mais, lorsqu'on se retrouve dans la région métropolitaine de

Montréal où il y a plusieurs chauffeurs qui conduisent la même auto, il arrivera à ce moment que le propriétaire devra diviser au prorata entre les chauffeurs qui ont conduit son véhicule durant une année.

Évidemment, cela touche surtout les automobiles de flotte. À ce moment, le propriétaire d'une automobile de flotte ne pourra pas réclamer un crédit d'impôt. Cela va au chauffeur, au conducteur qui loue la voiture. Il y a un problème, c'est que la répartition va créer certaines confusions. On pense qu'il devrait y avoir un mécanisme encore plus souple pour bien identifier le crédit d'impôt selon une autre formule qui pourrait être plus... J'essaie d'y penser et je ne l'ai pas encore trouvée.

D'autre part, il y a tous ceux qui sont au pourcentage, tous les chauffeurs qui sont au pourcentage, et cela touche particulièrement la région de Québec. Dans le projet de loi, évidemment, on n'en traite pas, mais dans l'énoncé complémentaire du ministre, on ne fait pas rapport, on ne touche pas aux conducteurs ou aux chauffeurs qui sont à 40%. À ce moment-là, la prime ira au propriétaire d'auto-taxi. Le type qui a un salaire à 40% n'aura pas de réduction pour son travail au niveau de l'essence.

Donc, nous pensons que cette prime de 500 \$ devrait être effective le 31 décembre 1983 au lieu du 31 décembre 1984, compte tenu que le 31 décembre 1984 il y aura aussi d'autres cas-problèmes. On n'a qu'à penser à tous les - je ne sais pas si le ministre pourra me répondre, il a plus de statistiques que nous - combien, en moyenne, il y a de transferts de permis par année au Québec. Tous ces transferts de permis, j'aimerais en savoir le nombre. Tous ceux qui ont conduit au pourcentage ou, comme locataires, n'auront pas de ristourne ou de partie de ristourne complète, si vous voulez, sur le montant affecté à chaque permis. Donc, il y a un petit problème de ce côté-là.

En ce qui a trait à la demande de l'Union des municipalités du Québec et de l'autre union, nous considérons que dans le projet de loi il s'agit d'une option facultative. Nous avons également bien écouté le comité de travail de la communauté urbaine. Autant que nous sommes concernés - c'est dans la région métropolitaine - nous sommes d'accord avec la décentralisation. Ceci apportera à l'industrie du taxi dans la région métropolitaine une surveillance plus étroite et je pense que l'industrie du taxi ne s'en portera que mieux.

Il y aura quand même un problème au niveau des trois agglomérations qui seront à l'intérieur de la communauté urbaine, qui apporteront certains problèmes au niveau de la réduction des permis. Tout le monde dans l'industrie du taxi, tant au niveau du

ministère que de l'Opposition, on est conscient qu'il y a trop de permis de taxi à Montréal. On est également conscient qu'il y a trop de permis de taxi à Québec.

Cependant, la difficulté que nous constatons, c'est que nous aimerions avoir une réglementation à l'intérieur du projet de loi. Cela fait peut-être trois ans que le ministère des Transports est conscient de cette surproportion de permis de taxi dans ces deux grandes agglomérations. Le ministre a dit qu'il y aurait entente avec les intervenants, on parle de ligues de taxi. Nous considérons actuellement que les ligues de taxi ne sont pas tellement représentatives de ceux qui en sont membres. À titre d'exemple, on a fait une réunion il y a deux semaines, ou la semaine dernière, et il y avait 168 personnes sur 3800. Les membres de la ligue de taxi ne sont pas trop motivés à assister à leurs assemblées. En tout cas, je dénote, après en avoir parlé avec beaucoup de chauffeurs de taxi, car je suis assez impliqué dans ce milieu, qu'on considère que la ligue de taxi jusqu'ici n'a pas su motiver l'intérêt de tous ses membres qui sont à l'intérieur de ces ligues, en particulier dans la ligue A-11.

En ce qui a trait à la réduction des permis, c'est un mécanisme qui sera difficile à appliquer. Vous avez dit tantôt que l'octroi d'un crédit d'impôt de 500 \$ va donner une très grande facilité aux détenteurs de permis de taxi de pouvoir faire un fonds de rachat. Évidemment, ces 500 \$ sont remis à tout détenteur d'un permis de taxi, locataire ou chauffeur au pourcentage, si on fait une modification. Il demeure que ces 500 \$ leur sont donnés en raison de la surtaxe sur l'essence. Lorsqu'on a eu cette surtaxe sur l'essence, on a augmenté les tarifs. Ce crédit d'impôt leur est remis pour faciliter l'augmentation de leur revenu, pour qu'ils aient un revenu décent. C'est comme cela que nous le prenons.

(11 h 45)

Il est bien certain qu'en réduisant le nombre de permis, les permis prendront une plus-value à l'intérieur de chaque région. Il est bien intéressant pour un propriétaire d'auto-taxi... Si on rachète, à titre d'exemple, dans la région métropolitaine 2000 permis, le permis, au lieu de valoir 7000 \$, montera probablement à 15 000 \$ à 16 000 \$, peut-être à 25 000 \$. À ce moment-là, il faut se poser la question: Ceux qui sont détenteurs peuvent-ils annuellement verser un montant X?

Il y a tout le problème de savoir quels seront les permis de taxi qui seront expropriés par ce fonds de rachat. Il faut qu'il y ait une réglementation. On aurait aimé l'avoir dans le projet de loi. Je pense que cela aurait été important pour que tous les intervenants dans cette industrie connaissent toutes les clauses. Est-ce qu'on

va commencer par ceux qui veulent s'en départir de façon volontaire? Je pense qu'on commencerait par cela.

Deuxièmement, il y a la question des artisans. Eux ne sont sûrement pas touchés, ceux qui gagnent leur vie avec cela. Il y a la question de ceux qui ont des flottes, ceux qui en ont deux ou trois, ceux qui sont propriétaires et qui ne travaillent pas dans l'industrie du taxi. Donc, ce sont toutes des choses qu'il va falloir étudier pour arriver avec une structure bien évidente pour telle agglomération.

Évidemment, avec le projet de loi, en ce qui a trait à la réduction du nombre de permis, c'est facultatif. Donc, la CUM prend ce champ d'activité et la CUQ prend également ce champ d'activité. Mais il demeure qu'on peut se retrouver à l'intérieur de deux communautés urbaines où le programme de fonds de rachat, de réduction ne sera pas le même. Évidemment, ce ne sont pas les mêmes nombres de permis qui seront retirés du marché. Donc, pour l'industrie du taxi, c'est bien important, et je pense que toutes les discussions auront lieu à l'intérieur de cela. Mais, à ce moment-là, est-ce que la communauté urbaine, si elle prend option... Évidemment, si elle ne prend pas option en vertu de l'article 8, ce sera encore le gouvernement qui va réglementer; pas pour Québec, mais pour Montréal. Alors, ce sont des mécanismes au niveau de la réduction du fonds de rachat. Vous ne m'avez jamais entendu dire, M. le ministre, que je sache, que j'ai fait une déclaration publique à savoir que les fonds publics servent à cela. Mais il est peut-être possible que... Cela peut arriver, une aide... On ne le sait pas encore; on ne connaît pas toute la situation économique.

Vous disiez que vous manquiez de statistiques. Il manque effectivement des statistiques dans cette industrie. Donc, au niveau de la réduction des permis, nous sommes conscients, mais nous pensons que... On aurait aimé avoir dans le projet de loi exactement toute la législation ayant trait à cela, de façon spécifique et par région, pour que tous les intervenants... Il n'y en pas beaucoup; il y en a seulement deux: la ligue A-36 et la ligue A-11. À Laval, ils sont très bien. Dans la ligue A-5, ils ont un chauffeur pour 800 résidents. Dans la ligue A-12, c'est la même chose. Dans les autres agglomérations, il y a des endroits où il manque des taxis, c'est sûr. Prenons la région de Sainte-Foy, je ne connais pas le numéro de la ligue, mais c'est une ligue qui fonctionne bien.

On le sait en parlant avec les chauffeurs de taxi: ils n'ont pas les mêmes revenus. Donc, à l'intérieur de ce projet de loi, on aurait aimé avoir cette législation, parce qu'on sait pertinemment que le problème numéro 1 dans ces deux grandes

régions, c'est le trop grand nombre de permis.

À titre d'exemple, dans la région de Québec, il y a plusieurs coopératives et je sais que la coopérative 525-5191 a déjà quand même planifié un programme pour rachat de permis.

La question qui se pose, c'est lorsqu'il y aura un besoin de permis éventuel. À ce moment-là, évidemment, on veut racheter. mais on veut conserver le contrôle des permis qu'on a rachetés. Il y a toute une question. Si dans la région de Québec, il est statué par la CUQ ou par le gouvernement qu'il y a effectivement 42 permis de trop, à ce moment-là, que ce soit la ligue de taxi, ou un fonds de rachat géré par la CUQ, en prenant option de l'article 68, il faudra prévoir tous les mécanismes de vente de ces permis de taxi, si le besoin est là. Le principe, c'est de les réduire, mais de surveiller, compte tenu de l'argent investi par les artisans, de quelle façon ces permis seront revendus.

Il y avait le programme COPEM de la Chambre de commerce de Montréal, où on parlait d'un montant de 1500 \$ par année et on voudrait surcharger d'une taxe de 0,10 \$ le voyage. La première question que je me pose, c'est que, dans l'industrie du taxi, c'est bien difficile de contrôler le nombre de voyages. Vous parlez d'un reçu codé; lorsque nous en viendrons à cet article-là, je voudrai savoir ce qu'il en est. 1500 \$, il y peut-être certaines compagnies qui auraient les moyens de le faire mais l'artisan qui gagne sa vie lui-même ne pourrait pas aller jusque-là. Donc, c'est un problème et il faut sensibiliser cette industrie. Il y avait une émission à la radio. Évidemment, ils ont reçu votre lettre mais ce qu'il y a dans le projet de loi, ils ne le savent pas. Il est bien évident qu'on peut avoir plusieurs points de vue. Cette industrie a été trop souvent à l'écart. Ils se parlent tous entre eux lorsqu'ils attendent sur les "stands". Souvent, ils n'ont pas la bonne documentation. On leur a dit telle chose, telle autre chose. Donc, la situation est un peu ambiguë de ce côté.

M. le ministre, nous proposerons des amendements formels. Nous pensons que ces propositions seraient de nature à améliorer l'industrie du taxi, qui est un transport de personnes qui n'est pas subventionné par l'État. Nous allons proposer, ce sont des articles qui seraient ajoutés...

Le Président (M. Champagne, Mille-

ïles): M. le député de Jeanne-Mance, j'ai beaucoup de propositions venant...

M. Bissonnet: Ce que je veux vous dire, c'est que nous allons faire des propositions à l'intérieur du projet de loi qui vont amender ou ajouter à certains articles qui en font partie. Nous allons soumettre trois

amendements additionnels dans le but de rentabiliser économiquement cette industrie. Évidemment, ce ne sont pas des articles qui sont traités à l'intérieur du projet de loi. Je peux les proposer à la fin, M. le ministre, si vous n'avez pas d'objection.

M. Clair: Donnez-nous les tout de suite pour qu'on puisse les analyser.

M. Bissonnet: D'accord. Nous allons vous les distribuer à 13 heures et à la fin nous les proposerons formellement avec explications. Nous sommes prêts à étudier le projet de loi.

M. Clair: M. le Président, il serait peut-être avantageux - dans le même esprit de collaboration où j'ai fourni toute la liste des amendements au député de Jeanne-Mance - que, plutôt que d'attendre à 13 heures, il nous les fournisse immédiatement.

M. Bissonnet: C'est que nous ne sommes que deux, comprenez-vous. Je sais qu'à l'intérieur de votre ministère...

M. Clair: Dès que vous les aurez...

M. Bissonnet: ...vous avez plus de personnel que l'Oppositor en a. Je vais vous les soumettre le plus rapidement possible.

M. Michel Clair (réplique)

M. Clair: Je vous remercie. M. le Président, avant d'entamer l'étude article par article, j'aurai deux très brefs commentaires à la suite des propos du député de Jeanne-Mance.

Premièrement, en ce qui concerne le projet de loi 44 et le remboursement du crédit d'impôt de 500 \$ pour la taxe sur le carburant, la raison pour laquelle cela ne se retrouve pas dans le projet de loi 44, c'est simplement pour des fins de législation ou de préparation des textes dans les délais qui étaient ceux du ministère du Revenu et du ministère des Finances pour préparer le projet de loi 44 et pour le déposer pour fins d'adoption. Il n'a pas été possible d'avoir les textes finaux de la loi à ce sujet. Comme il y aura certainement d'autres lois du ministère du Revenu lors de la session du printemps, il est apparu qu'on pourrait faire cela à ce moment-là vu la nécessité de tenir compte de ce que le député disait, à savoir les chauffeurs à pourcentage, les automobiles en location, etc. On ne voulait pas couvrir le terrain à moitié et on a préféré attendre au printemps pour être certain que la Loi concernant la taxe sur les carburants soit modifiée adéquatement et reflète fidèlement l'esprit du gouvernement et de l'Assemblée nationale.

Le deuxième point, M. le Président,

en ce qui concerne le dépôt de la réglementation. Le député - j'ai tenté de l'expliquer à l'Assemblée - ne peut pas en même temps être d'accord avec nous sur le fait qu'il est avantageux qu'il y ait une décentralisation, dit-il, un nouveau partage des responsabilités entre le gouvernement et les communautés, par exemple, être d'accord avec cela et en même temps nous demander de déposer à l'avance les règlements qui pourraient varier d'un territoire à un autre sur certains points. Je prends, comme exemple, un programme de réduction du nombre de permis de taxi. Comme le député l'a dit, il est fort possible que le programme soit très différent d'une agglomération de taxi à une autre et on ne peut pas déposer cela aujourd'hui parce que cela devra être discuté entre les propriétaires, les chauffeurs, les associations de services, les ligues de taxi et la communauté urbaine concernée. On ne peut pas déposer, on ne peut pas préjuger des décisions de ces autorités. Il était avantageux, je pense, de garder cette souplesse.

M. le Président, je suis prêt à entamer l'étude de la loi article par article.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Une question additionnelle. En ce qui a trait aux crédits d'impôt, est-ce que vous avez fait des revendications auprès du ministre des Finances pour que ce crédit s'applique le 31 décembre 1983 au lieu du 31 décembre 1984?

M. Clair: La décision a été prise que ce serait le détenteur d'un permis au 31 décembre 1984 qui recevrait le crédit, et pour une raison fort simple. On a cherché à éviter - cela n'apparaît pas dans le projet de loi - d'avoir un système compliqué, qui demande des rapports sur le kilométrage des propriétaires ou des chauffeurs de taxi. Il nous est apparu - nous ne le disons pas dans un style de chicane fédérale-provinciale - à la lumière de l'expérience acquise par Revenu Canada avec sa méthode de fonctionnement pour un remboursement moyen de 125 \$ à 0,015 \$ le kilomètre que la paperasse qui entourait la réclamation de ces 0,015 \$ le litre était beaucoup trop onéreuse en temps et en délai pour 125 \$. On a préféré retenir un crédit d'impôt remboursable de 500 \$ au moment de la déclaration de revenus. Nous verrons quelles sont les meilleures modalités à retenir pour assurer un partage juste et équitable. La mesure, je le sais, aurait pu entrer en vigueur le 31 décembre 1981, 1982 ou 1983. Le gouvernement a décidé qu'elle entrerait en vigueur pour l'année 1984. J'avais toujours dit que, le jour où on aurait des mesures à prendre sur la taxe sur le carburant ou

d'autres éléments, cela devrait faire partie d'un programme d'ensemble d'amélioration et d'assainissement du sort de l'industrie du taxi, c'est ce que nous faisons.

M. Bissonnet: Cela n'est pas dans le projet de loi. M. le ministre, mais vous avez parlé dans votre réplique de la Fédération des ligues de taxi, qui a un certain plan collectif d'assurance. Il est certain qu'il y a d'autres assurances. Dans une assurance, vous avez les coûts lorsque vous êtes non responsable, vous avez un coût de 250 \$ au minimum, tout dépend des projets. Il y en a 800 qui ont opté pour cela, je ne le conteste pas. Mais 800, sur à peu près 15 000 ou 10 000 détenteurs de permis, c'est peu. J'ai parlé avec plusieurs chauffeurs de taxi et ils ne sont pas intéressés, à cause des avantages qu'ils ont ailleurs, mais ils paient plus cher. Il demeure, en ce qui a trait à ce projet de la fédération des ligues avec Pratte-Morrisette - c'est une tentative de première année - que, l'année prochaine, on verra les coûts d'assurance qui seront affectés à cette industrie par Pratte-Morrisette. C'est, bien sûr, une tentative de cette entreprise pour obtenir le marché des propriétaires d'auto-taxi. J'en ai parlé avec plusieurs. Il y a des tarifs qui sont très diversifiés d'une compagnie à l'autre, avec des avantages de l'une à l'autre, cela dépend de la voiture, cela dépend de la sorte. Mais il demeure que c'est dans une phase expérimentale, ce que fait Pratte-Morrisette, mais, sur cela, je ne vous ai pas dit que tous les chauffeurs de taxi payaient tant. La moyenne actuelle, c'est entre 1800 \$ et 2200 \$. Il y en a qui sont à 1100 \$, mais c'est la première année. L'an prochain, on pourra savoir combien cela coûtera à ces personnes.

M. Clair: Ce qu'il y a d'encouragement dans cela, c'est que, d'abord et pour la première fois, la Fédération des ligues de taxi est parvenue, pour 800 détenteurs...

M. Bissonnet: Cela est officiel.

M. Clair: ...de permis, à négocier un contrat collectif d'assurance qui semble beaucoup plus avantageux que ce qu'on pouvait voir aux cours des récentes années, d'une part.

C'est tout à l'honneur de la Fédération des ligues de taxi d'avoir réussi cette expérience pour une première année avec 800 détenteurs. Ce qui est important également, vous vous en souvenez, l'un des points soulevés par les propriétaires et détenteurs de permis il y a un an et demi, c'était l'absence de concurrence dans ce domaine des assurances pour détenteurs de permis de taxi.

L'initiative de la Fédération des ligues de taxi a eu non seulement un effet

bénéfique pour les 800 assurés regroupés mais a exercé aussi une pression sur la concurrence pour les autres compagnies, semble-t-il. Je n'ai pas de rapport détaillé, mais, selon ce qu'on m'en a indiqué, il y a une pression à la baisse sur les taux d'assurance auprès des autres entreprises d'assurances qui voient effectivement qu'elles devront concurrencer la négociation de la fédération des ligues avec Pratte-Morrisette et je pense que c'est positif. Je suis prêt à aborder l'article 1, M. le Président.
(12 heures)

Étude article par article

Définitions et application

Le Président (M. Champagne, Mille-

îles): Oui, depuis tout à l'heure qu'on en parle comme cela. J'appelle l'article 1 du projet de loi no 47.

M. Clair: M. le Président, l'article 1 est l'article des définitions. D'abord, celle du mot "automobile". Cette définition s'inspire de la définition retenue par le Code de la sécurité routière pour le véhicule de promenade. Elle se distingue toutefois de cette dernière en ce qu'elle pourrait comprendre un minibus aménagé pour le transport de huit personnes ou moins. Ce critère de capacité de transport a été privilégié à d'autres approches d'identification du véhicule parce qu'il apparaissait pouvoir résister à l'évolution et au temps. En effet, le transport de passagers par la route et au moyen d'un véhicule d'une capacité d'au plus huit personnes nous est apparu comme relevant naturellement du domaine du taxi. En ce qui concerne l'autorité régionale, la définition retenue l'a été pour une raison de commodité pour désigner la Communauté urbaine de Montréal, la Communauté urbaine de Québec, la Communauté régionale de l'Outaouais ou une municipalité régionale de comté. C'est donc un terme générique. Pour la municipalité, cette définition a été retenue pour une raison de commodité également pour désigner généralement les corporations municipales. L'exclusion des municipalités régionales de comté et des corporations de comté était nécessaire dans la perspective où le texte qui s'adresse aux municipalités ne devrait pas s'appliquer aux municipalités régionales de comté ni aux corporations de comté.

Enfin, la définition de "taxi". Cette définition a été retenue pour raison de commodité afin de désigner comme taxi une automobile exploitée en vertu d'un permis de taxi. Je n'ai pas d'amendement à proposer.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 1 est adopté. J'appelle l'article 2. Nous avons un amendement qui est sur la table.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): J'aimerais peut-être qu'on traite de l'amendement.

M. Clair: Dans un premier temps.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Et ensuite on disposera de l'article 2 au complet.

M. Clair: D'abord, à l'article 2, M. le Président, je voudrais proposer de remplacer le troisième paragraphe du deuxième alinéa par le suivant: "3 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."

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): On peut traiter de cet amendement. M. le député de Jeanne-Mance.

M. Clair: Peut-être une courte explication. D'abord, pourquoi retranchons-nous le troisième alinéa de l'article 2? Essentiellement, parce que après avoir discuté avec la communauté urbaine et d'autres intervenants, nous nous sommes rendu compte qu'il risquait d'y avoir une confusion si on laissait le troisième paragraphe dans l'état où il est actuellement. Notre objectif, c'est pour le transport des personnes handicapées par taxi, en dehors du minibus si on veut, de pouvoir en faire un champ de domaine exclusif au transport par taxi. On aura d'autres dispositions qui vont venir préciser cela plus loin. On a voulu réserver dans le fond aux seuls détenteurs de permis de taxi la possibilité d'utiliser un véhicule de promenade pour le transport des personnes handicapées.

En ce qui concerne le retrait du troisième alinéa, c'est l'explication. En ce qui concerne maintenant l'introduction de ce troisième paragraphe qui traite d'un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu, il faut bien comprendre l'esprit de l'article 2. Le projet de loi vise à encadrer tout le transport rémunéré de personnes par automobile au sens de l'utilisation d'un véhicule-taxi. Il importait donc de préciser que le transport en commun n'était pas couvert par cette loi, que le transport scolaire n'était pas couvert non plus par cette loi, que le transport par ambulance ou corbillard n'est pas couvert,

mais également, il fallait prévoir le cas où des organismes de charité, à toutes fins utiles, organisent du transport pour des fins humanitaires, que ce soit pour le déplacement de personnes âgées ou pour le déplacement à des fins de popote roulante ou autres. Nous avons donc voulu nous assurer qu'un conducteur bénévole qui, dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu qui requiert simplement une contribution aux frais de l'utilisation de l'automobile ne soit pas dans une situation d'illégalité. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé cet amendement.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce que...

M. Bissonnet: Sur l'amendement, nous n'avons pas d'objection.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Alors, l'amendement est adopté.

M. Clair: Il est adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Revenons à l'article 2.

M. Bissonnet: Alors l'article 2...

M. Clair: Pour revenir à l'article 2, j'ai un dernier élément en ce qui concerne le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. L'effet de l'article 2 à cet égard est de libéraliser le domaine du transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Pourquoi faisons-nous cela? Dans un premier temps, il existe, en vertu de décisions anciennes de la Régie des transports du Québec, des permis spécifiques de transport de fleurs ou de transport à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Nous retirons l'exclusivité de ces permis à ceux qui les détenaient. Nous disons simplement: N'importe qui peut maintenant en faire, y compris, cela va de soi, le détenteur d'un permis de taxi. C'est cela qui est l'effet du quatrième alinéa de l'article 2. C'est de faire en sorte que tous les propriétaires de taxi pourront faire du transport à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles et qu'il n'y aura plus de droit exclusif pour un certain nombre de détenteurs de permis qui verront leur privilège s'éteindre par l'effet de la loi.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Sur l'article 2, finalement, des ligues de taxi se sont réunies et plusieurs propriétaires de taxi m'en ont

parlé. Évidemment, en lisant la rédaction de cet article, ils n'en arrivent pas à la même conception que vous, M. le ministre. En ce sens qu'on dit que la présente loi s'applique au transport... De toute façon, ils ont toujours fait à l'intérieur de l'industrie du taxi le transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages ou de funérailles. Mais au paragraphe 5^o, la loi ne s'applique pas au transport "par ambulance ou corbillard", si on va par analogie. Alors, évidemment il n'y a pas de taxis qui vont faire du transport par ambulance ou par corbillard. Si on applique le même raisonnement, la loi ne s'applique pas à ceux qui font du transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Alors, si la loi ne s'applique pas pour les chauffeurs de taxi, les propriétaires de taxi, pour le transport par ambulance et par corbillard, par analogie, elle ne s'applique pas non plus au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. On arrive à la conception suivante - les intervenants ont étudié, j'ai une copie des discussions qu'ils ont eues - que si cela ne s'applique pas au transport par ambulance ou par corbillard, cela ne s'applique pas non plus au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Il serait peut-être plus valable de biffer ce 4^o. À ce moment, l'industrie du taxi s'appliquerait au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Ou mettre un article plus spécifique à l'intérieur du projet de loi, non pas l'article 2, disant que le transport rémunéré de personnes par taxi s'applique à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Là, ce serait beaucoup plus clair que ce que vous dites dans le projet de loi. Évidemment, on va arriver à la question: Qu'est-ce que c'est? La présente loi s'applique au transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile. Est-ce qu'on veut dire que c'est un taxi ou une limousine?

M. Clair: Le mot "automobile" est défini à l'article 1: C'est huit personnes et moins.

M. Bissonnet: Huit personnes et moins.

M. Clair: Je vais répéter l'explication au député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Je regarde cela de la façon la plus logique possible. Vous dites que toute cette loi 47 ne s'applique pas au transport par ambulance ou par corbillard. Est-ce qu'on est d'accord avec cela? On dit également que la loi ne s'applique pas au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. À ce moment-là, cela ne s'applique pas.

M. Clair: Donc, ce n'est pas réglementé. Mais je reprends l'explication dans l'autre sens. Notre première idée au départ c'était effectivement de réserver comme transport exclusif au taxi le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles.

M. Bissonnet: Cela vous ne pouvez pas le faire.

M. Clair: Sauf que nous avons découvert qu'il existait, je pense, une vingtaine de permis qui avaient été émis par l'ancienne Régie des transports du Québec ou peut-être même par la Commission des transports du Québec à ses débuts - je pense qu'ils avaient été émis par l'ancienne Régie des transports du Québec - qui donnaient le droit exclusif de faire cela.

Si nous donnions le transport à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles comme étant exclusif aux taxis, nous n'avions d'autre choix que de donner également à cette vingtaine de permis un permis de taxi. On se serait retrouvé alors à ajouter d'autres permis de taxi alors qu'on s'entend tous pour dire qu'il y en a trop.

En faisant ce que nous faisons, nous disons simplement ceci: La Loi sur le transport par taxi ne s'applique pas au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. C'est donc dire que c'est en dehors de la Loi sur le taxi. Cependant, ce que cela a comme effet, c'est de permettre l'accès à n'importe qui - c'est vrai - à faire du transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, que ce soit un taxi ou les anciens détenteurs de permis de la Régie des transports du Québec. Quand le député dit que cela ne s'applique pas non plus au transport par ambulance ou corbillard, c'est parce que c'est régi par ailleurs, par d'autres lois et règlements qui concernent le transport par ambulance ou par corbillard de la même façon. Dans ce cas, il y a d'autres lois et règlements.

M. Bissonnet: Je vais vous poser la question.

M. Clair: Dans le cas du quatrième alinéa il n'y a pas d'autres lois et règlements. Ce n'est pas interdit. C'est donc ouvert à tout le monde, y compris les propriétaires de taxi.

M. Bissonnet: Je vais vous poser la question sous un angle différent. La compagnie de taxi X décide de faire une publicité dans une grande région, à Québec, par exemple. Elle annonce qu'elle fait le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Cela n'a jamais été publicisé par les

compagnies de taxi.

Évidemment, quand une personne veut avoir un taxi pour des funérailles, pour un mariage, elle appelle le "dispatch" et dit: J'aurais besoin de deux grandes autos, noires ou foncé, etc. Mais avec cet article, dans le projet de loi on mentionne spécifiquement que la loi du taxi ne s'applique pas pour le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Je comprends que vous avez peut-être 20 permis qui sont exclusifs à cela. Évidemment, j'aimerais peut-être dans cet article "ne s'applique pas au transport de personnes qui ont un permis exclusif à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles" pour peut-être protéger leurs droits acquis là-dedans. Mais si je m'en tiens littéralement aux mots de l'article, à mon sens tout le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, ne s'applique pas à une loi spécifique comme on le fait sur le transport par taxi.

Évidemment, cela va se faire, comme vous le dites. Mais si on veut, on a l'occasion pour légaliser toute la patente, tout ce qui se fait par taxi, transport de colis, de biens. Cela se fait par taxi. Ils l'ont pas le droit de faire le transport de biens. Vous avez toutes les agences de transport de petits colis, tous les transports de courrier qui font du petit colis autant que du courrier, évidemment le taxi pourrait en faire. Mais si vous marquez au sixième paragraphe que cela ne s'applique pas au transport, ils doivent avoir des permis de transport du courrier, eux, de la Commission des transports. À ce moment, si vous ajoutez un sixième paragraphe disant que cela ne s'applique pas au transport de biens et de petits colis, le transport de petits colis ne serait pas légalisé. Là vous le légalisez parce que c'est impliqué dans un autre article du projet de loi.

Dans ce cas, je vous dis que tous les chauffeurs de taxi sont de cet avis de même que la ligue de taxi, tous les présidents de ligues, parce qu'ils ont lu cet article. Je ne sais pas si vos conseillers juridiques - vous en avez plusieurs... Je suis avocat de profession et quand je lis cela je me dis: Ce n'est pas marqué que c'est pour protéger ceux qui ont des droits exclusifs. Par contre je considère qu'en l'enlevant de là, M. le ministre, ceux qui ont des permis spécialisés les ont toujours mais cela permet à ce moment de l'appliquer directement à...
(12 h 15)

M. Clair: Non, le député se trompe. Si on biffe le quatrième alinéa, c'est quoi, l'effet? L'effet de cela est de confirmer dans leur privilège exclusif la vingtaine de détenteurs de permis de transport à l'occasion de baptêmes, de mariages ou de funérailles. C'est cela, l'effet de sa proposition. Je sais que ce n'est pas cela

qu'il recherche. J'ai discuté longuement hier soir avec les avocats de mon contentieux de cette question-là, à savoir s'il serait possible de trouver une formulation différente. On se bute. D'abord, il faut tenir compte des contraintes existantes. Sur le strict plan législatif, on se bute à des difficultés de rédaction qui rendent l'article plus complexe quand on se met à le libeller autrement. Là, c'est clair: Les 20 détenteurs de permis de transport à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles conservent leurs droits puisqu'on dit que cela ne fait plus partie du domaine réglementé. C'est ouvert à tout le monde. Ces gens-là pourront continuer à faire leur promotion. Les propriétaires de taxi - pour prendre l'exemple que vous aviez tantôt - pourront effectivement, s'ils le veulent, annoncer qu'ils peuvent maintenant faire du transport à l'occasion de baptêmes, mariages ou funérailles.

Il y a 20 permis et 43 automobiles qui sont concernés. Étant donné que ces véhicules sont déjà immatriculés AT pour le transport à l'occasion de funérailles, etc., ce sont des voitures régulières semblables aux voitures qui sont utilisées pour les véhicules-taxis. Le fait de les reconnaître comme taxis spécialisés, si c'était cela qu'on avait fait, si on les avait reconnues comme taxis spécialisés, cela aurait facilité grandement la pratique de transport illégal, ce qui n'est pas l'objectif qu'on poursuit, au contraire. On ne veut pas que ces gens-là puissent continuer à immatriculer leurs voitures AT, qu'ils immatriculent facilement pour faire du transport illégal avec des plaques AT. C'est un des problèmes majeurs de l'industrie du taxi, surtout dans la région de Montréal, les fameuses plaques AT. On essaie de régler ce problème-là. La meilleure façon de le faire, c'est de laisser ceux qui avaient déjà des permis avec le droit de continuer à le faire, mais sur une base non exclusive, et d'autoriser les détenteurs de permis de taxi le faire également.

M. le Président, je n'ai plus d'argument pour convaincre le député. On poursuit les mêmes objectifs.

M. Bissonnet: Vous ne me convainquez pas. L'objectif que l'Opposition recherche est de discuter de ce sous-alinéa de l'article 2. On veut être certains que l'industrie du taxi puisse faire le transport de personnes. Si on se rapporte à l'article 15...

M. Clair: Je vous en donne l'assurance, M. le Président.

M. Bissonnet: Une minute. Si cela arrive devant un juge en Cour supérieure et qu'on a un jugement déclaratoire, je ne suis pas si sûr que cela qu'on va être assuré du jugement. Cela est une autre chose. Je ne

suis pas assuré que, selon la définition de l'article 2... Les permis des limousines AT, c'est complètement exclusif à ce qu'on parle à l'article 2. On parle de transport spécialisé à l'intérieur du projet de loi.

M. Clair: C'est une forme de transport spécialisé.

M. Bissonnet: Cela est un transport spécialisé. Donc, à l'intérieur du projet de loi on touche à tous les transports, à la définition du transport spécialisé. Dès le départ, on ne veut pas définir ce transport qui est spécialisé à l'intérieur du projet de loi. Là, on vient de me dire que c'est un transport spécialisé. Donc, si c'est un transport spécialisé, ceux qui transportent des personnes à l'occasion de baptême, c'est du transport spécialisé et ils ne seraient pas couverts par l'article du projet de loi alors que les autres qui font d'autres transports spécialisés le sont.

Regardez l'article 15, un permis de taxi suffit. On pourrait ajouter un article comme celui-là et à mon point de vue, cela serait encore plus clair. Je n'aurais pas d'objection à le laisser là, l'article 4, mais à l'article 15, on pourrait mettre un sous-alinéa en disant: Un permis de taxi suffit à autoriser un transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Je pense que ce serait plus clair.

On pourrait suspendre, M. le Président, l'article 2, quitte à ce que vous puissiez vérifier ce que je vous dis.

M. le ministre, j'aurais une petite information à ajouter; c'est que dans le règlement T-12, r.22...

M. Clair: M. le Président, peut-être juste pour...

M. Bissonnet: C'est déjà réglementé. Dans le T-12, r.22, on réglemente déjà les services lors des baptêmes, des mariages et des funérailles. Cela existe déjà dans le règlement T-12, r.22. En fait, ce que je veux et ce que je souhaite, c'est que si ces vingt gars qui transportent des personnes décident, à un moment donné, d'aller devant un juge de la Cour supérieure et de demander un jugement déclaratoire là-dessus, je ne suis pas sûr de la réponse.

M. Clair: M. le Président, les meilleurs avocats ont regardé cela au comité de législation, au ministère de la Justice. Des avocats de mon ministère qui sont habitués dans ce domaine de la réglementation et de la législation dans le domaine du transport me disent que, sur le plan de la sécurité juridique, l'article 2 tel qu'il est libellé est solide. Si, à des fins didactiques, et uniquement à des fins didactiques, on veut ajouter un article, qui semblera plus

opportun, pour préciser que le permis de tax autorise, mais à titre non exclusif, le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, on pourra le faire quelque part, mais ce ne sera qu'à des fins didactiques parce que sur le strict plan juridique l'article 2, tel qu'il est libellé, est le plus solide. Il établit clairement qu'il n'est pas nécessaire de détenir un permis pour faire du transport à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. Par conséquent, tant les anciens détenteurs de permis spécialisés immatriculés AT que les détenteurs d'un permis de taxi T ou TR peuvent en faire.

L'objectif majeur que nous poursuivions était d'éliminer la possibilité de faire du transport illégal trop facilement. 43 véhicules automobiles immatriculés AT vont perdre de cette façon le droit d'immatriculer leur véhicule AT et, en conséquence, ils ne pourront plus faire de transport illégal facilement parce qu'ils n'auront plus le couvert d'une plaque AT pour circuler. Je propose qu'on adopte l'article 2 tel qu'il est et qu'on puisse voir si, à l'article 15 ou à un autre article, il n'y aurait pas lieu, à des fins didactiques, d'ajouter une phrase qui irait dans le sens de ce que dit le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Est-ce qu'on pourrait, M. le ministre, pour ne pas avoir d'autres discussions là-dessus... Je vais vous citer le règlement T-12, r.22 qui dit à l'article 16: Lorsque le service est fourni à l'occasion d'un baptême, d'un mariage, d'obsèques ou d'un défilé autorisé par l'autorité compétente, le dôme et les affiches portant les inscriptions visées à l'article 4 peuvent être enlevés. Il y a véritablement un droit. Evidemment, à l'intérieur de ce projet de loi, j'aimerais que l'article 15.2 - et je peux faire la proposition; je ne sais pas si...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Enfin, si monsieur...

M. Clair: Les avocats sont en train de regarder cela, mais je dis encore une fois que c'est à des fins didactiques.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. On va retenir votre suggestion, votre amendement pour l'article 15.

M. Bissonnet: D'accord. J'accepte l'article 2 conditionnellement à ce qu'on rediscute, à l'article 15, de cette situation.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de...

M. Polak: Sainte-Anne.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): ...Sainte-Anne.

M. Polak: M. le Président, je m'excuse. Je viens juste d'entrer, j'étais en Chambre. Sur l'article 2, j'y ai fait référence dans "non discours de deuxième lecture... Non, je ne voudrais pas recommencer. Si vous me dites que cela a été réglé... Je suis tout de même avocat et je respecte beaucoup l'opinion des avocats du ministère, mais, comme avocat de la pratique privée, on lit un texte et on l'interprète en pensant directement à la pratique privée.

La façon dont j'ai lu l'article 2 la toute première fois, le texte dit que la présente loi ne s'applique pas... Ensuite, il y a quatre catégories. On a l'impression que ces quatre catégories ne sont pas couvertes et que les chauffeurs de taxi n'ont pas le droit de s'occuper de ce moyen de transport. Il faut que la rédaction du texte - j'en ai même parlé avec le ministre la semaine dernière, je me le rappelle - soit faite d'une manière, parce que là je dois comprendre... Non, les taxis ont le droit de s'occuper de transport à l'occasion d'un baptême, d'un mariage, de funérailles ou du transport des handicapés, qui sont exclus, ici, dans le texte.

Si l'intention était de ne pas dire cela, qu'on le dise. Si le point a été soulevé par notre porte-parole...

M. Clair: Je pense que le point a été bien soulevé par le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Le point a été bien soulevé, mon cher collègue, et, à l'article 15, on ajoutera...

M. Polak: C'est correct.

M. Bissonnet: Les conseillers juridiques et les légistes verront à apporter un amendement qui éliminera tout doute dans notre esprit à savoir que l'industrie du taxi peut faire le transport de personnes à l'occasion de baptêmes, de mariages, ou de confirmations, toutes ces choses-là.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Comme le disait le député de Jeanne-Mance, l'article 2 est adopté tel qu'amendé.

M. Bissonnet: Tel qu'amendé et...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Avec en suspens l'article 15, où on devrait introduire un amendement. J'appelle l'article 3.

Transport par taxi

Dispositions générales

M. Clair: M. le Président, l'article 3 prescrit l'obligation de détenir un permis de taxi pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes par automobile. Il regroupe, sous le couvert du permis de taxi, l'ensemble du transport de personnes par automobile et établit ainsi que ce transport doit principalement relever du domaine du taxi, même si, par ailleurs, certaines activités peuvent faire l'objet d'un permis de taxi spécialisé. Enfin, la rédaction de l'article autorise le chauffeur de taxi qui a loué le taxi à la journée ou à la semaine à l'exploiter de la même manière que le permis de propriétaire.

M. Bissonnet: M. le ministre, pour les articles 4 à 8, nous n'avons pas de...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Enfin, est-ce que...

M. Bissonnet: L'article 4 est adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Non, non, l'article 3.

M. Bissonnet: L'article 3 est adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 3 est adopté. J'appelle l'article 4. Si vous n'avez pas de commentaires, M. le ministre, on peut...

M. Clair: Adopté?

M. Polak: Excusez-moi.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Oui.

M. Polak: J'ai une question à propos de l'article 3. L'article 3 dit...

M. Clair: Il est adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Il est adopté. Enfin...

M. Polak: Oui, une minute. N'allez pas trop vite. Ne commencez pas avec cette tactique, parce qu'on peut rester longtemps ici.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Non, non, mais...

M. Polak: On coopère. On m'a toujours dit que le ministre des Transports est un gars qui coopère. Moi, je suis prêt à coopérer, mais si on commence ce jeu-là... Je l'ai déjà fait avec le ministre Bédard; je

suis prêt à faire cela. Je n'ai pas eu la chance, M. le Président, de lever la main à l'article 3; j'ai seulement une question.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord, allez, allez.

M. Polak: Très bien. On dit ici: une personne doit être autorisée à avoir un permis de taxi. Le mot "personne" inclut-il une personne morale, une compagnie, etc.? Car il ne s'agit pas toujours d'un individu?

M. Bissonnet: Vous avez étudié longuement le projet de loi, M. le député?

M. Polak: Oui, hier soir, pendant la tempête de neige.

M. Clair: Le mot "personne" couvre effectivement une personne physique et une personne morale.

M. Polak: C'est comme cela que j'ai voulu comprendre...

M. Clair: Oui.

M. Polak: Mais, il n'y a pas de problème?

M. Clair: Non.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce que M. le député est rassuré?

M. Polak: Je suis rassuré, parce que c'est enregistré maintenant. Si jamais cela se plaide devant les tribunaux, on invoquera la parole du ministre.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. J'appelle l'article 4. M. le député.

M. Clair: L'article 4 est adopté?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce que vous avez... Article 5.

M. Bissonnet: M. le député de Sainte-Anne, cela va?

M. Polak: Cela va.

M. Bissonnet: Vous nous ferez signe.

M. Polak: Oui.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 4 est adopté. J'appelle l'article 5.

M. Clair: Adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Transport privé ou collectif

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 5 est adopté. J'appelle l'article 6.

M. Clair: Adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Adopté. J'appelle l'article 7.

M. Clair: Adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Adopté. J'appelle l'article 8.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 8 est adopté. J'appelle l'article 9.

M. Bissonnet: À l'article 9, M. le ministre, si vous avez des commentaires à faire, on va en faire quelques-uns.

M. Clair: Cet article prévoit les occasions où les propriétaires de taxi pourront offrir un transport collectif par taxi. Ces occasions sont restreintes. Le transport doit être organisé par un organisme public de transport, une municipalité, ou un regroupement de municipalités. Le transport peut aussi être autorisé par un règlement soit du gouvernement, soit des autorités régionales. Dans tous les autres cas, le transport par taxi doit être offert comme transport privé.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Avant d'aller plus loin, considérant que le député de Sainte-Anne est à la fois non membre et non intervenant, est-ce qu'on pourrait...

M. Clair: Régulariser sa situation?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): ...régulariser sa situation?

M. Polak: Ah, cela c'est grave.

M. Bissonnet: Je propose que le député...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Enfin, est-ce qu'on peut le désigner membre, peut-être à la place de - un instant - M. Bourbeau (Laporte)?

M. Bissonnet: À la place de M. Bourbeau (Laporte).

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): C'est pour régulariser la situation. (12 h 30)

M. Bissonnet: Je propose que le député de Sainte-Anne remplace, à titre de membre de cette commission, le député de Laporte.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Je pense bien qu'il va se sentir plus à l'aise.

M. Polak: C'est une sorte de promotion, M. le Président.

M. Bissonnet: M. le ministre, sur l'article 9, vous avez eu des représentations de l'Union des municipalités du Québec et de l'autre union également; les maires de certaines municipalités ont attiré l'attention sur le fait que, en ce qui a trait au transport collectif, ils ne voudraient pas se sentir obligés s'ils ne l'ont pas décidé eux-mêmes. On parle d'autorité régionale et de tout cela.

Nous, dans le deuxième paragraphe de l'article 9, on biffait "ou d'une autorité régionale". Voici le but. À l'intérieur d'une MRC, une ville ne désire pas faire l'expérience du transport collectif ou appliquer, à l'intérieur de sa municipalité, le transport collectif, mais, par le biais de l'autorité régionale, elle pourrait être forcée de le faire.

Je ne sais pas si vous saisissez notre point. En vue de permettre à la municipalité d'avoir le contrôle de ses décisions concernant le transport collectif, nous souhaitons que cela soit autorisé par un règlement, c'est-à-dire de ne pas forcer une municipalité, à l'intérieur d'une autorité régionale ou dans une MRC qui voterait contre une disposition de transport collectif. Il pourrait, à ce moment, y avoir un imbroglio sur cela.

M. Clair: Oui. M. le Président, au premier paragraphe, on mentionne bien: "Ou transport collectif par taxi ne peut être offert que s'il est organisé par un organisme public de transport en commun, une municipalité ou un regroupement de municipalités qui autorise, par contrat, les titulaires de permis de taxi opérant dans son territoire à offrir en son nom ce type de transport." Or, le cas d'une municipalité est couvert par le premier alinéa.

En ce qui concerne le deuxième alinéa, il faut bien comprendre que l'autorité régionale, cela englobe, comme je le disais plus tôt, tant les communautés urbaines qu'une MRC, qu'une communauté régionale. C'est la raison pour laquelle il faut qu'il y ait un pouvoir habilitant si l'on veut que, par exemple, la Communauté urbaine de Montréal puisse autoriser le transport collectif par taxi.

Je comprends le député, mais pour le problème principal qui est celui des ententes intermunicipales par rapport à une MRC, c'est à l'article 67 que nous allons proposer des amendements qui, je pense, vont dans le sens de ce que souhaite l'Union des municipalités du Québec.

M. Bissonnet: Nous aimerions, M. le Président, ajouter un troisième paragraphe.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Pour être bien sûr, j'ai ici un amendement qui a été déposé...

M. Bissonnet: À la suite des explications du ministre, nous retirons notre proposition d'amendement au deuxième alinéa de l'article 9.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. Il est retiré. Vous ajoutez un autre amendement?

M. Bissonnet: Oui. Compte tenu des déclarations du ministre en deuxième lecture en ce qui a trait à la compensation financière, nous aimerions que cette compensation financière soit bien libellée à l'intérieur du projet de loi. Nous voudrions ajouter l'alinéa suivant:

"3° Le gouvernement accordera à une municipalité ou à un regroupement de municipalités ou à un organisme public de transport en commun qui décideront d'organiser un système de transport collectif par taxi une compensation financière suffisante à la mise sur pied de ce système et à son bon fonctionnement."

M. Clair: M. le Président, je pense que c'est une question de fond que soulève le député de Jeanne-Mance.

D'abord, en ce qui concerne les programmes d'aide financière du ministère des Transports, dans tous les modes de transport, ils sont accordés en vertu d'un article général de la Loi sur les transports au Québec qui habilite le ministre des Transports, sur approbation du gouvernement, à apporter une aide financière à toutes les formes de transport. Tous les programmes d'aide financière du ministère des Transports s'appuient sur des décrets du gouvernement, sur de la réglementation du gouvernement, essentiellement pour une raison: à cause de la souplesse que l'on doit avoir dans l'application de ces programmes.

M. le Président, si on pense qu'on pourrait mettre sur pied une loi qui viendrait prévoir les modalités d'aide financière au transport aérien des insulaires, - c'est l'article 4 de la loi - au transport des insulaires par traversier, au transport des marchandises sur la Basse-Côte-Nord et dans le Nord du Québec, au transport scolaire, au

transport des personnes handicapées, au transport en commun, c'est impensable de mettre cela dans une loi, la loi aurait trois pouces d'épais et le Parlement devrait se pencher au moins deux ou trois fois par année sur la loi pour amender ces programmes d'aide financière.

Ce que j'ai annoncé aux municipalités et aux commissions de transport, c'est que, pour tester la viabilité d'un certain nombre d'expériences en matière de taxi collectif - cela apparaissait dans De nouvelles avenues pour le taxi - une somme de 300 000 \$ est disponible pour mener des expériences pilotes. Nous verrons par la suite s'il y a lieu d'ajouter aux programmes d'aide financière existants. Par exemple, dans le cas du transport par véhicule taxi des personnes handicapées, on connaît l'expérience de Québec. Ici, loin de coûter plus cher, cela coûte moins cher et cela offre une plus grande flexibilité et une plus grande souplesse. Est-ce qu'on aurait dû prendre l'engagement de mettre de l'argent par-dessus de l'argent quand on défraie déjà 75% des coûts du transport adapté? Je pense que non. Alors, sur cela, ce n'est qu'une aide financière expérimentale qui pourra être disponible pour les municipalités désireuses de mener des expériences pilotes. Je suis déjà informé par la Commission de transport de Laval qu'elle désire en introduire une. Si ma mémoire est fidèle, le président de la Communauté urbaine de Montréal m'indiquait, dans sa lettre hier - non, c'est en matière de transport spécialisé - que la CTCUM était intéressée à aller de l'avant dans une expérience en transport spécialisé pour le transport adapté.

Je ne vois pas qu'il y ait lieu d'indiquer dans la loi une obligation au gouvernement d'accorder une subvention pour l'organisation d'un système de transport collectif par taxi. On risquerait d'ajouter de l'argent par-dessus de l'argent. Je ne vois pas que l'on puisse mettre cette obligation dans la loi. Il y a un article pour cela, c'est l'article 4 de la Loi sur les transports au Québec, sur lequel sont assises toutes les formes d'aide financière du ministère des Transports. C'est en vertu de cet article que nous avons l'intention de continuer au lieu d'introduire des obligations particulières dans chacun des modes. Ce serait compliquer la situation et se priver de la souplesse qu'offre l'article 4 de la Loi sur les transports.

M. Bissonnet: Lorsqu'il s'agit d'une commission de transport qui demande de l'aide en vertu de la Loi sur les transports, cela peut bien aller, mais, en vertu du deuxième alinéa, le gouvernement pourrait par règlement forcer une municipalité à organiser un transport collectif.

M. Clair: Non, en aucune façon, M. le

Président.

M. Bissonnet: Non, je prétends que le projet de loi dit qu'un transport ne peut être offert que "s'il est autorisé par un règlement du gouvernement." Donc, vous pourriez le faire par un règlement du gouvernement, par une réglementation. Vous avez le pouvoir de le faire, si je comprends bien.

M. Clair: Autoriser, pas imposer. On n'a aucun pouvoir d'imposer, on a le pouvoir d'autoriser. Alors, cela pourrait se produire si la ville de Laval, par exemple, ne désirait pas avoir la décentralisation, le nouveau partage des responsabilités qu'on propose, mais voulait cependant connaître avant une expérience en transport collectif. À ce moment, le gouvernement, grâce au deuxième alinéa, pourrait dire: Oui, ville de Laval, vous voulez vivre une expérience pilote en matière de taxi collectif, mais vous ne voulez pas prendre tout de suite toutes les responsabilités, on peut vous autoriser par règlement à le faire. Mais il n'est pas question d'obliger qui que ce soit à faire quoi que ce soit.

M. Bissonnet: Évidemment, l'appréhension des maires en ce qui a trait à la déclaration de l'UMQ tient à ce qu'ils ne veulent pas se faire relier des responsabilités par le gouvernement et les instances régionales sans qu'on leur verse les revenus correspondants.

M. Clair: C'est une autre question, M. le Président.

M. Bissonnet: C'est dans cet objectif que nous proposons de rajouter un paragraphe. On ne parle pas de montant, on ne parle de rien. On demande tout simplement qu'à l'intérieur du projet de loi, lorsqu'il y a un transport collectif, le gouvernement non pas subventionne le transport collectif, mais donne une compensation financière aux municipalités qui n'ont pas de transport de personnes par autobus ou quoi que ce soit. Au lieu d'implanter un système de transport par autobus dans une municipalité peut-être de 3000 habitants - plusieurs n'ont pas de système de transport en commun par autobus - leur faciliter la tâche serait peut-être de s'impliquer et d'apporter cette nouvelle avenue d'un transport collectif par taxi.

M. Clair: Distinguons bien deux choses, M. le Président.

M. Bissonnet: Mais je ne pense pas qu'ils sont couverts par votre article 4 de la Loi sur les transports à ce moment.

M. Clair: Oui. Regardons bien la

situation. Distinguons bien deux choses. Une aide financière au développement d'initiatives en matière de transport collectif. Sur cela, je dis, premièrement, qu'il existe déjà un pouvoir, à l'article 4 de la Loi sur les transports, autorisant le ministre à subventionner le transport sous à peu près toutes ses formes. C'est sur cet article que reposent tous les programmes d'aide financière du ministère des Transports qui sont autorisés par décret du gouvernement. C'est déjà le cas.

Par ailleurs, je dis: S'il advenait - on le propose nous-mêmes - que des gens soient intéressés à vivre des expériences de taxi collectif sur une base expérimentale et que cela coûte quelque chose pour faire les études ou pour développer le système, on dit, dans un premier temps, qu'on a 300 000 \$ au budget du ministère pour une aide financière ad hoc. Mais ce n'est pas là le programme d'aide financière régulier au transport en commun. Si une commission de transport remplaçait un autobus par un taxi, disons, par pur exemple, à ce moment, c'est par le programme d'aide financière au transport en commun que cheminerait l'aide financière qui pourrait être apportée.

L'autre question, la question du nouveau partage des responsabilités. C'est ce qui inquiète davantage les municipalités régionales de comté, les municipalités ou les communautés. Ce que j'ai dit en conférence de presse, c'est que, pour la mise en place du système du nouveau partage des responsabilités, c'est sûr qu'on va serrer la vis au maximum pour ne pas, non plus, payer pour d'autres dépenses que celles-là, mais on a d'ores et déjà accepté que le coût de mise en place du nouveau partage des responsabilités serait défrayé la première année à 100% par le gouvernement, en termes de mise en place du système.

Il va y avoir des frais pour cela, par exemple, à la Communauté urbaine de Montréal, c'est évident, à cause du nombre auquel on s'attaque. Cependant, dans la plupart des autres régions, il ne s'agit aucunement de facture; il s'agit de pouvoirs qui sont donnés à des municipalités, soit sur la base d'une entente intermunicipale, soit par la MRC.

Si, par exemple, demain matin, l'agglomération de Drummondville décide de prendre en charge la responsabilité du taxi, la seule chose majeure qui vient de se produire, c'est que dorénavant la Sûreté municipale de Drummondville va avoir juridiction sur les taxis, pas seulement sur le stationnement et les limites de vitesse, mais également sur le respect de la réglementation du taxi. Combien est-ce que cela coûte? Y a-t-il quelqu'un qui peut me mettre un signe de piastre à côté de cela? C'est un pouvoir.

On habilite également la ville de

Drummondville et ses partenaires principaux de l'agglomération à pouvoir décider que, sur leur territoire, ils vont autoriser le transport collectif. Qu'est-ce que cela coûte à part une réunion régulière du conseil municipal et une rencontre avec les autres municipalités des environs pour décider cela? Il n'y a pas de frais. Je pense que les frais de mise en place vont être substantiels à la Communauté urbaine de Montréal, vraisemblablement à la Communauté urbaine de Québec, parce qu'il va y avoir nécessité de développer des petits systèmes informatiques. Mais pour les 42 permis de Drummondville, M. le Président, on n'est toujours bien pas pour s'équiper d'un mini-ordinateur pour cela. Cela n'a pas de commune mesure avec ce qui se passe à Montréal. Sur cela, on a dit: Oui, pour la mise en place, quand il y a des frais, on va les payer à 100%. Par la suite, sur une période de quatre ans, on verra à contribuer, spécifiquement dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal, à défrayer le coût de fonctionnement et à faire en sorte que ce soit progressivement l'industrie qui supporte les frais de sa réglementation et non pas l'ensemble de la collectivité. (12 h 45)

M. Bissonnet: En ce qui a trait à l'exemple du ministre - évidemment, il y a 42 permis - c'est sûr que la ville de Drummondville devra préparer des examens pour les nouveaux chauffeurs de taxi; elle devra voir à l'inspection sécuritaire des véhicules au moins deux fois par année; elle devra, s'il y a un transport collectif, faire une étude...

M. Clair: Pour l'étude, on dit qu'on pourrait les aider si elles le demandent, sur la base de l'expérience pilote.

M. Bissonnet: Pour la ville de Drummondville, il y a seulement 42 permis, mais il peut y avoir 80 ou 85 chauffeurs de taxi. Il faut préparer des examens; s'il y a un transport collectif, il faut étudier les parcours, les possibilités. C'est quand même un travail qui est plus considérable que vous ne le pensez.

Evidemment, à l'article 9, vous avez déclaré en conférence de presse et vous avez mentionné lors de la deuxième lecture du projet de loi que le gouvernement défrayera 100% de la mise en place du service. Là, on vient d'apprendre que c'est pour la première année.

M. Clair: Le coût de mise en place, c'est-à-dire le développement du système. S'il doit y avoir acquisition d'un mini-ordinateur, l'achat d'une machine à écrire, la location de deux bureaux, etc. On avait des évaluations de la Communauté urbaine de Montréal. Bien sûr qu'on va tout faire pour

s'assurer que la communauté ne profite pas du fait qu'on va défrayer la mise en place pour - passez-moi l'expression - se "staffer" sur d'autres sujets que le transport par taxi. Mais le coût de mise en place, le coût de développement, on est prêt, pour autant que c'est raisonnable, à le défrayer à 100%.

Pour le fonctionnement, on dit que, sur une période de trois ou quatre ans, on est disposé à fournir une contribution décroissante dans la mesure où il y aura une application de la règle: le réglementé paie pour les avantages qu'il retire de la réglementation.

M. Bissonnet: Si je crois ce que vous avez dit et qui n'est pas inscrit dans le projet de loi, la première année vous allez donner 100% du coût de la mise en service dans chacune des municipalités qui va opter pour l'application des pouvoirs qu'elles ont en vertu de l'article 62 ou de l'article 60.

M. Clair: Quand il y aura des frais; quand il n'y en aura pas, on ne paiera pas.

M. Bissonnet: Il y en aura toujours. Pour une ville comme Drummondville qui a 42 permis, il est sûr qu'il y aura des frais de mise en place du service parce que mettre en place ce service vous coûte déjà quelque chose. Pour faire l'inspection, vous avez le service de police, mais il faut quand même vérifier les voitures et les amener dans un garage pour cela. C'est la municipalité qui devra défrayer ces coûts-là. Vous nous dites que les frais de fonctionnement seraient sur une période de trois ou quatre ans. Cela veut dire qu'avant qu'une municipalité ou que la CUM, la CUQ ou la Communauté régionale de l'Outaouais s'impliquent pour prendre en option les pouvoirs de réglementation que la loi leur permet il y aura une négociation avec le ministère des Transports afin de connaître exactement les compensations financières qu'elles auront dans la mise en place et le fonctionnement pour une période de trois ou quatre ans.

M. Clair: Ces négociations sont déjà commencées.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Voici, on a toujours l'amendement.

M. Rodrigue: M. le Président, sur l'amendement à l'article 9...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): On parle de l'amendement. M. le député de Vimont.

M. Rodrigue: C'est la première occasion que j'ai d'intervenir; j'aurais aimé le faire avant. Il m'apparaît que cette proposition

d'amendement ne cadre pas du tout avec le sujet traité à l'article 9. Dans ce sens-là, à mon avis, cela serait même irrecevable. Je vous l'explique. L'article 9 se lit comme suit: "Un transport collectif par taxi ne peut être offert que..." et là on indique les conditions. Prenons l'amendement qui est suggéré. L'article se lirait comme suit: "Un transport collectif par taxi ne peut être offert que: 9.1 Le gouvernement accordera à une municipalité ou à un regroupement de municipalités qui décideront d'organiser un système de transport collectif par taxi une compensation financière."

Il ne s'agit pas du tout du même sujet. Un amendement à un article doit traiter du même sujet que l'article; autrement, il ne peut pas amender l'article. Peut-être que ce texte pourrait se retrouver ailleurs - à supposer qu'il soit justifié - dans le projet de loi, mais sûrement pas à l'article 9.

M. Bissonnet: On va changer la numérotation, il n'y a pas de problème.

M. Rodrigue: Je vous souligne, M. le député de Jeanne-Mance, sans en faire un appel au règlement, que de la façon dont est rédigé l'article 9, il m'apparaît qu'on ne pourrait pas y intégrer votre texte, même si on était d'accord sur le fond. Il y a peut-être lieu de le retirer, mais de le conserver et peut-être que, dans d'autres sections du projet de loi, vous pourrez l'introduire. Mais il ne m'apparaît pas que c'est à l'article 9 que cela devrait aller. Je vous le soumets, sans vouloir faire d'appel au règlement là-dessus.

M. Bissonnet: M. le député de Vimont, c'est le seul paragraphe où l'on définit le transport collectif. Évidemment, on peut rajouter l'article 10 et changer toute la numérotation. Notre amendement, nous allons le proposer et on ne le retirera pas.

Est-ce que le ministère a des données à savoir comment il en coûterait pour implanter un transport collectif dans une ville moyenne, une ville de 30 000 habitants? Au niveau de la municipalité, quels seraient les coûts, compte tenu des expériences qui ont été faites dans d'autres endroits? Vous avez fait une étude assez détaillée sur le transport collectif, en 1980. Est-ce que vous pourriez nous donner une idée de grandeur, combien cela coûterait à une municipalité pour gérer une ligne de transport collectif par taxi couvrant peut-être quatre ou cinq milles?

M. Clair: Regardez, M. le Président, c'est justement la raison pour laquelle nous voulons fonctionner d'abord sur une base de projet pilote, afin de bien connaître les avantages et les inconvénients de différentes expériences de transport par taxi. S'il

apparaît avantageux pour les pouvoirs publics d'aller de l'avant avec un développement en matière de transport collectif généralisé, on verra, à ce moment-là, à amender les programmes d'aide financière au transport collectif qui existent déjà.

D'ores et déjà - je n'ai pas relu, récemment, tout le détail du décret d'aide financière au transport en commun - on sait, par exemple, que si un organisme public de transport en commun remplaçait quelque part un autobus par un taxi, la commission demeurerait admissible au programme d'aide financière.

En ce qui concerne les villes de 25 000 à 50 000 habitants, nous étudions présentement la possibilité d'étendre notre programme d'aide financière vers ces municipalités. Nous le verrons à ce moment-là. Mais, comme c'est un programme volontaire, je pense qu'il vaut mieux, à ce moment-ci, y aller sur une base d'expérience pilote et on verra à ajuster, par la suite, les programmes d'aide financière, s'il y a lieu.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Je retiens le droit de parole du député de Sainte-Anne. Avant d'aller plus loin, est-ce qu'on s'entendrait pour faire de l'amendement un nouvel article qui pourrait devenir 9.1 et on le traitera à ce moment-là?

M. Bissonnet: Excellent.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord.

On revient à l'article 9, premièrement et deuxièmement.

M. Clair: Est-ce qu'on peut considérer, à ce moment-là, que l'article 9 est adopté et que l'on discute de l'article 9.1?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Non. Il n'est pas adopté.

M. Bissonnet: Le député de Sainte-Anne.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Le député de Sainte-Anne va intervenir sur l'article 9.

M. Polak: Sur l'article 9, M. le Président, en fin de semaine, lorsque j'étais à Montréal, j'ai parlé avec quelques chauffeurs de taxi. Je leur parlais de transport collectif et ils semblent très intéressés. Ils ont, toutefois, demandé: Qu'est-ce que cela va donner? C'est un droit qu'on leur accorde ou qu'on accorde à la CUM d'organiser cela. Ils ont encore soulevé le problème des conventions collectives. Prenons le cas de Montréal où il y a tout de même un système de transport public qui

n'est peut-être pas rentable sur certaines lignes de transport, peut-être serait-il intéressant de remplacer cela par le taxi collectif.

C'est bien beau d'avoir un droit, mais la Communauté urbaine de Montréal ne pourra jamais commencer à gérer ou à donner une chance au transport collectif, parce qu'elle va être bloquée par des conventions collectives, simplement, où il y a une protection de certains travailleurs qui disent: Vous ne pourrez pas faire telle et telle chose. J'ai un droit acquis de travailler là et moi, je veux faire mon travail.

Je comprends que le ministre ne peut pas dire que l'on va intervenir dans les conventions entre un syndicat et un employeur. On ne peut pas non plus. Mais quelle est la stimulation pour encourager la ville à faire cela? Y a-t-il quelque chose à part le projet pilote? Ce sont des sous? Y a-t-il un moyen d'encourager ou de faire quelque chose, parce que c'est un domaine tout de même excitant?

M. Clair: M. le Président, deux choses. D'abord, j'ai la conviction qu'au cours des cinq ou dix prochaines années nous transformerons considérablement le rôle du taxi. Je reconnais, dès le départ, qu'on ne modifiera pas l'organisation du transport des personnes au Québec en claquant du doigt, sur une base de six mois à un an. C'est un changement d'encadrement qui va donner des résultats certainement à court terme, mais, principalement, des résultats à moyen terme et à long terme.

Deuxièmement, en ce qui concerne le problème des conventions collectives et l'exclusivité des chauffeurs de la CTCUM et des autres commissions de transport, à l'article 116, on aura l'occasion de le voir, le gouvernement propose effectivement - nous étions conscients du problème - de faciliter l'introduction du transport collectif par taxi, tant en ce qui concerne les personnes handicapées qu'en général. On y verra au moment de l'étude de l'article 116.

M. Polak: Donc, si j'ai bien compris, on accorde un certain droit sachant que, d'abord, comme vous le dites, il y a le projet pilote; il faut voir comment le résultat se révélera en pratique, à moyen terme ou à long terme. Il ne faut pas dire tout de suite aux chauffeurs de taxi: À partir du mois de janvier 1984, avec les nouvelles avenues, voici toute la nouvelle clientèle que vous aurez, parce que cela ne se produira pas en pratique.

M. Clair: Il y a des choses qui vont se produire immédiatement, instantanément, dès l'adoption de la loi, par exemple, le transport de petits colis.

M. Polak: Oui.

M. Clair: On va légaliser, dès l'entrée en vigueur de la loi, le transport de personnes handicapées et cela va donner des résultats très rapides. Maintenant, quant à ce qu'on appelle le taxi collectif, compte tenu du peu d'expérience disponible au Québec jusqu'à maintenant, cela va mettre plus de temps à se matérialiser. Maintenant, je dis au député, en ce qui concerne la question de la convention collective des salariés des commissions de transport, qu'il y a un article 116 qui traite spécifiquement de cela - on y viendra - afin justement de ne pas retarder indéfiniment l'entrée en vigueur du transport collectif.

M. Polak: D'accord. Maintenant, juste une dernière question. Vous parlez des handicapés. Je prends encore l'exemple de Montréal parce qu'ici, à Québec, je sais comment cela marche, les chauffeurs de taxi sont bien contents de ce système mais, à Montréal, j'ai vu qu'il y a des petits autobus, des mini-bus, qui sont gérés par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Clair: Oui.

M. Polak: Ils s'occupent déjà, de ce genre d'activité.

M. Clair: Effectivement.

M. Polak: Ils n'ont aucun intérêt à dire: On va laisser tomber cela...

M. Clair: Oui.

M. Polak: ...pour donner cela aux chauffeurs de taxi.

M. Clair: Effectivement, mais, M. le Président, à la CTCUM, nous n'envisageons pas d'éliminer le transport par mini-bus.

M. Polak: Oui.

M. Clair: Peut-être, éventuellement, y aura-t-il une réduction. Je l'ignore parce que je ne connais pas le nombre exact de mini-bus, mais l'objectif, c'est de déployer un nouveau secteur d'activité et de faire comme on le fait ici même à la CTCUQ, qu'il y ait et mini-bus et taxis, parce que le mini-bus va toujours demeurer nécessaire pour, par exemple, les paraplégiques ou les quadraplégiques qui en ont besoin, qui ne peuvent pas se véhiculer en taxi. Mais, pour une large partie des personnes, c'est possible d'utiliser le taxi; cela offre beaucoup plus de flexibilité et, principale caractéristique, cela coûte moins cher. Le déplacement moyen à la CTCUM coûte une quarantaine de dollars;

c'est la moyenne, pour un déplacement d'une personne handicapée à la CTCUM et je pense que, par taxi, à la CTCUQ, c'est de 15 \$ à 18 \$. Alors, on voit que c'est très avantageux.

Je discutais lundi, il y a quinze jours, avec le président de la ligue de Drummondville. Il n'avait pas le coût précis du déplacement par mini-bus mais je pense que c'était une quinzaine de dollars, me disait-il, alors que le déplacement moyen par taxi, à Drummondville, pour une personne handicapée, coûte 4 \$, soit presque quatre fois moins cher. Cela ne veut pas dire qu'on va exclure le mini-bus. Cela veut dire qu'au lieu de se développer uniquement du côté des mini-bus on peut le faire du côté des taxis et du côté du mini-bus, pour mieux répondre à plus de gens, avec le même argent.

Mais le problème no 1 de la CTCUM pour son transport adapté, c'est d'abord et avant tout un problème de répartition; ils fonctionnent encore à la "mitaine", ils sont en voie de régler ce problème-là. Je pense que, le jour où il y aura un meilleur système d'affectation, de répartition des appels, on pourra rapidement introduire à moins de frais le transport par taxi.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce que l'article est adopté?

M. Bissonnet: Non.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord.

M. Bissonnet: Sur l'article 9, oui.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce que vous voulez intervenir sur l'article 9?

M. Bissonnet: Nous allons soumettre, à la reprise de la commission parlementaire, un article 9.1 ajouté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Oui, c'est cela. Il est retenu.

Alors, si je comprends bien, l'article 9 est adopté.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

M. Bissonnet: M. le Président, je propose la suspension, à quinze heures, de cette commission parlementaire.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord.

M. Clair: M. le Président, avant de suspendre la séance, simplement pour prévenir mes collègues, les députés de

Jeanne-Mance et de Sainte-Anne, que j'ai une importante conférence de presse qui se tient à 14 heures et que, selon la longueur des questions des journalistes, il se pourrait que je sois quelques minutes en retard.

M. Polak: Est-ce que vous pouvez pendant quelques minutes nous donner en primeur ce que vous allez dire, pour savoir si cela vaut la peine pour nous d'y aller ou pas du tout?

M. Clair: Vous pouvez venir, c'est public.

M. Polak: Oui, c'est public, mais est-ce intéressant?

M. Clair: Cela concerne la Régie de l'assurance automobile et la sécurité routière.

M. Polak: Ah bon!

M. Bissonnet: D'accord, M. le Président, je propose la suspension des travaux. Si vous êtes en retard, on vous attendra.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. La commission élue permanente des transports suspend ses travaux jusqu'à cet après-midi, 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 h 1)

(Reprise de la séance à 15 h 21)

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): La commission élue permanente des transports poursuit l'étude article par article du projet de loi 47, Loi sur le transport par taxi.

J'appelle l'amendement 9.1. Il consiste à ajouter, après l'article 9, l'article suivant: "9.1 Le gouvernement accordera à une municipalité ou à un regroupement de municipalités qui décideront d'organiser un système de transport collectif par taxi, une compensation financière suffisante à la mise sur pied de ce système et à son bon fonctionnement."

M. Bissonnet: M. le Président, je serai très bref. J'ai bien entendu les énoncés du ministre sur les phases expérimentales du transport collectif. Nous sommes bien favorables à ce qu'il y ait des phases expérimentales; d'ailleurs, on les attend depuis très longtemps au niveau de l'Opposition. Nous ajoutons cet article non dans le but de phases expérimentales, mais dans le but d'apporter une compensation financière aux municipalités qui s'impliqueront de façon permanente pour favoriser le développement du taxi collectif

à l'intérieur de leurs municipalités. Donc, cela sera une garantie additionnelle que le projet de loi aura. Il s'agit d'un projet de loi, ce n'est pas un règlement. Cela nous fait agréablement plaisir de proposer cet amendement à la loi.

M. Clair: M. le Président, je pense que j'ai eu l'occasion de faire valoir mes arguments, je n'ai pas l'intention de revenir sur cette question. Quant à nous, nous serions disposés à ce que vous appeliez le vote.

M. Bissonnet: M. le Président, appelez donc le vote.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Êtes-vous en faveur ou si vous le rejetez?

M. Bissonnet: Nous sommes opposés. Le vote est demandé.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Le vote est demandé. Quels sont ceux qui sont en faveur de l'amendement?

M. Rodrigue: Est-ce que vous y allez par appel nominal?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): On peut le demander aussi à main levée.

M. Bissonnet: Appel nominal.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Appel nominal. Si l'appel nominal est demandé, on le fait comme cela.

M. Bissonnet (Jeanne-Mance)?

M. Bissonnet: Pour.

Une voix: Un à zéro.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Alors, ce serait un à zéro.

M. Blouin (Rousseau)? Absent. M. Polak (Sainte-Anne)?

M. Polak: En faveur. Deux à zéro, cela monte.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. Clair (Drummond)?

M. Clair: Contre.

M. Polak: Deux à un.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. Desbiens (Dubuc)?

M. Desbiens: Contre.

M. Polak: Deux à deux. Cela est important.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): M. Rodrigue (Vimont)?

M. Rodrigue: J'hésite, M. le Président, mais cela serait difficile d'aller à l'encontre du vote de mon ministre. Je vote contre.

M. Bissonnet: Vous allez en tenir la responsabilité.

M. Rodrigue: Ce sera une victoire morale pour le député de Jeanne-Mance.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): D'accord.

M. Bissonnet: Évidemment, nos vitoires morales, on ne les a pas aux élections.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'amendement 9.1 est rejeté. J'appelle l'article 10.

M. Bissonnet: Adopté, quant à nous.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 10 est adopté. J'appelle l'article 11.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 11 est adopté. J'appelle l'article 12.

Permis de taxi

Dispositions générales

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 12...

Des voix: Adopté.

M. Polak: Je sais que je suis en face d'un ministre qui a préparé son projet de loi et je travaille avec un chef d'équipe qui connaît le domaine même mieux que le ministre, comme je l'ai dit en Chambre. Personnellement, je suis un peu plus "slow", comme on dit. En lisant les articles comme vous le faites, je voudrais juste les regarder rapidement avant que vous disiez: Vite, vite, vite.

Une voix: "Slow motion", M. le Président.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): J'appelle l'article 12.

M. Polak: Parfait.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 12 est adopté. J'appelle l'article 13.

M. Clair: C'est un article compliqué.

M. Bissonnet: On va en parler ici. L'article 13, M. le Président...

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Oui, M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Étant donné qu'on parle des permis de taxi, je vais me permettre d'en parler à l'article 13. À la suite de l'expérience de la coopérative 525-5191 à Québec où on a appliqué le système un homme, une voiture, à titre d'exemple, la ligue A-11, de la même façon que cette coopérative, propose l'implantation du ratio un homme, une voiture, ce qui permet, hors de tout doute, à chaque artisan du taxi d'augmenter ses revenus, compte tenu du fait que les automobiles-taxis ne sont pas en fonction sept jours par semaine. À ce moment-là, cela permet une meilleure division du travail entre les propriétaires ou chauffeurs. Est-ce que, M. le ministre, à l'intérieur de ce projet de loi, vous avez pensé à... Au niveau de la Communauté urbaine de Montréal ou celle de Québec, il n'y a rien qui prévoit la réglementation dans ce sens-là: un homme, une voiture.

M. Clair: M. le Président, j'ai longuement examiné cette question. J'ai suivi de très près l'évolution de l'introduction du système un homme, une voiture à la Co-Op de Québec ici. Il faut bien dire qu'à la Co-Op de Québec, sauf erreur, il y avait identité entre les membres de la ligue et les membres de l'association, puisqu'ils sont regroupés dans une même coopérative et dans une même ligue. La situation n'est pas la même, par exemple, à Montréal où il existe des associations de services qui sont des entreprises privées, à toutes fins utiles, et qui ne sont pas nécessairement des coopératives. Si on avait tenté d'imposer cette règle d'un homme, une voiture, on aurait passé par-dessus la tête de la décision des associations de services et, d'autre part, par-dessus la tête des ligues également. La situation n'est pas la même à Sherbrooke, à Drummondville et à Québec, non plus qu'à Montréal et, en conséquence, il nous apparaît que cela doit être une décision qui est prise localement. Nous sommes intéressés à ce que, là où c'est avantageux de le faire, cette règle soit introduite, mais je pense qu'il n'y a pas lieu de l'imposer. Il faut être bien conscient aussi de l'effet que pourrait

avoir l'introduction du système un homme, une voiture dans la région de Montréal.

Vous savez que la Commission des droits de la personne fait enquête présentement sur la question du racisme dans le taxi et on a commenté l'introduction, par exemple, du nouveau régime à Dorval. Certains ont vu là une mesure discriminatoire pour éliminer les chauffeurs noirs de Dorval alors qu'il n'en était absolument rien au niveau des intentions du ministère des Transports non plus que du ministère des Transports du Canada. Mais, comme les noirs, les Haïtiens principalement, qui sont chauffeurs de taxi à Montréal sont plus souvent chauffeurs que propriétaires, le système a fait en sorte qu'il y a eu très peu d'Haïtiens qui se sont présentés et qui se sont classifiés ensuite pour desservir Dorval. Si on introduisait cela immédiatement, sans connaître les conclusions de la Commission des droits de la personne, je craindrais que l'un des effets rapides de l'introduction du système un homme, une voiture entraîne une diminution importante, voire peut-être l'exclusion des Haïtiens dans le domaine du taxi, ce qui ne serait pas, encore une fois, le but visé.

Je pense donc qu'il y a avantage à laisser la concurrence jouer, la décision des associations de services d'offrir tel ou tel type de services. S'il y a plusieurs associations de services, comme c'est le cas sur l'île de Montréal, qu'elles se concertent entre elles, mais imposer à ce moment-ci, de but en blanc, partout au Québec, la règle d'un homme, une voiture, après y avoir mûrement réfléchi, j'ai considéré qu'il n'y avait pas lieu pour moi de recommander cela au gouvernement, sans, encore une fois, diminuer la valeur d'un tel système lorsqu'il peut être implanté de façon harmonieuse.

M. Bissonnet: À la suite de vos commentaires, avez-vous des statistiques? Vous avez mentionné les chauffeurs de race haïtienne. Quel est le nombre d'autos-taxis dans la ligue A-11 qui appartient à des Haïtiens? Avez-vous des statistiques là-dessus?
(15 h 30)

M. Clair: Non, nous n'en avons pas. J'ai déjà eu l'occasion de l'expliquer. Comme nous ne faisons pas de discrimination dans l'émission des permis de chauffeurs, nous ne demandons pas la couleur de la peau aux gens qui viennent requérir un "pocket number". À ce moment, nous n'avons pas de statistiques. Vous savez, parfois, je me sens un peu dans une situation où on nous blâme, si on le fait, et on nous blâme, si on ne le fait pas.

Comme on n'avait pas de fichier en fonction de la couleur de la peau des gens pour Dorval, on a connu, après coup, de la part des Haïtiens, l'impact qu'a eu la

nouvelle réglementation à Dorval. Et certains nous ont reproché de ne pas avoir su combien il y avait de Haïtiens qui étaient maintenant à Dorval. Pour le savoir, il aurait fallu qu'on tienne un fichier. Si on avait tenu un fichier, on se serait probablement fait - et sans doute - reprocher de tenir des fichiers basés sur la couleur de la peau des gens. On est donc forcé de fonctionner avec une approximation des nombres et selon ce que la communauté haïtienne nous a fourni également - vous vous en souviendrez sûrement - l'année dernière comme chiffres. Je pense qu'elle-même avait émis certaines hypothèses à cet égard.

M. Bissonnet: Si on prend l'agglomération de la ligue A-11, il y a, à ma connaissance, deux associations de services qui ont le norme d'un taxi, une voiture. Ce sont les compagnie Hochelaga Taxis et Coop de Montréal. Mais, où ce ratio pourrait peut-être s'appliquer plus facilement à l'intérieur de la Ligue de taxi A-11, c'est justement que la ligue de taxi - on reviendra plus tard sur certaines dispositions - n'a pas assez de pouvoirs vis-à-vis des associations de services. C'est là le grand problème de la ligue de taxi. Il y a une ligue de taxi qui existe. Les propriétaires d'autos-taxis n'ont pas le choix. Il faut qu'ils soient membres pour avoir droit à un certificat d'immatriculation. Mais, à l'intérieur de la ligue, vis-à-vis de toute l'industrie interne du taxi, il y a un manque important de pouvoirs. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais les "teamsters" sont en train d'agir. À ma connaissance, il y a au moins 200 ou 300 chauffeurs de taxi d'impliqués dans le mouvement des "teamsters" actuellement. Je ne sais pas dans quel but, mais je sais qu'actuellement, le vice-président de la ligue, à qui j'ai parlé ce matin, m'a informé de ce nouvel aspect qui arrive dans l'industrie du taxi. C'est qu'il y a présentement 200 à 300 chauffeurs de taxi avec les "teamsters". Je ne sais pas dans quel sens, parce que la syndicalisation va être difficile à l'intérieur. Il y a des compagnies d'association de services, il y a des compagnies de flotte, etc. On va se retrouver bientôt avec un autre problème.

Concernant les pouvoirs de la ligue, si la Ligue de taxi A-11 favorise une telle implantation, je pense qu'à l'intérieur du projet de loi, il faudrait avoir une législation plus formelle à cet effet et qui comportera plus de pouvoirs. Il est évident qu'elle a des pouvoirs actuellement, mais, pour ce qui est des pouvoirs à l'intérieur des associations de services, le projet de loi est très limitatif à ce sujet.

M. Clair: M. le Président, sur cette question, je suis conscient qu'il existe des flottes, des propriétaires artisans, des

associations de services, une ligue et des chauffeurs et je pense qu'il faut voir à maintenir un équilibre dans le rapport des forces. Si le ministère ou le gouvernement imposait la règle d'un homme, une voiture, et s'il permettait à la ligue d'imposer un homme, une voiture sur le territoire de la ligue A-11, on risquerait fort d'assister à une bataille rangée entre les propriétaires et les chauffeurs ainsi qu'entre les chauffeurs eux-mêmes par groupes de chauffeurs. Le jour où cela sera mûr, je pense que cela se produira par la biologie naturelle des choses sur le territoire de la ligue A-11. Il y a déjà, comme vous le mentionnez, certaines associations de services qui appliquent cette règle. Peut-être qu'éventuellement le phénomène va s'étendre progressivement, mais cela demeure une décision qui doit être prise sur une base contractuelle entre l'association de services et ses membres.

M. Bissonnet: M. le ministre, lorsqu'il s'agit d'une coopérative, cela va mieux...

M. Clair: Exactement.

M. Bissonnet: ...d'appliquer cette norme d'un homme, une voiture, parce que, évidemment, lorsqu'on parle de grosses compagnies, la plupart des automobiles travaillent sept jours par semaine avec deux chauffeurs par jour; souvent un "single". Par contre, lorsqu'on considère l'aspect coopératif, le problème dans la région de Montréal, qu'est-ce que fait la norme d'un homme, une voiture? C'est le problème de tous ceux qui font du taxi comme revenu d'appoint, comme "sideline", en bon Canadien français. Il y a une multitude de chauffeurs de taxi. J'ai été de ceux-ci, je peux vous en parler, cela devient une "sideline". Alors, évidemment, si l'on considère toutes les autos-taxis à Montréal, on pourrait peut-être considérer qu'il y en a beaucoup qui les louent à la journée et à la semaine. Donc, les deux "shift", il y en a beaucoup qui en ont, mais ceux qui en ont la fin de semaine, ce sont des chauffeurs de taxi qui sont souvent sur le bien-être social et sur l'assurance-chômage. Quand il y a une grève des transports, les chauffeurs d'autobus s'en vont là, les pompiers, etc. Donc, ce sont des gens qui prennent évidemment la place des chauffeurs de taxi qui gagnent leur vie avec cela. C'est là qu'au niveau de la compétence des chauffeurs de taxi, si c'est transféré à la CUM, à la CUQ ou aux municipalités régionales de comté, on devrait avoir une réglementation très sévère et un contrôle pour que, lorsqu'un chauffeur fait du taxi, il ne fasse que cela pour gagner sa vie.

M. Clair: Alors, nous sommes conscients des problèmes qu'évoque le député de Jeanne-Mance. Je pense qu'on ne peut pas

faire une loi qui, nommément, interdit aux chauffeurs d'autobus en grève d'aller conduire un véhicule-taxi, qui l'interdit aux pompiers, aux professeurs, à telle ou telle personne la fin de semaine. Le risque est beaucoup plus important qu'une telle mesure, si elle était imposée, encore une fois. Si elle est voulue et acceptée par une association de services et des propriétaires de permis de taxi, cela va bien, mais je pense que, si on imposait cela, on risquerait de faire face à des turbulences majeures dans le monde du taxi à Montréal. C'est une situation différente de celle de Québec. On ne parle pas de phénomènes de même envergure. D'autant plus qu'encore une fois, à Québec, c'était facilité par l'existence d'une coopérative de taxis.

M. Bissonnet: À l'intérieur de l'article 60, par exemple, si la communauté urbaine optait pour les paragraphes 8 à 23, est-ce qu'il y a des dispositions qui permettraient à la CUM de réglementer en ce sens que l'emploi de chauffeur de taxi soit un emploi qui soit exclusif seulement à cette industrie?

M. Clair: On le verra quand on arrivera à cet article, M. le Président.

M. Bissonnet: Mais de mémoire?

M. Clair: Je ne connais pas tous les pouvoirs par coeur, mais de mémoire, non.

M. Bissonnet: Non? D'accord!

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 13 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 13 est adopté. J'appelle l'article 14 où on a déposé un amendement. Le troisième alinéa de l'article 14 est remplacé par le suivant... M. le ministre.

M. Clair: Cela se lirait comme suit: "Le transport collectif organisé par un organisme public de transport, une municipalité ou un regroupement de municipalités peut être effectué sur son territoire même si celui-ci ne correspond pas au territoire pour lequel le permis est délivré pourvu - et c'est là qu'on ajoute - qu'une partie du parcours soit située sur le territoire pour lequel le permis est délivré." C'est à cause d'un oubli au niveau de la rédaction de l'article 14 qu'on ajoute cela.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Si on dispose de l'amendement, est-ce que...

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'amendement est adopté. J'appelle l'article 14 dans son entier.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Il est adopté tel qu'amendé. J'appelle l'article 15. Ce matin, on avait retenu que l'Opposition avait un amendement à proposer.

M. Clair: M. le Président, j'aimerais revenir et discuter en toute sincérité du problème avec le député de Jeanne-Mance. Les avocats ont effectivement examiné la possibilité, à l'heure du midi, d'introduire un deuxième paragraphe qui viendrait dire, pour des fins pédagogiques, que le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles peut se faire avec un permis de taxi. Il y a deux conséquences si on fait cela: la première, c'est qu'on est en contradiction avec l'article 2 qui dit que la loi ne s'applique pas et un autre article viendrait dire que la loi s'appliquerait. D'autre part, en ce qui concerne les 43 véhicules et les 20 permis, il nous semble qu'à ce moment, la situation ne se simplifie pas mais qu'elle vient se compliquer. J'aimerais savoir du député - parce que je pense que l'on cherche la même chose - si on s'entend d'abord sur une chose, à savoir qu'il est avantageux de ne pas laisser le transport, à l'occasion de baptêmes, de mariages ou de funérailles, à des permis exclusifs spécialisés.

M. Bissonnet: M. le Président, M. le ministre, ma conception est qu'il y a des permis qui ont été émis par la commission exclusivement à cette fin. Je calcule qu'il faut maintenir ces permis puisque leurs détenteurs ont des droits acquis. Mais en ce qui a trait au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles à l'exclusion de ceux qui ont ces permis, cela devrait être exclusivement aux taxis.

M. Clair: À ce moment, la... D'abord on ne pourrait pas... C'est incontrôlable. Il faut bien savoir que...

M. Bissonnet: Ce que je ne veux pas, M. le ministre, c'est que les limousines AT...

M. Clair: Nous non plus.

M. Bissonnet: ...aient, si elles n'ont pas le permis requis, comme les 20 permis avec les 43 autos, je ne veux pas, dis-je, que les permis de limousines AT puissent avoir l'option du transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, car je considère que c'est un marché qui devrait aller exclusivement à

l'industrie du taxi, qui est en difficulté.

M. Clair: Que feriez-vous à ce moment des droits acquis de ceux qui détiennent déjà de tels permis?

M. Bissonnet: Je l'ai mentionné. Ceux qui ont les 20 permis spécifiques de transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, à mon sens, ont des droits acquis. Si je comprends bien, même pour ceux qui ont des droits acquis, cela devient un transport spécialisé AT. À l'intérieur de leur permis spécialisé AT, le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles ne s'appliquerait pas à eux.

Je ne cherche de punaises nulle part, M. le ministre. Je cherche à bien protéger ce marché qui est déjà acquis à l'industrie du taxi de par le règlement R-1222 où on spécifie qu'ils peuvent enlever leur dôme.

M. Clair: Oui, mais voyez-vous, l'un des effets justement si on ajoute à l'article 15 un paragraphe qui vient dire que les taxis peuvent faire du transport à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, c'est qu'ils sont obligés de fonctionner sur une base de tarif et de taximètre. On ne va pas se marier avec le taximètre qui fait tic-tic-tic.

M. Bissonnet: C'est cela. Je suis bien d'accord. C'est pour cela, M. le ministre, que, si la Communauté urbaine de Montréal opte pour régir les tarifs, lorsqu'elle arrivera au niveau du transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, c'est là que les problèmes peuvent survenir.

Je serais plutôt d'accord pour que vous enleviez l'article 2, paragraphe 4, pour inclure à l'article 15 une deuxième alinéa: Un permis de taxi suffit à autoriser un transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles - je vous donne mon idée - et protéger également à l'intérieur de cet article, ceux qui ont des permis exclusifs.

M. Clair: Oui, mais l'effet de cela, c'est que les autres détenteurs de permis de la Régie des transports du Québec vont pouvoir continuer à circuler avec des plaques AT, parce qu'il va falloir identifier ces gens. C'est avec leurs plaques AT qu'ils font du transport par taxi, du taxi illégal.

M. Bissonnet: Mais actuellement, M. le ministre, ils vont avoir la plaque AT quand même.

M. Clair: Non. Ce n'est pas ce qui se passe. Actuellement, ils perdent la plaque AT. Ils conservent, comme n'importe quel

citoyen, le droit de continuer de faire du transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, mais ils n'en ont plus un privilège exclusif. Donc ils n'ont plus de plaque AT. Ils n'ont plus de permis pour le faire. Ils ont le droit de le faire, mais ils n'ont plus de permis spécifique à cet effet. À ce moment, ils seraient immatriculés comme véhicules de promenade, purement et simplement, ce qui les empêcherait de traîner devant les hôtels et un peu partout et de se présenter avec une plaque AT comme étant quelque chose qui n'est pas tout à fait du taxi, mais qui s'en approche, qui est de la limousine et qui, finalement, est du transport de taxi illégal.

M. Bissonnet: M. le ministre, les 20 permis - il n'y en a que 20 et ils ont 43 autos - est-ce que, à votre connaissance, ils font d'autres sortes de transport que ces transports?

M. Clair: Les indications que j'avais... Écoutez, j'avais demandé... Parce que, lorsqu'on tombe dans les plaques AT, je tiens à vous dire une chose: Je ne souhaite à personne d'avoir à...

M. Bissonnet: Non, ce n'est pas drôle.

M. Clair: ...passer à travers cela parce qu'il y a toutes sortes de choses dans les plaques AT.

M. Bissonnet: C'est cela.
(15 h 45)

M. Clair: La Commission des transports du Québec a fait une enquête là-dessus pour savoir qui faisait quoi avec les plaques AT. Dans le fond, ce qui s'est avéré était déjà connu de tout le monde: quel que soit le type de permis qui était relié à ces plaques AT, ils faisaient - pour un grand nombre d'entre eux - du taxi illégal, sous la foi de leurs plaques AT.

C'est la raison pour laquelle on a voulu, en ce qui concerne les limousines Samson et Murray Hill - parce que c'est principalement ces deux-là, peut-être un ou deux autres - prévoir dans la loi que leurs droits acquis sont protégés pour le nombre maximal de véhicules qui étaient en service entre 1980 et 1983 - on le verra à l'article qui traite de cela - et de les mettre dans une catégorie où elles ont un permis spécialisé jusqu'en 1986. À ce moment-là, elles pourraient passer sous la juridiction des autorités régionales.

Notre objectif majeur - le député de Jeanne-Mance le partage, je pense - est d'éviter qu'à partir d'une plaque AT on puisse faire du taxi illégalement.

M. Bissonnet: Je comprends très bien, mais quand j'examine l'article 2, la loi ne

s'applique pas aux transporteurs qui ont un permis spécialisé ou qui s'attachent spécifiquement à ce transport de personnes dans les trois cas mentionnés. Je comprends cela, mais, lorsqu'on lit: "La présente loi s'applique au transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile...", cela devient du transport rémunéré à l'aide d'une automobile au quatrième.

M. Clair: Oui et c'est pour cela que la loi dit qu'elle couvre tout le reste du champ sauf celui-là. Si celui-là n'est pas couvert, comme il n'est pas interdit au taxi d'en faire, cela veut dire que le taxi a le droit d'en faire, mais qu'on n'est pas - excusez-moi l'expression - "poigné" avec un groupe de plaques AT qui peuvent faire du transport illégal dans d'autres occasions.

M. Bissonnet: Ce sont 43 voitures actuellement qui sont immatriculées AT?

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Ces gens n'auront pas jusqu'à la date mentionnée dans votre projet de loi, le 1er...

M. Clair: Non, pour eux, dès l'année suivante...

M. Bissonnet: Ils peuvent opter, à ce moment-là, ceux qui ont un AT, pour les 43 autos qui ont un AT, qui ont un permis spécifique au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, en vertu de la loi, pour un AT; ils l'ont actuellement.

M. Clair: Non. Pour ces gens-là, il n'y a plus de permis requis. Strictement ceux qui avaient des permis spécifiques... Il existait des permis spécifiques pour cette fin-là...

M. Bissonnet: Comme ils ont déjà un AT, est-ce qu'ils pourraient opter...

M. Clair: Non. L'autre solution qu'on avait était celle-là: c'était de prendre tous ces permis-là et de les envoyer dans le taxi. C'est une autre approche.

M. Bissonnet: Non, il ne faut pas les envoyer dans le taxi.

M. Clair: C'est ce qu'on ne voulait pas faire, nous non plus. Si on ne voulait pas le faire, il fallait procéder... Je tiens à rassurer le député parce qu'on partage les mêmes objectifs.

M. Bissonnet: Oui, mais...

M. Clair: Les avocats m'assurent encore que la façon la plus efficace d'atteindre

l'objectif est de laisser l'article 2 tel qu'il est et de ne pas modifier l'article 15. Pas parce qu'on n'est pas d'accord sur les objectifs poursuivis...

M. Bissonnet: Je ne suis pas convaincu; c'est là qu'est le problème.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: M. le Président, c'est la première fois que je lis l'article comme vous le dites. C'est une interprétation tellement bizarre qu'il n'y a pas un avocat ou un juge qui va accepter cela. Nous étudions une loi sur le transport...

M. Clair: Je peux vous en présenter une quinzaine.

M. Polak: Bien oui, mais ils ne sont pas des avocats qui pratiquent ou des juges, je ne pense pas. Je n'ai rien contre les fonctionnaires, mais parfois il faut écouter les opinions de ceux qui travaillent dans le domaine. On parle d'une Loi sur le transport par taxi. L'article 2 dit: "Elle ne s'applique pas... - qui elle? La Loi sur le transport par taxi - au transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles." Cela veut dire qu'eux ne peuvent pas toucher à cela. Ceux qui vont être couverts par la Loi sur le transport par taxi sont les chauffeurs de taxi qui ont un permis... Vous parlez des chauffeurs de taxi dans tout le reste de la loi et vous dites qu'ils ne peuvent pas toucher au paragraphe 4. Il n'y a aucune autre interprétation possible. Vous tournez cela d'une façon tellement difficile... Vous n'y croyez même pas, M. le ministre, parce que vous tournez la tête vers vos fonctionnaires.

Je comprends maintenant ce que vous voulez dire à cause des explications fournies sur les AT. Si vous en avez l'intention, il doit y avoir une autre manière de le dire clairement. Parce que vous le dites ailleurs; dans le transport de colis, vous le mentionnez. Vous mentionnez à l'article 15 qu'un permis de taxi suffit à autoriser un transport de colis. Cela est un argument de plus pour dire que les autres ne sont pas permis. Le député de Jeanne-Mance a raison. Je ne dis pas qu'on a le texte exact au point de vue de la rédaction, mais, entre-temps, que vos fonctionnaires continuent à fouiller là-dedans pour dire clairement: On protège les droits acquis des AT, mais les chauffeurs de taxi ont le droit de s'occuper de ce domaine. C'est tout ce qu'on cherche. L'affaire n'est pas du tout claire.

M. Clair: Méchanceté pour méchanceté, M. le Président, je dirai simplement au député de Sainte-Anne que ce qu'il démontre,

c'est qu'il ne connaît pas suffisamment le dossier complexe - et je le reconnais - ...

M. Polak: Oui.

M. Clair: ...des plaques AT et des anciens permis qui ont été émis par la Régie des transports du Québec. Sur le plan de l'article 15, en ce qui concerne un permis de taxi qui suffit à autoriser un transport de colis, un colis, ce n'est pas une personne.

M. Polak: Je sais.

M. Clair: Et la Loi sur le transport par taxi traite du transport de personnes par automobiles, transport rémunéré. Il fallait qu'à l'article 15, puisque le transport de colis, de marchandise est régi tant par la Loi sur les transports que par l'ordonnance générale du camionnage, il y ait un article qui vienne habiliter de façon spécifique, dans un marché autre que le transport des personnes, les propriétaires de taxi à faire du transport de colis.

Mais l'article 2, tout ce qu'il dit: On peut le reprendre. Il se lit très simplement: "La présente loi s'applique au transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile." Cela se comprend?

M. Polak: Oui.

M. Clair: Par la suite, on dit qu'il y a un certain nombre de secteurs où cette loi ne s'applique pas. On parle du transport en commun, du transport scolaire, du transport à la suite d'une initiative...

M. Bissonnet: Ce que vous avez proposé ce matin.

M. Clair: Ce qu'on a proposé ce matin, à la suite d'une initiative humanitaire. Et on dit que cela ne s'applique pas non plus au transport de personnes à l'occasion d'un mariage ou de funérailles. Cherchez ailleurs dans la réglementation et dans la loi, vous ne trouverez aucun règlement ni aucune loi qui vient régir cela. Ce qui n'est pas régi est accessible à n'importe qui. Si cela est accessible à n'importe qui, cela est accessible à un propriétaire de permis de taxi qui pourra faire la promotion de ce service, s'il veut le faire. Et, avantage considérable, de cette façon, nous réglons un autre problème, soit l'existence de permis spécifiques qui ont été émis antérieurement par la Régie des transports du Québec comportant des privilèges exclusifs, précis, de transport à l'occasion de mariages, de baptêmes et de funérailles.

Il y avait même des permis de transport de fleurs, par exemple, limités à cela. On a essayé de nettoyer tout ce dossier en s'assurant que les taxis pourraient

le faire. Ce ne serait pas sur une base exclusive; on respecterait de cette façon les droits acquis de ceux qui ont déjà des permis, mais ils seraient en concurrence avec d'autres. J'ajoute à cela... Le député de Sainte-Anne va comprendre, c'est simple. Est-il marié? Je n'ai jamais pensé de lui poser la question.

M. Polak: Non, mais, M. le Président...

M. Clair: Qui fait appel à des services spécialisés à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles? Généralement, c'est un entrepreneur de pompes funèbres qui fournit le corbillard et une voiture ou deux. D'autre part, il arrive fréquemment que c'est de la famille qui transporte d'autres membres de la famille dans des véhicules automobiles. Au moment d'un baptême ou d'un mariage, cela est généralement la même chose, cela se passe souvent en famille.

Mais, il existait des permis spécialisés pour cela quand même. Comment pensez-vous qu'on peut aller contrôler dans chacun des mariages, baptêmes et funérailles du Québec, s'il n'y a pas un beau-frère quelque part qui transporte sa belle-soeur et qui lui fait payer 2 \$ pour l'essence?

M. Polak: Vous vérifiez beaucoup de choses ailleurs, dans d'autres domaines.

M. Clair: Vous êtes complètement à l'encontre de la philosophie de votre propre parti. Vous dites qu'on fait trop de réglementation, qu'on va trop vérifier, qu'on fait trop d'inspections et vous voudriez qu'on aille se mettre le nez dans chacun des baptêmes, mariages et funérailles au Québec.

M. Bissonnet: Ce n'est pas cela qu'on dit.

M. Polak: Cela est justement mon point, M. le Président. On est tellement habitué que vous mettiez vos pattes partout, que cela me surprend soudainement d'entendre une interprétation que je n'ai jamais entendue de ce gouvernement. J'ai peur et il n'y a pas un juge qui va comprendre cela non plus. Vous avez dit que je ne connais pas assez en détail le dossier. Je l'admets, je ne connais pas cette affaire de permis AT, etc., mais je me base sur la personne ordinaire, raisonnable, qui doit lire ce texte de loi, qui n'est pas un fonctionnaire qui travaille là-dedans, ou un spécialiste, ou un chauffeur de taxi qui veut savoir quels sont ses droits. En lisant ce texte, la loi est supposée être rédigée de manière à être comprise, non seulement par un expert dans le domaine, mais aussi par le public, par les avocats et par les tribunaux. Vous n'aurez jamais cette interprétation, à moins qu'on ne vienne devant le tribunal

avec exactement ce que vous venez de dire.

Cela démontre que votre texte n'est pas bien rédigé. Tout ce que je dis, c'est: "Back to the drawing table". On va être ici à 20 heures. Qu'on se mette dans le petit coin; pas de problème. Trouvez donc une autre formule pour dire ce que vous voulez dire, parce vous ne le dites pas. Est-ce assez clair? C'est garanti, parce que j'ai montré cela à d'autres avocats de Montréal qui ne pratiquent pas le droit du transport par taxi du tout. Je leur ai montré le texte et je leur ai dit: Je parle là-dessus la semaine prochaine. Ils ont dit exactement la même chose que moi. Même le député de Jeanne-Mance m'a dit la même chose lorsque je le lui ai demandé la semaine dernière. Il m'a dit: Je ne sais pas. Je ne peux pas te dire exactement. Attendons donc le ministre.

Imaginez-vous que je doive plaider une cause devant le tribunal et que je dis: Mais attendez donc. On va appeler M. le ministre Clair pour savoir quelle était son intention. C'est trop tard. Pour moi, c'est une question d'être clair dans vos textes.

Si les chauffeurs de taxi peuvent y participer, je suis tout à fait en faveur. Je pense que c'est une très bonne idée. Mais dites-le donc, parce que vous le dites partout, vous faites n'importe quoi, vous avez plus...

M. Clair: M. le Président, le député ne comprend pas. Je m'excuse de l'interrompre, mais il ne comprend pas. Si on va dire à l'article 15 qu'un permis de taxi permet de faire cela, cela veut dire qu'il est soumis aux conditions d'exploitation normales du taxi. Là, cela veut dire le tic-tac, tic-tac, tic-tac durant les funérailles et les baptêmes.

M. Polak: Non, non. Il y a moyen de le dire.

M. Bissonnet: M. le Président...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: ...à l'article 13, on dit: "Un permis de taxi autorise son titulaire à exploiter un transport par taxi..." À l'article 2: "La présente loi s'applique au transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile." Ça, c'est un taxi. "Elle ne s'applique pas..." Le problème, à l'article 15... Je vous comprends, parce que, d'un côté, cela ne s'applique pas à un champ d'activité qui est le transport pour un baptême. On veut dire, à l'article 15... On vient en contradiction, je comprends très bien cela.

La seule façon, à mon point de vue - vous en parlerez à vos conseillers juridiques - c'est de limiter, à l'intérieur même de ce

projet de loi, par un article, le transport pour lequel des permis sont accordés. Que le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, les 20 permis dont vous parlez, les 43 autos, soit un service exclusif sans autre possibilité. Donc, ils vont perdre leur AT.

Quand on parle à l'article 13 d'un permis de taxi, c'est pour exploiter un transport par taxi, on va à l'article 2, cela ne s'applique pas. La concordance pour le transport par ambulance et corbillard est impossible. Au cinquième paragraphe, on dit: Le transport rémunéré par automobile ne s'applique pas - transport par taxi, transport par limousine également - aux corbillards et aux ambulances. Je comprends bien cela, parce qu'ils ne peuvent pas changer leur "char".

Par contre, on fait référence dans ce même article au transport à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles. On les considère du même point de vue. Donc, il est impossible que cela soit un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile.

J'essaie de...

M. Clair: Je pense avoir épuisé mes arguments, M. le Président. J'y reviens. Si on enlève le quatrième alinéa de l'article 2, cela a quoi comme effet?

M. Bissonnet: Si vous l'enlevez et que vous mettez un article à l'intérieur du projet de loi disant que le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles... Article 15: Un permis de taxi suffit à autoriser un transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles et, si vous mettez un petit paragraphe pour dire que ceux qui ont leur permis AT, qui conservent leur spécialité dans ce domaine sans faire autre chose, là, c'est correct.

M. Clair: C'est cela. C'est ce que j'explique au député. Si on fait cela, cela veut dire qu'il va falloir les immatriculer d'une manière quelconque, ces détenteurs de permis.

M. Bissonnet: Pas du tout.

M. Clair: Bien voyons! Cela va devenir triplement incontrôlable, parce qu'ils vont avoir des permis exclusifs et ils n'auront plus de plaque pour que les policiers puissent les identifier.

(16 heures)

M. Bissonnet: Je comprends votre point de vue. Je comprends très bien que vous ne voulez pas que les 43 autos qui ont des AT... Vous voulez que les AT partent. Je suis d'accord avec vous, sauf que ce n'est pas en leur permettant de ne plus avoir de permis AT, si on ne les applique pas aux

chauffeurs... Je comprends l'intention du paragraphe 2, l'intention de ceux qui l'ont présenté. Leur objectif est le même que le vôtre et le mien. Mais il demeure qu'à sa face même, cela ne s'applique pas aux AT qui vont exister et aux T qui sont existants, parce qu'on le dit carrément: cela ne s'applique pas.

Je comprends le but visé dans la rédaction de cet article-là - je ne veux pas vous faire perdre de temps, je pense que le temps est trop précieux - mais je pense que le transport de personnes à l'occasion d'un baptême, d'un mariage ou de funérailles, cela se réglemente et cela se régit pas un tarif qui doit être fixé par la communauté urbaine. La communauté urbaine, avant de tarifier cela... C'est bien sûr qu'à ce moment-là la personne qui n'a plus de permis AT va pouvoir percevoir comme elle veut, pas de problème. Mais, à l'intérieur de la Communauté urbaine de Montréal, quand celle-ci va avoir à fixer ce tarif, voici la première question qu'elle va se poser: Est-ce que cela fait partie du champ de compétence des taxis? Est-ce qu'on a le droit? Et, connaissant bien Me Péloquin, je suis convaincu qu'il va regarder cela. Il serait peut-être bon de lui demander son point de vue.

M. Polak: Il va dire que cela ne s'explique pas, qu'il ne faut pas y toucher. C'est vrai.

M. Bissonnet: Voyez-vous, à l'article 44: "Les taux et tarifs applicables au transport privé doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course soit calculé par taximètre, par odomètre, par zone ou par heure."

M. Clair: Je pense que les combattants sont à bout d'argument, M. le Président.

M. Bissonnet: Bien, je ne suis pas à bout d'argument; c'est bien clair dans mon esprit.

M. Clair: Non, c'est clair dans le mien que vous avez tort. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise?

M. Bissonnet: Mais je comprends très bien qu'à l'article 15, si on ajoute un article, on ne réglera pas le problème.

M. Clair: On pourra peut-être en reparler à l'article 78, je pense.

M. Bissonnet: Mais on peut ajouter un article, remarquez bien. J'aime mieux qu'il y ait un article de rajouté et de le laisser comme cela.

M. Clair: On pourra en reparler à l'article 78...

M. Bissonnet: Il va le contredire, évidemment.

M. Clair: ...qui traite justement des droits de ces détenteurs-là et comment leur permis va être révoqué.

M. Bissonnet: Je garde cela en suspens.

M. Polak: On va bonifier votre...

M. Clair: Si j'en étais... M. le Président...

M. Bissonnet: Oui, mais l'article 78 ne règle pas ces cas-là. Ce sont d'autres cas.

M. Clair: Si je n'en étais pas convaincu, M. le Président, vu qu'on poursuit les mêmes objectifs, je me rendrais aux arguments du député. Mais dans la mesure où on est convaincu que c'est la meilleure technique législative à retenir pour être sûr qu'on atteint l'objectif visé, d'une manière équitable, par rapport à ceux qui détiennent de ces permis, c'est celle-là. Mais je sais que je partage le point de vue du député de Sainte-Anne: quand c'est possible d'avoir de la législation en langage simple, lisible et pas compliqué, on fait tout ce que l'on peut pour cela. Mais il arrive, occasionnellement, que, pour régler des problèmes spécifiques, on est obligé d'avoir une technique législative un peu plus complexe.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Maintenant...

M. Clair: Alors, l'article 15, adopté M. le Président?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 15, est-ce qu'il est adopté?

M. Bissonnet: M. le Président, est-ce qu'on pourrait reconsidérer...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Quel point?

M. Bissonnet: ...l'article 2?

M. Clair: On avait dit qu'on ferait le débat sur l'article 15. Si on n'a pas fini...

M. Bissonnet: Oui, c'est parce que nous allons mettre une dissidence à l'article 2. On va adopter l'article 15.

M. Polak: J'ai juste une question sur l'article 15.

M. Clair: Alors, je n'ai pas de problème, à ce moment-là.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): D'accord?

M. Clair: Sur division.

M. Polak: Sur l'article 15...

M. Bissonnet: On va reprendre le vote de l'article 2, sur division.

M. Clair: C'est fait.

M. Bissonnet: Cela va?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. Sur division.

M. Polak: L'article 15...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Excusez-moi. L'article 2 est adopté sur division, tel qu'amendé. Cela va.

M. Bissonnet: Tel qu'amendé, c'est cela.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Sur division.

M. Clair: Et l'article 15 est adopté.

M. Polak: J'ai juste une question sur l'article 15.

M. Clair: Ah, le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Donc, on dit que le permis de taxi suffit à autoriser le transport de colis. Qu'est-ce qui arrive avec un chauffeur de taxi qui refuse d'accepter le transport de colis? Est-ce qu'il y a un danger là-dedans que quelqu'un puisse dire: Je vais loger une plainte contre vous parce que vous refusez d'accepter le transport de colis? Je veux juste y penser parce qu'il y a des chauffeurs de taxi qui ne veulent rien savoir du transport de colis. Je suis en faveur du principe. Je dois dire que la majorité le veut. Mais qu'est-ce qui arrive si quelqu'un refuse?

M. Clair: Cela ne fait pas partie du service obligatoire que doit offrir le taxi. Le taxi doit offrir le service de taxi en vertu de son permis, aux conditions qui sont émises. Mais cela, c'est une ouverture de marché qui n'est pas obligatoire.

M. Bissonnet: M. le Président, j'ai une question au niveau de l'article 15. Il est mentionné que le permis de taxi suffit à autoriser un transport de colis. On est bien d'accord avec cela. Mais on dit "aux mêmes conditions que le transport privé." Le transport privé, M. le ministre, pour transporter un colis, ce n'est pas le prix qui est indiqué au taximètre. Êtes-vous d'accord avec cela? Vous allez envoyer un colis - sans

faire de publicité commerciale - par Purolator, de Saint-Léonard au centre-ville. Chez Purolator, les conditions du marché, c'est 4,50 \$. On dit "aux mêmes conditions que le transport privé." Si je me fie à cet article, lorsqu'on va faire la tarification pour le transport par colis, il y aura deux tarifs. Si on veut dire que c'est effectué de la même manière, il n'y a pas de problème. On prend le paquet, on va le porter. Mais "aux mêmes conditions que le transport privé", le transport privé facture à la course, parce qu'eux en ramassent peut-être 20 ou 25 et c'est "dispatché"...

M. Clair: Je m'excuse, ce n'est pas cela que cela veut dire.

M. Bissonnet: Cela veut dire quoi?

M. Clair: Le transport privé, cela veut dire sur la même base que quand le taxi offre un service privé de taxi; cela ne fait pas référence au transport privé par camion. Cela fait référence à la tarification.

M. Bissonnet: Est-ce qu'on peut rajouter "par taxi"? Cela va être plus clair, M. le ministre.

M. Clair: L'article 6? Attendez un peu.

M. Bissonnet: Si vous avez un article qui est plus spécifique là-dessus.

M. Clair: À l'article 6, on définit ce qu'est le transport privé par taxi.

M. Bissonnet: Là encore, si vous avez affaire à un client ou à un groupe, ce n'est pas la même chose.

M. Clair: Oui, je pense que ce ne serait pas mauvais de le préciser.

M. Bissonnet: C'est mieux de le préciser, parce que, quand on le lit comme cela, on peut faire référence au transport privé de colis, parce que l'objet de cet article, c'est le transport de colis.

M. Clair: Si cela vous a "confusionné", cela pourrait en "confusionner" d'autres.

M. Bissonnet: Cela ne me "confusionne" pas, mais...

M. Clair: Non, mais vous avez raison.

M. Bissonnet: Vous savez, pour qu'on ne revienne pas pour modifier la loi. Cela coûte cher.

M. Clair: Alors, on pourrait ajouter, M. le Président, après les mots "transport privé", à la fin, les mots "par taxi".

M. Bissonnet: Par taxi.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Par taxi.

M. Clair: Est-ce que l'amendement est...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Oui, on discute sur l'amendement. M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Je voudrais savoir, à propos de l'article 15, si le chauffeur de taxi est obligé de facturer un certain tarif ou s'il peut dire: J'exige tant pour faire cela.

M. Clair: Sur la base du taximètre.

M. Bissonnet: Ce qui arrive, c'est que c'est certain...

M. Polak: J'ai mon bureau d'avocat à l'édifice du carré Dominion. Très souvent, on demande à quelqu'un: Voulez-vous aller porter une enveloppe au palais de justice? Le gars nous demande 1 \$, 1,50 \$, 2 \$; cela varie de chauffeur en chauffeur. Avez-vous l'intention de régler cela?

M. Clair: Je pense que le député ne connaît pas la pratique...

M. Polak: Je m'en sers de la pratique.

M. Bissonnet: C'est parce que vous êtes un bon négociateur si on vous demande seulement 1,50 \$ pour aller au palais de justice.

M. Polak: Peut-être. C'est parce qu'il y a trois autres avocats avec lui dans le taxi. Cela lui fait un petit extra.

M. Bissonnet: Ah, vous êtes trois. Je comprends.

M. Polak: Comprenez-vous? Très souvent, parce que le colis...

M. Clair: Si les gens vous font cela pour 1,75 \$, vous êtes chanceux, parce que le tarif de base est de 1,20 \$ et, généralement, les chauffeurs et propriétaires de taxi n'aiment pas beaucoup faire de très courtes courses. Pour 0,50 \$, vous en avez beaucoup pour votre argent.

M. Polak: M. le ministre, peut-être que vous voyagez beaucoup à Drummondville, mais moi, je voyage à Montréal. Je ne parle pas de quelqu'un qui prend seulement le colis. Très souvent, le colis peut être une petite affaire de rien. Cela peut être dans un taxi où il y a des passagers. J'ai même eu la cause...

M. Clair: M. le Président, ce sont deux choses tout à fait différentes. Le transport de petits colis... Pour donner un exemple, si je suis à mon bureau, rue Crémazie, et que je veux envoyer une missive importante et urgente au député de Sainte-Anne qui est à son bureau...

M. Polak: Oui.

M. Clair: Je peux...

M. Polak: Changement à l'article 2 de la loi.

M. Clair: Je peux la confier, en vertu de l'article 15, à un chauffeur de taxi qui me facture au taximètre. Maintenant si, en même temps que je voyage en taxi, j'ai ma valise, si je me promène avec mon attaché-case, généralement, je le mets sur mes genoux et le chauffeur de taxi ne me demande rien. Si j'ai un paquet de valises et qu'il doit ouvrir le coffre arrière, dans le règlement 6, il y avait une tarification spéciale pour cela, mais je pense qu'elle a été abolie à la demande même des taxis, si ma mémoire est fidèle. De toute façon, ce n'était pas nécessairement respecté et...

M. Bissonnet: C'était un problème.

M. Clair: ...c'était un problème. Alors, ce sont deux choses bien différentes. Je pense que, si le député de Sainte-Anne fait faire du taxi à 1,75 \$ pour aller porter des enveloppes au palais de justice, il est mieux de ne pas s'en vanter.

M. Polak: Ce n'est pas moi qui m'en vanterai, c'est que, dans le contrat qui est fait entre moi et le chauffeur de taxi, celui-ci est bien content parce qu'il a peut-être un autre colis qu'il laisse à mi-chemin. J'ai déjà vu deux ou trois passagers dans le même taxi. On en laisse un sur le boulevard Dorchester, un autre ailleurs. Cela se fait vite, de façon verbale, automatique.

M. Clair: C'est ce qu'on vise, permettre d'ouvrir ce champ qui était interdit.

M. Bissonnet: Il était interdit, mais il se faisait.

M. Clair: Il se faisait quand même, mais il se faisait...

M. Bissonnet: Sauf qu'il pourra être annoncé. La seule différence, c'est qu'on légalise une situation qui était...

M. Polak: Moi, j'avais pensé de dire, à l'article 15: "Un permis de taxi suffit à autoriser le transport d'un colis."

M. Clair: Voyons! Là, ce n'est plus du tout...

M. Polak: Je reprends votre argument de tout à l'heure.

M. Clair: M. le Président, le député ignore qu'il existe une ordonnance générale sur le camionnage et sur le transport des marchandises.

M. Polak: D'accord.

M. Clair: Il n'est donc pas question de transformer "permis de taxi" en "permis de camionnage". C'est pour cela qu'il faut préciser que c'est de cette façon que cela peut se faire.

M. Polak: D'accord.

M. Bissonnet: Je suis satisfait de la rédaction de l'article.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. Est-ce que vous êtes en faveur de l'amendement et d'ajouter les mots "par taxi"?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. Est-ce que l'article 15 est adopté tel qu'amendé?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Adopté. J'appelle l'article 16.

Délivrance de permis

M. Bissonnet: On parle d'agglomérations à l'article 16. D'accord, on dit que, dans la réglementation, c'est le gouvernement qui décide des agglomérations.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Mais, par exemple, au niveau de la ligue de la CUM, il va y avoir un champ de compétence sur trois agglomérations: A-5, A-12 et A-11. Il y aura peut-être certains problèmes à l'intérieur de ces trois agglomérations, pour la CUM, parce que les problèmes ne sont pas les mêmes.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Il y a une question que je me pose. On dit que ce sera seulement la Commission des transports qui, s'il y a un changement d'agglomération, pourrait être habilitée à le faire. Est-ce exact?

M. Clair: L'article 16 dit que c'est

toujours la Commission des transports qui émet les permis...

M. Bissonnet: D'accord.

M. Clair: ...mais qu'elle ne le fait que dans les cas prévus par règlement du gouvernement. Le règlement du gouvernement va prévoir qu'il y a toujours un gel quant au nombre de permis de taxi. Éventuellement, s'il y a des représentations qui sont faites par des autorités politiques qui auraient assumé la part de responsabilité qu'on leur propose, elles pourraient faire des représentations au gouvernement qui pourrait modifier le règlement pour dégeler dans telle ou telle région le nombre de permis de taxi.

M. Polak: Sur l'article 16, j'ai une question additionnelle. Qu'est-ce qui arrive si le gouvernement, peut-être par la Commission des transports, ou sur recommandation du ministre - je ne sais pas comment cela fonctionne - décide, au mois de juin 1984, d'émettre des permis, plusieurs permis additionnels à Québec pour l'événement des grands voiliers. Moi, je serais contre cela. Comment peut-on être sûr que cela n'arrivera pas?

M. Clair: C'est une décision du gouvernement. Le gouvernement a décidé, en 1979, de décréter un gel des permis de taxi-agglomération. C'est appliqué depuis 1979. Cela visait à améliorer ou à assainir la situation. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement, à moins que ce ne soit un gouvernement libéral, un jour lointain, reviendrait à l'augmentation...

M. Bissonnet: M. le Président, j'apprécierais qu'on ne fasse pas de la politique partisane à l'intérieur du dossier de l'industrie du taxi. Je pense qu'on s'éloigne du sujet.

M. Clair: Sérieusement, M. le Président, je ne pense pas qu'il y ait lieu de dégeler le nombre de permis de taxi pour l'instant. Mais, on sait - si ma mémoire est fidèle - qu'à Sherbrooke il y a un nombre assez élevé de personnes par véhicule-taxi. Cela ne veut pas dire qu'il est temps de dégeler la situation, mais la situation n'est pas la même partout sur le territoire. C'est pour cela qu'on garde ce pouvoir.

M. Polak: Je comprends, mais je voudrais vraiment avoir une assurance de la part du ministre. Lorsqu'on nous dit que c'est à l'étude, ce n'est peut-être pas pour vous, mais supposons que le ministre qui est en charge du tourisme dise qu'il est important que le touriste sache qu'il y a un bon service, qu'on va émettre d'autres permis temporaires durant cette période. Je

voudrais être certain que cela ne peut absolument pas arriver, car je suis entièrement en faveur du gel, parce qu'ils auront peut-être enfin la chance de leur vie, au mois de juin, ou durant l'été 1984, et ils ne l'auront pas, si on peut jouer avec cela. Cela peut être accepté comme un engagement formel?
(16 h 15)

M. Clair: Comme je viens de l'expliquer, le gel est maintenu depuis 1979. Il y a eu des occasions spéciales, par exemple les Jeux du Québec à Septes.

C'est sûr que cela crée un gonflement. Il y a eu d'autres événements qui se sont produits dans d'autres villes comme des congrès qui se sont tenus et qui auraient pu justifier l'émission temporaire d'un certain nombre de permis de taxi. Je pense que ce n'est pas la bonne façon de le régler. C'est sur la base d'un accroissement de façon permanente du marché qu'on pourrait envisager le dégel du nombre de permis de taxi. Des permis temporaires de taxi, cela n'existe pas.

M. Polak: D'accord!

M. Bissonnet: Je veux seulement faire une petite clarification. Le gel des permis de taxi existe depuis l'année 1963, M. le ministre.

M. Clair: Non, non, non.

M. Bissonnet: Dans la région de Montréal, en tout cas.

M. Clair: C'est en 1979 qu'il y a eu un gel général de décrété.

M. Bissonnet: Il y a eu un autre gel, mais il y avait beaucoup de régions qui étaient gelées. Par exemple, la région de Montréal a toujours été gelée depuis 1952.

M. Clair: On ne reprendra pas le débat sur 1967.

M. Bissonnet: Alors, si vous parlez du Parti libéral, il a fait des bonnes choses.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Je vous rappelle à l'ordre...

M. Bissonnet: C'est bien.

M. Clair: La meilleure chose qu'il a faite, c'est quand il m'a engagé comme avocat à l'aide juridique à Drummondville, dans mon cas.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): ...on fait de la partisanerie politique.

M. Bissonnet: Je n'ai pas fait de

partisanerie. Je n'en fais jamais. Ce sont les autres qui en font.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 16 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Adopté. J'appelle l'article 17.

M. Bissonnet: Un instant! M. le ministre, l'article 17, juste à titre de suggestion, pour obtenir un permis de taxi ou pour le renouveler, une personne... Vous savez tout le problème qu'il y a eu au niveau du renouvellement des certificats pour la ligue de taxi, et tout cela. Si on disait: "pour obtenir un permis de taxi ou pour le renouveler", ce serait encore plus précis. Cet amendement veut faire en sorte que le détenteur paiera sa cotisation à chaque renouvellement et non seulement quand il l'obtient. C'est pour établir un contrôle également sur le paiement des cotisations.

M. Clair: L'article 23 précise déjà que le permis de taxi est annuel. À ce moment-là, à chaque année, c'est l'obtention d'un permis. L'article 24, au premier alinéa, prévoit aussi l'obligation de satisfaire aux conditions prévues par la présente loi et les règlements pour la délivrance ou le renouvellement du permis.

M. Bissonnet: Lorsqu'on regarde, M. le ministre, l'article 17, on se réfère aux articles 51 et 53. Alors, aux articles 51 et 53, on dit que ce qui s'ajoute aux droits de la cotisation annuelle... Pour obtenir un permis de taxi, il faut payer tant et en plus, il y a la cotisation à la ligue qu'on retrouve aux articles 51 et 53. À l'article 17 - vu qu'on parle de paiement de quelque chose - "pour obtenir un permis de taxi, une personne doit payer les droits annuels" et la cotisation à la ligue, satisfaire...

M. Clair: C'est écrit à la fin de l'article 17: "Avoir payé à la ligue des propriétaires de taxi la cotisation annuelle".

M. Bissonnet: Oui, mais "payer à la ligue", à un moment donné, à la CUM, on va nommer une personne qui sera responsable. On va en discuter tantôt. On va nommer une autre personne qui va être responsable de tout cela. On ne vient pas un peu...

M. Clair: C'est uniquement pour la mécanique du renouvellement.

M. Bissonnet: Oui, mais quant au montant qui va être payé à la ligue, il y a deux choses: le droit annuel qui est payable à la Commission des transports, là, il n'y a

pas de problème. En plus, il y a la cotisation de la ligue qui sera versée à une autre personne responsable, une espèce de spécialiste à l'intérieur de la communauté urbaine qui sera la personne désignée pour s'occuper de tout cela. Si on fait référence...

M. Clair: Je ne comprends pas votre problème, parce que l'article 17 le précise "et, dans le cas d'un permis délivré pour une agglomération, avoir payé à la ligue des propriétaires de taxi la cotisation annuelle."

M. Bissonnet: C'est parce que, si on regarde l'article 17, on s'en va aux articles 51 et 53. Est-ce qu'on est membre ou non, donc payer la cotisation... Je ne sais pas. On pourrait peut-être prévoir, à l'intérieur de l'article 17, l'obligation formelle. Là on dit: "Avoir payé à la ligue".

M. Clair: C'est cela. Pour obtenir un permis, il doit avoir payé à la ligue la cotisation annuelle.

M. Bissonnet: D'accord! Parfait!

M. Clair: Entendu?

M. Bissonnet: Entendu.

M. Clair: Alors, l'article 17 est adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 17 est adopté. J'appelle l'article 18.

M. Bissonnet: Sur l'article 18, je vais poser une première question au ministre pour qu'il nous explique ce qu'il entend par transport spécialisé. Il faut savoir ce que l'on entend parce qu'à l'article 22 on fait référence spécifiquement au fait que le taxi peut se convertir en transport spécialisé.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Qu'est-ce que c'est, le transport spécialisé?

M. Clair: Cela peut être pour des activités touristiques, par exemple, pour... Tout transport qui serait spécialisé, mais qui se ferait à partir d'un véhicule automobile correspondant à la définition du taxi. Plutôt que d'avoir une autre catégorie de permis que le permis de taxi, qui existerait et continuerait d'exister en parallèle au permis de taxi, on dit que, si quelqu'un veut se spécialiser, par exemple, dans le transport particulièrement luxueux ou encore avec une vieille automobile, avec une Ford modèle T, si une personne qui est détentrice d'un permis de taxi veut se convertir de la sorte, elle peut le faire et, en tout temps, elle peut réintégrer son permis de taxi régulier.

M. Bissonnet: Supposons, M. le ministre, que je suis propriétaire d'une auto-taxi. Dans un mois, à la suite de l'adoption de la loi, les règlements ayant été approuvés par la CUM ou le gouvernement les ayant adoptés, je décide de me spécialiser dans le transport de taxi avec une vieille voiture. À ce moment je conserve mon T. Y a-t-il un temps limite pour conserver mon T?

M. Clair: Tant et aussi longtemps que vous êtes spécialisé.

M. Bissonnet: Bon, d'accord.

M. Clair: Tant et aussi longtemps que vous êtes détenteur de votre permis de taxi.

M. Bissonnet: J'ai toujours mon T?

M. Clair: Ce qu'on vise à éviter dans le fond...

M. Bissonnet: Je comprends, mais je vais vous expliquer du transport spécialisé.

M. Clair: Oui, mais seulement pour donner un exemple...

M. Bissonnet: Ce sont les limousines qui s'en viennent là-dedans.

M. Clair: Seulement pour vous donner un exemple, ce qu'on vise à éviter... Il y a eu, au cours des années récentes, des demandes à la Commission des transports du Québec pour faire du transport avec des voitures anciennes, ce qui équivaut, à toutes fins utiles, à du transport par taxi. Au lieu que cela ne se développe en parallèle au marché du taxi, on dit que cela va se faire avec un permis de taxi.

M. Bissonnet: C'est parce que, voyez-vous, on parle de transport spécialisé, mais on ne définit pas ce que c'est. On ne définit pas ce que c'est. Ce qui veut dire, M. le ministre, qu'on peut arriver avec sept ou huit personnes qui vont décider de se spécialiser dans un transport par taxi. Vous n'avez pas peur avec...

M. Clair: On ne veut justement pas le limiter parce que... Prenez, par exemple, l'existence des limousines. Actuellement, il existe des limousines seulement dans la région de Montréal. Qui dit que, dans deux ans ou dans six mois, quelqu'un ne sera pas intéressé à développer un service de limousines à Québec - disons entre l'aéroport et le parlement pour les dignitaires étrangers - ou à s'équiper d'une Cadillac trois sièges pour les consuls ou pour n'importe quoi? Ce qu'on dit, c'est qu'au lieu de laisser ce phénomène se développer et venir progressivement gruger le marché du taxi,

toute forme de transport spécialisé de personnes est un marché qu'on réserve aux permis de taxi existants. Ce sont eux qui pourront entrer dans ces marchés et non pas n'importe qui allant chercher une plaque AT et obtenant de la Commission des Transports un permis spécialisé. On vise, dans le fond, à garder le développement des marchés spécialisés aux détenteurs actuels de permis de taxi.

M. Bissonnet: Si je comprends bien, actuellement, des gens qui ont des AT, des services de limousines et tout cela, il n'y en a pas à Québec.

M. Clair: Non. Mais rien n'empêcherait...

M. Bissonnet: Non, non. Minute. Minute. Mais ceux qui sont... Actuellement, dans la loi, ils ont jusqu'au 1er avril 1985. Est-ce que c'est cela?

M. Clair: 1986.

M. Bissonnet: C'est loin.

M. Clair: 1986 ou 1987?

M. Bissonnet: Ils ont jusqu'à une certaine date pour régulariser leur AT. C'est cela? Mais, à ce moment - vous parlez des limousines, il n'y en a pas à Québec - ceux qui ont un permis AT et qui fonctionnent dans la région de Montréal, est-ce que le permis qu'ils ont est spécifique quant à la région où ils peuvent oeuvrer?

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: C'est indiqué sur leur permis AT...

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: ... qu'ils ont un permis de limousines ou d'autres...

M. Clair: Je pense que la définition disait dans la région de Montréal, Montréal et 15 milles.

M. Bissonnet: C'est comme le transport par camion...

M. Clair: On y viendra peut-être tantôt, quand on abordera l'article 78.

M. Bissonnet: M. le ministre, ce qui m'importe très sérieusement dans cet article-là, c'est que le type qui a un permis de taxi et qui s'en va dans le transport spécialisé conserve toujours son T.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Tout le temps.

M. Clair: C'est cela. Non seulement il conserve son T, mais il est assuré qu'il n'y aura pas un nouveau AT qui va venir le concurrencer. Seul un autre détenteur de permis de taxi...

M. Bissonnet: C'est-à-dire un autre détenteur d'un permis de taxi pourrait laisser le taxi ordinaire et faire du transport spécialisé. Il conserve toujours son T et, s'il décide le lendemain matin de changer... De quelle façon doit-il s'identifier? Doit-il s'identifier à la Commission des transports? Il doit s'identifier quelque part s'il fait du transport spécialisé. Est-ce qu'il doit de lui-même... Demain matin, je fais du transport avec des voitures antiques, je mets des annonces dans le journal... Est-ce qu'il doit en informer la CUQ, disons que c'est à Québec...

M. Clair: C'est la commission qui autorise le titulaire d'un permis de taxi à se spécialiser. Une personne...

M. Bissonnet: C'est la commission. À ce moment-là, s'il décide d'aller à la commission pour obtenir un permis pour le transport spécialisé, est-ce que la commission a des normes à suivre?

M. Clair: Elle va étudier la demande...

M. Bissonnet: Elle peut, elle n'est pas obligée.

M. Clair: Peut sur demande, c'est cela. Elle va examiner, comme elle le fait déjà, si oui ou non il y a un marché, si oui ou non c'est opportun et elle va octroyer le permis. Je pense que les deux choses importantes là-dedans, c'est qu'autrefois les permis, les services spécialisés de transport par automobile n'appartenaient pas aux taxis et leur étaient même inaccessibles. On dit: Dorénavant ce marché du transport spécialisé vous est réservé. Seuls les détenteurs d'un T pourront aller à la commission et faire convertir leur permis en T spécialisé. C'est la première chose. Et la deuxième chose qu'on fait, c'est qu'on leur conserve en tout temps le droit de revenir au taxi régulier.

M. Bissonnet: L'article 22 stipule: "Rien n'empêche le titulaire d'un permis de taxi d'effectuer un transport par taxi comparable à un transport spécialisé s'il satisfait aux exigences prescrites pour un transport non spécialisé."

M. Clair: Répétez-moi cela.

M. Bissonnet: Vous allez m'expliquer l'article 22.

M. Clair: Attendez un peu. Vous êtes

à...

M. Bissonnet: Quand vous lisez l'article 22...

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: "Rien n'empêche le titulaire d'un permis de taxi d'effectuer un transport par taxi comparable à un transport spécialisé s'il satisfait aux exigences prescrites pour un transport non spécialisé." C'est pour cela que je vous demande ce qu'est le transport spécialisé parce que, dans l'article 22, on dit que n'importe qui, s'il détient un permis de taxi, peut faire du transport spécialisé s'il satisfait aux exigences prescrites pour un transport non spécialisé.

M. Clair: Regardez bien. Prenez d'abord l'article 18 où on dit que c'est la commission qui peut...

M. Bissonnet: Je suis bien d'accord; cela va bien.

M. Clair: Laissez-moi finir. ...sur demande, autoriser le titulaire d'un permis de taxi à se spécialiser dans un type de transport spécialisé prévu par la présente loi ou un règlement. Il y aura un règlement qui autorisera éventuellement la Commission des transports du Québec à émettre des permis selon la demande qu'on aura et on ajustera le cadre réglementaire en conséquence.

L'article 22 dit: "Rien n'empêche le titulaire d'un permis de taxi d'effectuer un transport par taxi comparable à un transport spécialisé s'il satisfait aux exigences prescrites pour un transport non spécialisé." Cela veut dire, par exemple, que, si un détenteur de permis de taxi est propriétaire d'une grosse automobile qui correspond, qui est comparable à un transport luxueux, il a le droit de continuer à le faire régulièrement avec un véhicule qui correspond à des normes plus exigeantes.

M. Bissonnet: À ce moment-là, M. le ministre, si on regarde l'article 22, pour un type qui a un permis de taxi, s'il y en a un qui a déjà été émis à un autre et s'il veut faire la même sorte de transport, il n'aurait pas besoin d'aller à la Commission des transports pour le demander parce qu'il n'y a rien qui l'empêche de le faire.

M. Clair: Si c'est comparable...

M. Bissonnet: C'est comparable. (16 h 30)

M. Clair: Si c'est comparable... Le sens de l'article 22, c'est de ne pas permettre à un détenteur d'un permis spécialisé de venir soutenir devant la Commission des transports

du Québec que, parce qu'un détenteur de permis régulier de taxi qui offre le service de transport privé régulier vient le concurrencer parce que lui a un permis spécialisé... Alors, c'est cela qu'on vise à éviter.

M. Bissonnet: Mais les permis spécialisés, actuellement, qui en a? Est-ce qu'il y a des... On ne le définit pas, c'est le transport spécialisé. Mais est-ce qu'il y a des AT qui ont un transport spécialisé? Limousines, j'imagine que c'est cela qu'on veut dire.

M. Clair: Je vais vous dire cela pour la région de Québec. C'est parce que, je vais vous dire, il existe toutes sortes de choses là-dedans. Vous connaissez... Les AT, j'espère que je vais être capable d'en faire le tour; voyez-vous, il existe des AT...

M. Bissonnet: ...peut-être permettre à votre collaborateur... Je n'ai pas d'objection à cela.

M. Clair: Non, non, je peux le faire. C'est juste parce qu'il y avait des choses qui étaient...

M. Bissonnet: Non, cela va.

M. Clair: ...particulièrement complexes là-dedans. Les AT, qu'est-ce qu'il y a là-dedans? Il y en a qui sont des permis de limousine, ce qui existe, des passagers sans restriction d'occasion; ce sont des ordonnances particulières, transport sur demande avec parcours irrégulier, véhicule loué avec le chauffeur, territoire qui est fixé sur les permis en fonction d'un rayon d'action, tarif calculé par zone, et ce sont des permis d'entreprise qui ne limitent pas le nombre de voitures. Cela, ce sont les limousines de Montréal.

Il existe aussi - les 43 plaques dont je parlais tantôt - le transport de passagers et de fleurs à l'occasion de baptêmes, mariages, funérailles. Pour cela, il y a 20 détenteurs, 20 permis, 43 plaques.

Il existe des permis de transport de passagers avec restrictions autres que baptêmes. Il y a un permis pour le transport de mineurs à leur lieu de travail et retour. Sur la spécification, on indiquait où ils passaient entre quatre heures et cinq heures.

M. Bissonnet: "Heavy":

M. Clair: Des détenteurs de permis comme cela... Ah oui! Il y a des permis de transport en commun à horaires sur un parcours longue distance et un permis... C'est ça. Il y a un permis, par exemple, Gaspé-Montréal, je pense, en taxi. Alors, c'est un permis qui existe. Cela a été émis

il y a plusieurs années et il est en opération, à part cela. Alors, il y a deux détenteurs, deux permis, quatre plaques; il existe des services aéroportuaires aussi, immatriculés AT, il y en aurait deux ou trois. Il existe aussi des services aéroportuaires en région, à Matane, à Mont-Joli, à Rimouski, sur la Côte-Nord, à Rouyn-Noranda, à Val-d'Or. Ce sont des taxis, à toutes fins utiles, qui ont un permis...

M. Bissonnet: Ce sont des...

M. Clair: ...spécialisé...

M. Bissonnet: ...mini-bus, cela.

M. Clair: Non, non, qui ont des permis spécialisés par taxi.

M. Bissonnet: Ah oui! Ils font un transport d'autobus, à ce moment-là, mais par taxi.

M. Clair: C'est cela. Il y a des services touristiques, il y en aurait sept qui seraient immatriculés AT, et il y aurait seize mini-bus, par ailleurs.

M. Bissonnet: Cela va.

M. Clair: Il y a d'autres types d'immatriculation, mais cela a été toute une "job" de retrouver tout cela.

M. Bissonnet: Oui, je comprends, mais le problème que j'ai...

M. Clair: Alors, l'objectif de cela...

M. Bissonnet: Oui.

M. Clair: ...c'est de dire: Dorénavant, les services spécialisés, cela appartient au transport par taxi.

M. Bissonnet: Mais ils ne sont pas définis, on ne sait pas ce que c'est encore.

M. Clair: Bien non, parce qu'ils vont être définis...

M. Bissonnet: Cela va se définir.

M. Clair: ...par règlement. Et comme la demande... Essayez de prévoir ce que va être la demande, dans ce domaine-là, dans les prochaines années. Peut-être qu'à Sherbrooke, les gens seront intéressés à développer, je ne sais pas, à un moment donné, un transport antique ou un transport luxueux. Peut-être que, dans une ville minière, on voudra avoir un permis spécial de transport de mineurs, comme il en existe déjà. Alors, on a voulu garder les portes ouvertes, mais ce n'est pas grave que ce ne soit pas précisé dans la

mesure où cela est réservé au permis de taxi, d'une part, et où, d'autre part, il ne peut revenir en aucun temps exploiter son permis régulier de taxi. •

M. Bissonnet: Juste un petit exemple. Vous parlez des mineurs ou quoi que ce soit. Il y a un autre article dans le projet de loi qui parle du transport de personnes à intervalles réguliers. Vous savez de quoi je parle, les petits contrats, pas les contrats notariés, comme vous l'avez dit, on ne va pas si loin que cela, mais des formules et tout. Ce serait un contrat dans ce sens qui s'appliquerait, mais qui ne deviendrait pas un transport spécialisé.

M. Clair: Si cela est un transport à contrat, à ce moment...

M. Bissonnet: Ce sont des AT qui ont ces personnes. Dans tous les exemples que vous m'avez donnés, eux, ils ne font jamais de taxi, ce sont des AT et ils ont un droit acquis là-dessus.

M. Clair: Il y en a qui avaient d'autres affaires, des AU, mais ce n'est pas cela. Il y avait des AP aussi, des mini-bus. Si vous voulez, c'était un rapport un peu confidentiel que j'avais de la Commission des transports du Québec et de la Régie de l'assurance automobile du Québec. On voulait savoir qui faisait quoi et avec quel type de permis.

M. Bissonnet: Le transport spécialisé, c'étaient des horizons nouveaux, de nouvelles avenues. Il reste que celui qui fait du taxi, qui a une plaque T, est-ce que la CUM aurait le choix de définir un transport spécialisé, si elle opte pour cela, en vertu de cette loi dans sa réglementation?

M. Clair: Je pense que non. À ce moment...

M. Bissonnet: C'est juste la commission.

M. Clair: C'est la commission. Maintenant, dans les...

M. Bissonnet: Mais là, M. le ministre, voyez-vous, on dit: le transport spécialisé...

M. Clair: Attendez un peu, je veux juste m'assurer.

M. Bissonnet: ...prévu par la présente loi ou un règlement. Est-ce qu'on prévoit, dans la présente loi, qu'on peut faire un règlement là-dessus?

M. Clair: Oui, cela est sûr. C'est écrit à cet article.

M. Bissonnet: Quel article? Oui mais le

gouvernement peut par règlement. Est-ce que vous avez ce pouvoir? Il me semble qu'il n'apparaît pas.

Une voix: Trois.

M. Bissonnet: Trois? Oui, mais le nombre maximum de permis...

M. Clair: La combinaison de 62.3 et de 18.1 m'apparaît suffisante pour habilitier le gouvernement.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Sainte-Anne.

M. Bissonnet: Êtes-vous sûr de cela?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Sainte-Anne, vous avez...

M. Polak: Avez-vous terminé? J'ai deux questions.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Il y avait hésitation.

M. Bissonnet: Allez-y, je vais revenir là-dessus.

M. Polak: J'ai deux questions concernant ce transport spécialisé. La commission, en vertu de l'article 18, j'imagine, a le droit de refuser de donner une telle autorisation. À un moment donné, il faut penser à protéger les droits acquis et ceux qui ont déjà quelque chose. Prenons l'exemple que vous avez donné du transport vers la Gaspésie. Disons que le marché est assez grand pour faire vivre deux personnes raisonnablement bien. Soudainement, on ouvre la porte et il y en a trois autres qui veulent aller là-dedans. Cela veut dire que les cinq vont souffrir. Est-ce que la commission a un certain pouvoir arbitraire de dire que le marché ne le permet pas? La loi n'en parle pas, la loi semble plutôt pencher vers l'ouverture de nouvelles avenues. C'est intéressant le transport spécialisé, je comprends cela, mais est-ce qu'il y a une protection des droits acquis?

M. Clair: La Commission des transports joue régulièrement un rôle de régulateur économique. Effectivement, que ce soit en matière de transport par taxi ou de transport par camion, cela est un des rôles de la Commission des transports du Québec d'éviter qu'il y ait des désordres qui surviennent sur le plan économique dans les différents systèmes de transport qui sont sous sa juridiction.

M. Polak: Ma deuxième question: Qu'est-ce qui arrive au point de vue de la

tarification dans ce transport spécialisé?

M. Clair: Cela va être indiqué. On dit: La commission peut, sur demande, autoriser le titulaire d'un permis de taxi à se spécialiser dans un type de transport spécialisé prévu par la présente loi ou un règlement. C'est dans le règlement que vont apparaître les conditions auxquelles la commission pourrait émettre un permis de transport spécialisé.

M. Dissonnet: Sur le règlement qui fixe les tarifs, pour le transport spécialisé, s'il y en a un, je donne toujours comme exemple la Communauté urbaine de Montréal, parce que c'est elle qui va prescrire des normes de taux et tarifs pour chaque type de transport qu'il indique.

Je reviens à la définition et je regarde l'article 60: Le gouvernement peut par règlement établir des normes - cela, ça marche - édicter les conditions pour être titulaire d'un permis... Le gouvernement, dans sa réglementation, va édicter des conditions pour être titulaire d'un permis, et on dit, à l'article 18: autoriser le titulaire d'un permis de taxi. Mais, est-ce que l'article 3 permet au gouvernement d'édicter des conditions avant que le type demande à la Commission des transports de changer son permis de taxi en transport spécialisé? Il faut évidemment qu'il y ait eu un règlement au préalable pour que la commission puisse se prononcer.

M. Clair: Effectivement.

M. Bissonnet: Ce qui veut dire à ce moment-là que chaque personne qui va vouloir faire du transport spécialisé va être obligée de s'adresser au ministre des Transports et cela va prendre tout le tralala habituel, six ou sept mois, avant que sa réponse arrive. À chaque fois qu'il y a un nouveau transport spécialisé, le Conseil des ministres va bien analyser s'il s'agit effectivement d'un transport spécialisé, va publier un règlement dans la Gazette officielle et toute l'affaire.

M. Clair: C'est mieux comme cela, quitte à ce que cela prenne quelques mois...

M. Bissonnet: Et là, la communauté urbaine va être obligée de modifier ses tarifs pour entrer ce transport spécialisé.

M. Clair: C'est mieux que de laisser la situation telle qu'elle est actuellement, c'est-à-dire que les taxis sont exclus du transport spécialisé. Il y a eu des permis qui ont été émis il y a peu de temps pour les voitures antiques. Cela a été fait ici même, à Québec. Et c'est un secteur qui est susceptible de se développer et qui échappe

actuellement aux détenteurs de permis de taxi.

M. Bissonnet: À titre d'exemple, au port de Montréal, ils font des tours avec des autos antiques. Quelle sorte de permis ont-ils actuellement?

M. Clair: J'imagine que ce doit être des AT. Ils doivent faire cela avec une plaque AT.

M. Bissonnet: À ce moment-là, si quelqu'un veut développer un marché comme cela... Ils ont peut-être des droits acquis, je ne sais pas. Mais on pourrait faire du transport spécialisé à un autre endroit. Comme les voiliers. Pour une certaine période, un type pourrait aller dans le transport spécialisé pour faire des tours...

M. Clair: Ce ne sera pas du transport spécialisé, à ce moment-là. C'est d'entrer dans le taxi régulier par la porte d'en arrière. Mais si, par exemple...

M. Bissonnet: Cela prend un permis de taxi pour faire cela.

M. Clair: À Québec, il existe déjà des permis pour services touristiques. Mais ces permis n'ont pas été donnés à des détenteurs de permis de taxi. Cela leur était interdit. Alors, on dit que les développements qui surviendront dorénavant dans le transport - spécialisé, la commission pourra les autoriser comme elle le fait présentement aux conditions prescrites par règlement du gouvernement...

M. Bissonnet: Mais ce sera un taxi.

M. Clair: ...mais cela ira nécessairement aux taxis.

M. Bissonnet: On va suivre cela de façon bien spéciale.

M. Polak: Oh, qu'ils sont protégés, nos gars.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Est-ce que l'article 18 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Adopté. J'appelle l'article 19.

M. Bissonnet: L'article 19, M. le ministre: "Un permis de taxi spécialisé oblige son titulaire à restreindre ses activités à un transport spécialisé." Je vais vous donner un exemple bien spécifique. Un type a un transport spécialisé comme guide touristique. À Québec, il y en a six durant l'été et

durant la période du carnaval d'hiver; il n'y a pas de problème. Mais, durant toute l'année, au mois de novembre, par exemple, où il y a quatre personnes qui sont spécialisées dans le transport de guide touristique à l'intérieur de l'agglomération A-36, elles vont être obligées d'aller à la Commission des transports pour revenir dans le taxi et, durant les mois creux, retourner à la Commission des transports pour être transférées au taxi ordinaire. Ne croyez-vous pas, M. le ministre, qu'un individu qui a un transport spécialisé ne pourrait pas faire les deux?

M. Clair: À ce moment-là, s'il fait les deux, cela veut dire que ce n'est plus...

M. Bissonnet: Non, écoutez...

M. Clair: ...vraiment du transport spécialisé.

M. Bissonnet: Je vais vous expliquer, M. le ministre. Quelqu'un est guide touristique et chauffeur de taxi dans l'agglomération A-36. Il s'en va dans un champ qui n'existe pas actuellement, il est guide touristique, un transport spécialisé. Donc, il fait sa publicité dans les journaux locaux, dans les revues qui sont distribuées à l'intérieur des hôtels. Mais il arrive qu'il ne peut pas gagner sa vie cinq jours par semaine durant les périodes creuses où il n'y a pas de touristes à Québec. À ce moment-là, il n'y a rien qui... Actuellement, on a des guides touristiques qui font du taxi, qui font un transport spécialisé, mais, par contre, quand il n'y a pas de touristes, ils font du taxi ordinaire. Vous allez obliger... Encore là, on légalise une situation qui existe, mais qui ne peut pas être annoncée. Cela se fait à Montréal, il y en a au moins 25 qui font du taxi ordinaire et qui sont guides spécialisés, qui ont suivi leurs cours à l'Université de Montréal, qui ont leur diplôme. Lorsque la ville de Montréal avait le contrôle du taxi, les personnes qui étaient guides touristiques faisant du taxi devaient passer des examens à l'office d'initiative touristique de Montréal. Je connais cela, M. le Président. Dans ce cas, les guides faisaient du taxi spécialisé à l'heure et le règlement municipal, à l'époque, le règlement 27.45, prévoyait des tarifs pour ce transport spécialisé de guide touristique. (16 h 45)

Mais, avec la nouvelle loi, on voudra faire du transport spécialisé; il va y en avoir, c'est bon. Par contre, dans les périodes creuses, le guide va être obligé de retourner à la Commission des transports pour faire une demande pour retourner au taxi, mais il a toujours son T. Il ne devrait pas y aller, normalement, parce qu'il a toujours son dôme. Mais, s'il met un dôme de guide touristique, il aura le droit de faire

cela. À ce moment, il changera son dôme pour son dôme de taxi, mais je ne voudrais pas qu'il soit obligé d'aller à la Commission des transports à chaque fois.

M. Clair: Non, mais avec la souplesse que nous offre la possibilité d'y aller par règlement, on peut examiner, par exemple, s'il y a avantage à ce que des permis spécialisés puissent être en vigueur pour, disons, la période estivale. Mais il ne faut pas non plus tomber dans une situation où le permis spécialisé est un moyen pour contourner la tarification régulière, parce qu'il y aurait un risque que cela mine la rentabilité de toute l'industrie. Je pense que la souplesse qui est offerte de pouvoir préciser les conditions d'émission de permis spécialisé par règlement pourra nous faciliter la tâche.

M. Bissonnet: M. le ministre, l'article 19 est bien clair. Un article de loi, c'est plus fort qu'un règlement. "Un permis de taxi spécialisé oblige son titulaire à restreindre ses opérations à un transport spécialisé."

J'ai un exemple qui est très pratique - que je vous ai donné - le guide touristique, lui, de toute façon, a son T. On veut réduire les permis; c'est bien évident qu'un guide touristique qui gagne sa vie dans la période active du tourisme ne fait pas de taxi ou il en fait très peu. Cela devient un transport spécialisé parce qu'il y aura un tarif spécial pour cela. Je ne vois pas pourquoi il serait obligé de reprendre tout le mécanisme pour revenir au taxi. Il a un taxi, il a son T. La seule chose est que, lorsqu'il oeuvre dans le domaine du taxi spécialisé, automatiquement, il n'est plus dans le système du taxi. Par contre, il ne peut pas gagner sa vie exclusivement à des périodes estivales, mais il y a toujours un besoin de guides touristiques à longueur d'année dans une ville comme Québec. Sauf que, dans une période donnée, le besoin est beaucoup moins grand.

Cela se pratique à Montréal actuellement. À Montréal, on le pratiquait dans le temps; avant le règlement 6, il y avait des tarifs spéciaux pour cela qui étaient affichés à l'intérieur du taxi.

M. le ministre, à moins que la CUQ ou la CUM, si elles ont les pouvoirs de le faire, ou les MRC disent: Bon, à l'intérieur du permis de taxi, on considère le guide touristique... Évidemment, on paie plus cher quand c'est un guide touristique parce qu'il a plus qu'un chauffeur de taxi à offrir.

M. Clair: Qu'il y ait des permis spécialisés sur une base saisonnière, par exemple, je pense que c'est possible, dans le cadre de la loi; il suffirait que cela soit dans les règlements qu'utilisera la CTQ pour émettre de tels permis. Mais si, cependant, à

l'intérieur de trois jours, un détenteur de permis peut faire du transport spécialisé et du transport régulier, je pense que les risques sont que cela crée une concurrence déloyale parce que ce sera difficile à contrôler. À ce moment, le risque est qu'il y ait des gens qui fassent du transport régulier en dehors des tarifs et que cela finisse par créer une habitude dans la population de passer à côté du taximètre.

M. Hissonnet: Écoutez bien ce que je veux vous dire. Quelqu'un a un permis de taxi - cela va jusqu'ici? - spécialisé dans la visite touristique. Une journée, il a un client; le lendemain, il en a deux. Cela dure peut-être deux heures. Ses revenus ne seront peut-être pas assez élevés.

M. Clair: Oui, c'est justement, la commission n'émettra pas...

M. Bissonnet: Là, il va délaissier le transport spécialisé. Je parle du guide touristique parce que c'est bien fixe dans une période de telle date à telle date. À Montréal, il y en a 25 qui en font encore. Les tarifs, probablement, je ne pourrais pas vous dire s'il y a une réglementation spéciale pour eux, à ma connaissance il ne doit pas y en avoir, mais ils fixent probablement leur prix directement avec le client avant de le faire monter. C'est probablement ce qui se passe en pratique. Je ne peux pas vous le dire, je ne le sais pas. Par contre, c'est sûr qu'il y a avantage à ce que ce soit un service qui soit fait par des taxis, parce qu'à ce moment, vous devez accorder ce service. Cela se fait actuellement à Québec. Si quelqu'un veut visiter la ville en taxi, c'est sûr qu'il a avantage à ce qu'un portier d'hôtel lui fasse venir un taxi qui se spécialise dans ce domaine. Actuellement, ce n'est pas annoncé, mais, avec les nouveaux permis de transport spécialisé, ce serait une façon pour eux de faire un certain marketing au niveau des hôteliers.

M. Clair: Oui, mais...

M. Bissonnet: Par contre, vous avez un problème, parce que, si le gars gagne sa vie trois jours sur cinq et que, les deux autres jours, c'est tranquille, il va être tenté de revenir au taxi.

M. Clair: Mais si on veut développer des secteurs de transport spécialisé et que cela puisse être lucratif, il ne faut pas non plus que la notion de service spécialisé soit simplement l'occasion de faire par-ci, par-là un peu de service touristique, un peu de service aéroportuaire, etc. Cela n'aiderait pas l'ensemble de l'industrie. Il faut au contraire essayer au maximum de favoriser l'émergence, à partir des permis de taxi, des

services spécialisés qui, en soi, assurent une stabilité financière à celui qui y va. La Commission des transports, de la même façon, ne permettra pas à quelqu'un, parce que son beau-frère a un voyage de ménage pour Sept-Îles, qu'on lui émette un permis de transport pour déménagement. Il faut que l'émission d'un permis spécialisé soit de nature je dirais, à fonctionner au minimum sur une base saisonnière ou de six mois, pour permettre à quelqu'un d'en vivre. Sinon, cela ne contribue qu'à miner la rentabilité de l'industrie. Si chaque portier à l'entrée d'un hôtel peut "dispatcher" des services dits spécialisés en bas de la tarification pour des visiteurs touristiques, ce n'est pas de cette façon qu'on va développer un service de qualité, spécialisé, et cela n'améliore pas la rentabilité de l'industrie; au contraire, cela la mine.

M. Bissonnet: Non, ce n'est pas du tout dans cette optique, M. le ministre, que je fais ces commentaires. Pas du tout, au contraire. C'est qu'à l'intérieur de la CUM, si on veut opter pour le projet de loi, réglementer l'industrie du taxi et la rendre plus viable pour tous ceux qui oeuvrent intensément dans cette industrie, premièrement, il est certain que la CUM exigera de ceux qui font ce transport spécialisé une compétence réelle dans le domaine; deuxièmement, il demeure que c'est une avenue très intéressante. Je vais vous donner un autre exemple: des chauffeurs de taxi à Québec vont seulement à l'aéroport. Il y en a beaucoup qui ne font que cela. Ils vont arriver, ils vont être 25, et ils vont dire, et ce n'est pas réglementé comme cela l'est à Montréal: Je vais faire un transport spécialisé par taxi de l'aéroport à un prix fixe. Cela peut être possible. À ce moment, ils vont s'adresser à la CUQ pour que la CUQ réglemente ce transport spécialisé. Si la CUQ accepte, tous les autres chauffeurs de taxi vont réclamer que cela ne se fasse pas, parce qu'ils ne sont pas intéressés à cela, car, pour eux, les bons voyages, c'est quelqu'un qui va à l'aéroport, c'est bien intéressant. Mais, par contre, si on arrive à en faire un transport spécialisé, parce qu'il y a des chauffeurs de taxi qui le demandent, il est possible qu'ils ne puissent pas faire d'autres sortes de taxi. Évidemment, cela sera difficile. Il faudra une identification quelconque montrant qu'il ne peuvent faire que ce type de transport spécialisé, ce qui permettra, à ce moment-là, de réduire d'un certain nombre l'effectif du taxi normal. Par contre, au niveau des guides touristiques, et c'est un exemple que je vous donne, en les spécialisant, il demeure que la clientèle, le touriste, sera beaucoup mieux servi que présentement, d'une part. Je suis convaincu qu'au niveau des revenus saisonniers, cela peut être excellent. On peut peut-être en

avoir quatre, six ou huit. Évidemment, cela va s'ajouter. Les gars vont aller suivre des cours pour être guides touristiques. Vous avez une clientèle plus intéressante. À ce moment, ce qui arrive, c'est que, dans les périodes creuses, si vous demandez un permis saisonnier, à l'intérieur de la période qui n'est pas saisonnière, il y aura toujours une demande quand même. C'est là que je verrais... Si on s'en tient au projet de loi, le candidat va être obligé de faire la démarche pour venir et de retourner après.

M. Clair: Je pense que ce n'est pas mauvais jusqu'à un certain point si on veut favoriser l'émergence de transports spécialisés de qualité, compétents et qui assurent une rentabilité à ceux qui les détiennent. Si c'est accessible n'importe quand, cela va être comme c'est actuellement: Premièrement, les taxis vont y avoir un accès théorique, mais ce ne sera pas avec des standards de qualité, tellement qu'il va y avoir une demande pour développer des services touristiques en parallèle à l'industrie du taxi. Je pense qu'il faut qu'il y ait un peu de discipline si on veut avoir de la qualité.

M. Bissonnet: Si je me réfère à l'article 21, on y dit: "Le titulaire d'un permis de taxi spécialisé peut demander à la commission de révoquer la restriction et de recouvrer son permis de taxi." C'est la même chose qu'à l'article 19, n'est-ce pas?

M. Clair: Ce n'est pas la même chose. Cela vient compléter.

M. Bissonnet: C'est-à-dire que là, c'est le type qui va en spécialité et qui revient.

M. Clair: Et qui revient. C'est cela.

M. Bissonnet: Évidemment, cela va...

M. Clair: Il faut bien être conscient au départ qu'il n'y aura pas un va-et-vient terrible. Mais si cela règle...

M. Bissonnet: Il y aura des tentatives.

M. Clair: Mais si, sur une période de cinq ans, cela règle le cas au Québec de 200 ou 300 permis de taxi et que cela améliore la performance financière de ces permis, que cela améliore le service aux touristes, par exemple, tant mieux. C'est ce qu'on souhaite. Adopté?

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 19 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté, mais avec réserve.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Sur division?

M. Bissonnet: Non. Adopté avec réserve.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Article 20?

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Sur division?

M. Bissonnet: Oui.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Alors, l'article 19 est adopté sur division. J'appelle l'article 20.

M. Clair: Cela va de soi à l'article 20.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce que l'article 20 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 20 est adopté. J'appelle l'article 21.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 21 est adopté.

M. Bissonnet: Seulement une question. Avez-vous pensé, M. le ministre, à l'intérieur de l'article 21, si on pourrait mettre une période de temps? Évidemment, on ne sait pas ce qui va se produire. Avez-vous étudié la possibilité - "le titulaire peut demander à la commission de révoquer la restriction et de recouvrer son permis" - de laisser une période de temps où le type qui demande un permis spécialisé - par exemple, au bout de trois semaines - retourne à la commission pour révoquer cela? Avez-vous pensé - c'est à titre expérimental évidemment - quel...

M. Clair: C'est-à-dire que, si la commission l'autorise, c'est parce que la commission va s'être penchée sur la rentabilité, la faisabilité du projet.

M. Bissonnet: Oui, mais la commission.

M. Clair: Laissez-moi finir, s'il vous plaît!

M. Bissonnet: Oui.

M. Clair: La commission va s'être penchée sur la faisabilité du projet de transport spécialisé. Les chances sont que, s'il est autorisé, c'est parce que cela

présente des perspectives de rentabilité réelles. Si, par contre, après cela, il décide de faire enlever sa restriction et de recouvrir son permis de taxi, je pense qu'il va s'être écoulé quelques mois. Je pense qu'il n'y a avantage pour personne de jouer au fou là-dedans.

M. Bissonnet: Mais la commission... Vous parlez de la commission. Selon l'article 18, elle va émettre ces permis selon la réglementation qui avait été établie.

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: À ce moment, elle n'a pas tellement de loisir, pas tellement de latitude si la réglementation...

M. Clair: Cela va dépendre de la façon dont la réglementation sera faite. Si elle est très directive, dirigiste - pour employer l'expression - ou si elle laisse...

M. Bissonnet: C'est toujours une question de réglementation. C'est cela, n'est-ce pas?

M. Clair: Que voulez-vous? Je suis le premier à constater le fait qu'on fait énormément de règlements, mais on vit dans une société complexe. On veut avoir de la souplesse dans la réponse à des besoins réels. Il n'y a pas beaucoup d'autres façons que d'en faire à l'occasion.

M. Polak: J'ai le...

Une voix: Adopté.

M. Clair: Vous êtes contre cela, M. le député de Sainte-Anne?

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Adopté. J'appelle l'article 22.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 22 est adopté. J'appelle l'article 23.

Renouvellement

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 23 est adopté. J'appelle l'article 24. M. le député de Sainte-Anne. (17 heures)

M. Polak: L'article 24 est dans la section "Renouvellement", je l'ai lu un peu. L'article 24.2. Disons que je suis détenteur d'un permis et que je viens renouveler, avec mon chèque. L'article dit que "cette personne doit refuser de recevoir le paiement

de ces droits si elle estime que le titulaire du permis: ...ensuite il y a trois cas. Pourquoi a-t-on marqué les mots "si elle estime que"? Cela ouvre la porte à l'arbitraire.

M. Clair: Parce qu'on voulait que la personne estime.

M. Polak: Pardon?

M. Clair: Parce qu'on voulait que la personne estime.

M. Polak: Oui, mais si elle estime... Lisons plus loin.

M. Clair: Quel mot auriez-vous préféré?

M. Polak: "Elle estime que le titulaire du permis: 1° ne satisfait aux conditions prévues par la présente loi..." Théoriquement, j'arrive devant cet officier avec mon chèque et celui-ci me dit: Je ne veux pas avoir votre chèque parce que j'estime que votre automobile n'est pas propre et que vous avez violé un des nombreux règlements qui existent dans l'industrie du taxi, et Dieu sait combien il y en a. Donc, je ne veux pas avoir votre argent. S'il refuse l'argent, je tombe dans la catégorie no 3, je n'ai pas payé avant l'échéance et je perds mon permis. Expliquez-moi donc le déroulement. Qu'a-t-on voulu dire dans cette section-là?

M. Clair: C'est justement de permettre à la personne désignée par règlement de ne pas renouveler un permis si elle considère, si elle estime que l'une ou l'autre des trois circonstances prévues se présente. "Dans les quinze jours du refus - à l'article suivant - le titulaire du permis peut s'adresser à la commission pour en obtenir le renouvellement."

M. Polak: La manière dont cela est formulé donne un pouvoir énorme au titulaire en question de dire - parce qu'on peut toujours trouver quelque chose... On devrait...

Une voix: C'est vous qui posez la question?

M. Polak: Oui.

M. Clair: Si on veut déléguer sur le plan administratif le renouvellement des permis et le paiement des droits à une personne désignée par règlement, il faut que cette personne ait un minimum de pouvoirs et qu'elle ne soit pas obligée de délivrer le permis. Si elle est obligée de le faire sans faire aucune évaluation quant à la légalité de la situation, à savoir si on satisfait aux normes de renouvellement d'un permis, aussi bien qu'on renouvelle tout le monde et qu'on

voit après si on respecte les conditions. Je pense que les droits sont protégés car, dans les quinze jours... Cela vise simplement à permettre à la personne qui est désignée de dire: Écoutez monsieur, vous n'avez pas payé votre cotisation à la ligue de taxi et si vous ne me montrez pas un reçu attestant que vous avez payé, je ne peux pas renouveler votre permis. À ce moment-là, si le détenteur du permis n'est pas en mesure de faire la preuve devant la personne désignée, il va payer sa cotisation à la ligue, il va chercher son reçu et la personne désignée lui renouvelle son permis. Mais s'il y a des cas problèmes, on dit à l'article suivant: "Dans les quinze jours du refus, le titulaire du permis peut s'adresser à la commission", cela pour être certain qu'il n'y a pas d'arbitraire dans la décision du fonctionnaire.

M. Polak: Je voudrais plutôt voir dans l'article 24 que du moment qu'on a un permis de taxi, le principe est qu'il doit être renouvelé, à moins d'exception.

M. Clair: Encore là, c'est parce que vous ne connaissez pas la position des ligues de taxi. Les ligues demandent depuis plusieurs années qu'on rende encore plus restrictif le renouvellement des permis si une personne n'a pas payé sa cotisation à la ligue. Si on dit: Vous aviez un permis l'an passé et qu'on envoie des permis à tout le monde...

M. Polak: Je n'ai pas dit cela.

M. Clair: ...on courra après ceux qui n'ont pas respecté les règlements.

M. Polak: Je n'ai pas dit cela. J'ai simplement dit que comme dans n'importe quel autre métier, si quelqu'un a un permis et qu'il remplit les conditions, il a automatiquement le droit de faire renouveler son permis. C'est un principe de base.

M. Clair: C'est le principe qui s'applique ici.

M. Polak: C'est dans des cas très exceptionnels qu'on aurait le droit de remettre cela en question, parce qu'on commence à jouer dans l'arbitraire. C'est pour cela que j'ai demandé d'expliquer la façon dont le texte est rédigé.

M. Clair: C'est ce que j'indique au député. Le principe de base, c'est celui-là effectivement. Si une personne répond à toutes les conditions et exigences prévues par la loi et les règlements, son permis est renouvelé. Mais si la personne désignée estime qu'un requérant ne répond pas aux conditions prévues par la loi et les règlements, elle doit refuser et, à ce

moment-là, c'est dans les quinze jours suivants que la personne peut aller, en quelque sorte, en appel ou s'adresser à la Commission des transports du Québec.

M. Polak: La personne dont on parle, parce que ce titulaire a tout de même de grands pouvoirs, qui le désigne?

M. Clair: Ah, je n'ai pas demandé le renseignement encore, je ne sais pas si la Communauté urbaine de Montréal pourrait me donner son nom.

M. Polak: Non, non. C'est que je voudrais savoir si c'est quelqu'un qui est spécialisé dans cette matière, quelqu'un qui est nommé spécialement pour cela?

M. Clair: Ah, cela va être quelqu'un, effectivement, qui va bien connaître la loi et la réglementation, qui va partager et poursuivre les objectifs communs à la Communauté urbaine de Montréal et au gouvernement du Québec, je pense, et qui, à ce moment-là, va être en mesure de juger, d'estimer si, effectivement, la personne répond aux conditions et aux exigences prévues.

M. Bissonnet: Pour ajouter simplement. Lorsqu'on lit cela, cette personne doit refuser de recevoir le paiement. La personne désignée par règlement, si on va... Le "opting out", à la CUM, je sais qu'ils vont opter, eux? Eux vont nommer probablement le directeur des finances de la ville, de la trésorerie de la CUM, parce que c'est lui qui perçoit tout. On parle dans cela... Il y a deux avenues là-dedans, la première avenue est de percevoir le montant et, deuxièmement, il faut regarder les conditions et tout cela.

Mais je ne pense pas qu'on nomme à la CUM un personne spécifiquement qui ferait seulement cela. Parce que là, cela va coûter cher, dans votre 100% d'implantation, M. le ministre, cela va vous coûter cher. Mais dans tous les endroits, dans les villes où on envoie des comptes, c'est le trésorier qui envoie cela. C'est aux trésoreries que cela se paie aussi, ou au greffier de la ville.

M. Polak: Qui ne connaît rien dans le taxi.

M. Bissonnet: Qui n'a pas d'affaire aux taxis. C'est cela, c'est parce que je ne vois pas pourquoi on attribue cela à une personne désignée par règlement. Je ne vois pas le bien-fondé de cet article-là. C'est de créer encore un autre personnage dans l'affaire.

M. Clair: Non, non, le personnage existe déjà à la Régie de l'assurance automobile, par exemple, actuellement. Avant

d'émettre le...

M. Bissonnet: Oui, cela je le comprends.

M. Clair: Le fonctionnaire qui est là exige de faire la preuve que vous avez payé vos droits de la CTQ. Si vous ne les avez pas payés, il ne renouvelle pas.

M. Bissonnet: Non mais là, c'est parce que...

M. Clair: Il vous envoie...

M. Bissonnet: M. le ministre...

M. Clair: ...chez le diable!

M. Bissonnet: ...je suis bien d'accord avec vous. Mais lorsqu'on parle d'une personne désignée par règlement, si c'est le gouvernement qui nomme, vous allez nommer une personne à la régie, je ne le sais pas. Mais lorsqu'on s'en va dans la CUM...

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: ...on va prendre l'exemple de la CUM, là ils vont passer un règlement, il va falloir qu'ils nomment quelqu'un...

M. Clair: C'est ça.

M. Bissonnet: ...qui soit attiré spécialement à cela.

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: Alors la personne qui est attirée dans une communauté urbaine à percevoir tous les droits, tout ce qu'il y a de permis un peu partout, c'est le trésorier de la CUM. C'est la pratique courante..

M. Clair: Vous faites une montagne avec rien.

M. Bissonnet: Je ne fais pas une montagne.

M. Clair: Non, non, mais je veux dire, vous faites...

M. Bissonnet: Là, c'est parce que la personne évidemment... On dit: Cette personne doit refuser le permis. Évidemment, il va falloir que quelqu'un, pour qu'elle refuse un permis, fasse un rapport quelconque.

M. Clair: Oui, mais regardez, vous vous en allez renouveler votre permis de conduire simplement.

M. Bissonnet: Oui.

M. Clair: Le fonctionnaire qui est au comptoir, il vous dit: Bon, est-ce que vous avez... La première chose, il dit: Est-ce que votre permis de conduire est en vigueur jusqu'à maintenant? Vous aviez un permis de conduire l'année dernière? Oui. Vous avez rempli les petites questions en arrière, quant à savoir si vous avez tel ou tel type de maladie qui pourrait vous rendre inapte à conduire? Le fonctionnaire dit: Vous l'avez rempli, c'est correct. Si la personne dit non, je ne l'ai pas rempli et je ne paie pas les droits et, à part de cela...

M. Bissonnet: Je ne les paierai pas.

M. Clair: ...je ne les paierai pas; le fonctionnaire va dire: Moi, j'ai autorité, j'ai le devoir selon la loi de vous refuser de renouveler votre permis de conduire parce que vous n'êtes pas en mesure de répondre aux conditions prévues. C'est la même chose dans l'émission de permis de construction, vous devez... Le fonctionnaire, si les renseignements requis par la loi et les conditions d'émission d'un permis de construction ne sont pas remplies, ne délivrera pas le permis. C'est la même chose dans tous les cas et c'est purement administratif. Sans cela...

M. Bissonnet: Il connaît les règlements.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Messieurs les députés...

M. Polak: M. le Président, le ministre se contredit parce que, tout à l'heure, il parlait de ce fonctionnaire - je vais attendre que vous reveniez...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Oui, d'accord, on peut attendre quelques minutes.

M. Polak: Enregistrez que le ministre est parti.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Enfin, non. On n'enregistre rien à ce sujet-là.

M. Polak: Je trouve cela tout de même un peu impoli qu'il s'en aille. J'aurais espéré qu'il demande la permission.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Sainte-Anne...

M. Polak: Non, non, tout de même.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Non, non, M. le député de Sainte-Anne...

M. Blais: ...au micro, nous autres.

M. Polak: Oui, parce que moi, j'étais ici pour répondre...

M. Blais: On est là, nous autres.

M. Polak: ...pour questionner.

M. Blais: On peut répondre, on peut répondre à...

M. Polak: Mais, vous autres, s'il vous plaît! Vous ne savez même pas de quoi a l'air un taxi. Arrêtez donc.

M. Blais: On ne vient pas tous de la Hollande mais on a déjà vu des sabots.

M. Polak: L'industrie du taxi vient de mon pays.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): S'il vous plaît, s'il vous plaît!

M. Bissonnet: Parlez-vous du sabot de Denver?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Nous allons attendre quelques instants. On peut suspendre les travaux pour quelques minutes.
(Suspension de la séance à 17 h 10)

(Reprise de la séance à 17 h 12)

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Nous reprenons la discussion. M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Concernant l'article 24, tout à l'heure, au début, le ministre parlait que ce fonctionnaire devait être quelqu'un qui connaisse l'industrie du taxi, qu'il devait bien savoir quand refuser parce qu'il y a une tonne de règlements concernant les conditions pour gérer un taxi, etc.

Par la suite, le député de Jeanne-Mance a parlé du cas de la Communauté urbaine de Montréal ou d'autres communautés qui ont un fonctionnaire qui, par règlement, peut être percepteur de droits dans toutes sortes de domaines, mais qui ne connaît rien là-dedans. Quel est le but? Nous sommes venus au point où le ministre commençait avec un fonctionnaire très spécialisé dans le domaine, qui devait veiller aux intérêts de la ligue, etc., et maintenant on est rendu au point que, bien non, ce monsieur est là seulement pour prendre votre chèque et dire que tout est correct. Quelle est l'idée derrière cela? Est-ce que cela prend vraiment un titulaire, un officier qui connaisse la matière, qui soit là pour appliquer la loi ou est-ce que cela est une formalité: vous venez avec votre chèque et

vous avez votre renouvellement?

M. Clair: Même s'il ne s'agit que d'une formalité, dans la plupart des cas, il n'en demeure pas moins que si vous prenez demain matin un fonctionnaire spécialisé dans la délivrance de permis de construction et que vous l'amenez dans la délivrance de permis de conduire, il ne saura pas nécessairement quelles sont les conditions et si vous faites l'inverse également. Le fonctionnaire qui va être chargé de cela va connaître la réglementation, les conditions d'émission et dans 99,9% des cas il n'y aura aucun problème.

Jusqu'à maintenant, il y avait un certain laxisme à ce niveau, puisque tout ce que la régie contrôlait, c'était le paiement des droits à la CTQ, alors que, avec l'article 24, elle pourra contrôler plus de choses.

M. Bissonnet: Le paiement de droits annuels, ce qu'on prend, c'est les 52 \$, le certificat d'immatriculation plus la cotisation à la ligue.

M. Clair: Oui. Attendez un peu.

M. Bissonnet: Quand on parle de droits annuels, ce sont les deux ensemble? Est-ce clair?

M. Clair: Attendez un peu. Les droits annuels... Non, pas les droits annuels, parce que cela ne comprend pas la contribution à la ligue. La cotisation à la ligue, c'est une condition prévue par la présente loi.

M. Bissonnet: On va payer à la ligue.

M. Clair: On va devoir faire la preuve qu'on a payé.

M. Bissonnet: À la personne désignée. Les droits annuels demeurent à la communauté urbaine.

M. Clair: Non, au gouvernement. Jusqu'à présent, au gouvernement.
(17 h 15)

M. Bissonnet: Autrement dit, il va percevoir les 52 \$. Ce qui était payé autrefois à la Commission des transports va être payé directement.

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: Mais lorsqu'il payait les droits annuels autrefois, est-ce qu'il payait son certificat d'immatriculation en même temps? Est-ce que c'était sur la même facture? Ce que je veux... Un type qui reçoit son permis...

M. Clair: Je crois que oui, que c'était en même temps. Oui.

M. Bissonnet: Un type qui reçoit son permis d'immatriculation paie le montant de 275 \$. C'est cela? Il paie aussi 52 \$ pour son droit annuel. Ce qui veut dire qu'il va recevoir sa facture de 275 \$ pour ses licences; il va recevoir une autre facture pour ses droits annuels de la communauté urbaine; il va recevoir une autre facture de la ligue de taxi. Et pour avoir son permis de droits annuels, il va falloir qu'il produise son permis pour prouver qu'il a payé sa cotisation à la ligue. C'est cela?

M. Clair: Les taxis renouvellent leur plaque d'immatriculation en mars.

M. Bissonnet: D'accord.

M. Clair: Cela n'a pas été changé par rapport à ce que c'était auparavant.

M. Bissonnet: Mais, pourquoi pas... Cet article, en fait, est inclus simplement pour que le type qui a son permis annuel ne puisse pas envoyer son chèque par la poste. Il va être obligé d'aller à la communauté urbaine et montrer son reçu de cotisation et, à la suite de cela, le préposé ou la personne désignée émettra le permis.

M. Clair: Comme c'est déjà le cas vis-à-vis de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Il faut comprendre aussi que les ligues souhaitaient que... Même, il y a des ligues qui auraient souhaité que ce soit la Régie de l'assurance automobile qui perçoive la cotisation de la ligue et qu'elle en fasse remise...

M. Bissonnet: Pourquoi pas? Cela serait bien moins compliqué.

M. Clair: ...à la ligue.

M. Bissonnet: Est-ce que vous pensez, M. le ministre, que si la Régie de l'assurance automobile envoie une facture...

M. Clair: Je n'aurais pas dû soulever cette question.

M. Bissonnet: ...envoie une facture, tout est dessus? On est rendu avec... Avez-vous compris ce que... La personne désignée, premièrement, va recevoir, va vérifier la cotisation à la ligue. Évidemment, elle ne pourra pas émettre immédiatement le permis. Elle va être obligée de... C'est du travail de bureau qui s'ajoute. Est-ce que ce ne serait pas mieux que la Régie de l'assurance automobile envoie la facture, les droits annuels, ceux de la ligue de taxi et le permis d'immatriculation et c'est fini?

M. Clair: Je me souviens que j'ai examiné cette solution. Mais il y avait un

handicap et je ne me souviens plus lequel. Honnêtement.

M. Bissonnet: Je ne vois pas de handicap.

M. Clair: Oui, il y en avait un.

M. Bissonnet: Lequel? Si l'individu reçoit sa facture et que tout y est inscrit.

M. Clair: Qu'est-ce que c'était le problème?

M. Bissonnet: Et, une fois qu'il a payé sa facture, la régie remet l'argent à la ligue. Cela vient de finir. On va faire du travail en triple.

M. Clair: Pas en triple. En double.

M. Bissonnet: En triple.

M. Clair: Je vais essayer de me souvenir pour quelle raison on n'a pas...

M. Bissonnet: La RAAQ, la ligue de taxi et la CUM, ou les autres.

M. Clair: ...rendu possible la perception par la personne désignée, en même temps de la cotisation de la ligue, et en faire remise à la ligue. Je me souviens qu'il y avait un problème, mais j'ai de la difficulté à m'en souvenir.

M. Bissonnet: Ce serait bien moins compliqué. Le type n'a pas...

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: C'est quoi?

M. Clair: C'est un problème de concordance des années financières. La cotisation des ligues ne s'établit pas à la même date dans tout le Québec, parce que les années financières diffèrent. Cependant, les renouvellements des plaques d'immatriculation, elles, se font toutes en mars.

M. Bissonnet: Bon. M. le ministre...

M. Clair: Il aurait donc fallu forcer les ligues à ajuster leurs années financières à cela...

M. Bissonnet: Non.

M. Clair: ...d'une part et, d'autre part, je me souviens aussi qu'il y avait certaines ligues qui n'étaient pas d'accord avec le fait que ce soit le gouvernement, ou une personne désignée dans ce cas-là, qui perçoive les cotisations, en ce sens qu'elles

disaient: si c'est le gouvernement qui fait tout, l'intérêt des gens pour le fonctionnement réel de leur ligue va diminuer considérablement.

M. Bissonnet: Bon. Mais, avez-vous pensé, M. le ministre, que les ligues... On a eu la ligue A-11... les problèmes de la loi 48 qu'on a apportée, tout cela. Ce sont 5600 personnes qui vont à la ligue. Avez-vous pensé à cela?

M. Clair: Ils y vont au moins une fois et, effectivement...

M. Bissonnet: Ils y vont une fois, ils paient leur permis; les entrées, les sorties, tout "l'outfit".

M. Clair: Il ne faut pas que cela devienne une espèce de taxe additionnelle...

M. Bissonnet: Ce serait bien plus facile si toutes les ligues avaient la même année financière.

M. Clair: Écoutez, il sera toujours possible, éventuellement, d'apporter des amendements, mais on en fait déjà pas mal. De forcer toutes les ligues à réviser leurs cotisations, à s'enligner sur l'année financière du gouvernement, cela leur occasionnerait des frais.

M. Bissonnet: Cela ne fait rien, cela.

M. Clair: D'autant plus qu'il y a des ligues qui n'étaient pas d'accord, dans le sens qu'elles disaient: Cela va être encore une façon de diminuer le taux de participation et d'intérêt de nos membres au fonctionnement de la ligue.

Une voix: D'accord?

M. Bissonnet: Parce qu'on crée un mécanisme encore plus lourd qu'actuellement.

M. Clair: Au contraire.

M. Bissonnet: Non, non.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Est-ce que l'article 24 est adopté?

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 24 est adopté sur division. J'appelle l'article 25.

M. Clair: M. le Président, je n'ai pas d'amendement avant l'article 38.

On peut adopter tout cela.

M. Bissonnet: On va adopter l'article 25

sur division parce qu'on trouve que le mécanisme est trop lourd.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 25 est adopté sur division.

M. Bissonnet: Pas en ce qui a trait à l'article 25, on est d'accord avec l'article mais on voudrait que cela soit la RAAQ qui fasse tout cela.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Si je comprends bien, vous êtes en faveur de l'article 25.

M. Bissonnet: Non, sur division.

Suspension et révocation

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 25 est adopté sur division. J'appelle l'article 26.

Oui M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Dans l'article 26, la suspension du permis. S'il y a trois hommes qui travaillent sur un taxi, à cause d'une erreur ou d'un délit commis par le propriétaire du permis, les autres chauffeurs ne peuvent pas conduire ce taxi? La suspension du permis, cela affecte le taxi, donc tous ceux qui travaillent sur ce taxi?

M. Clair: Cela affecte également les chauffeurs, c'est évident.

M. Polak: Donc, cela veut dire que si moi je suis un bon petit chauffeur modèle, que je gagne ma vie sur ce taxi qui appartient à un autre, parce que ce dernier commet un délit, je perds ma chance de gagner mon pain même si le propriétaire est lui-même suspendu pour une infraction quelconque?

M. Clair: Il y a rarement des cas de fraude reliée à l'exploitation d'un permis de taxi sans que le chauffeur et le propriétaire soient de connivence. C'est une des demandes de l'industrie du taxi d'être beaucoup plus sévère dans ces cas pour ne pas que cela soit seulement 10 \$ d'amende si une personne exploite frauduleusement un permis de taxi.

M. Bissonnet: Je suis bien d'accord que ce soit plus sévère. Il y a tellement de personnes qui conduisent sans "pocket number" et le propriétaire est au courant de ce fait. C'est à lui de vérifier avant qu'il loue une auto, que ce soit une auto à pourcentage ou autre, qu'il vérifie vraiment si le chauffeur est habilité à être chauffeur de taxi. Je pense qu'on ne sera jamais assez sévère pour ces propriétaires mais cela peut pénaliser d'autres chauffeurs qui sont de

bonne foi et qui sont sur le même taxi.

M. Clair: D'accord sur cela.

M. Bissonnet: Vous avez, disons, deux chauffeurs de taxi. Il y en a un qui conduit le jour et il n'a pas le droit de conduire parce qu'il est sur l'aide sociale, il n'a pas de permis, il n'a rien mais il fait cela. Ou un gars qui n'est pas sur l'aide sociale mais qui a laissé son emploi pour ne pas payer de pension alimentaire à son épouse et qui s'en va faire du taxi. On voit couramment cela dans le domaine du taxi. Il y en a beaucoup. Le taxi, bien des gens qui ont des pensions alimentaires à payer s'en vont dans ce métier et sont sûrs de leur affaire. Rien ne peut leur être saisi.

La seule chose que je me demande concerne "pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon." Je trouve cela spécial qu'on mette cela là parce que, s'il y a suspension de permis, j'imagine que le pardon, cela va prendre bien du temps parce qu'il faut attendre au moins deux ans ou cinq ans pour obtenir un pardon.

M. Clair: C'est au cas où il y aurait des pardons express.

M. Bissonnet: "Et pour laquelle il n'a pas obtenu de pardon." Cela veut dire que c'est implicite dans la loi que cela pourrait arriver qu'on découvre l'affaire trois ans après.

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: C'est dans ce but là?

M. Clair: Vous avez tout à fait raison.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Est-ce que l'article 26 est adopté?

M. Polak: Je veux revenir sur la question que j'ai posée. Qu'arrive-t-il à celui qui travaille sur un taxi, il ne sait pas du tout ce que le propriétaire fait dans la journée; il travaille la nuit, il est de bonne foi, il travaille fort. J'ai bien compris que, durant la période de suspension de trois mois, il souffre en même temps. Est-ce que vous trouvez cela raisonnable? Est-ce qu'il n'y a pas moyen de trouver une autre solution?

M. Clair: C'est la même chose que si je suis employé dans une usine et que mon employeur, actionnaire unique de l'entreprise, est impliqué dans une fraude fiscale qui fait en sorte qu'il est emprisonné et ruiné financièrement. Moi, comme salarié, je viens de perdre mon emploi, c'est évident. On ne peut pas avoir un autre système que celui-là dans le domaine du taxi. Je ne vois pas

comment il peut en être autrement.

C'est sûr, comme le dit le député de Jeanne-Mance, que cela se produit surtout dans les cas où il y a plusieurs chauffeurs sur le même véhicule que des chauffeurs pourraient être pénalisés. De façon générale, quand il y a fraude, il y a connivence entre le chauffeur et le propriétaire.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: J'ai seulement une petite question sur l'article 26. Comme il y a des fautes légères et des fautes plus lourdes, là, on parle de trois mois, est-il possible qu'on suspende le permis pendant trois mois pour des fautes très légères?

M. Clair: Cela dépend.

M. Bissonnet: Évidemment, est-ce qu'on a pensé à établir une gradation des infractions? Si je regarde cet article, on dit que la commission doit suspendre pour la même période tout permis dont le titulaire ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde et l'exploitation, a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une fraude reliée... C'est bien général. En fait, ce que l'industrie...

M. Clair: Au contraire, cela fait...

M. Bissonnet: ...du taxi souhaite, c'est qu'on ait un contrôle très strict sur celui qui conduit, qu'il ait ses permis, qu'il ait...

M. Clair: Oui, c'est prévu par la première phrase. L'article 4, c'est l'obligation d'avoir un chauffeur qualifié...

M. Bissonnet: C'est cela.

M. Clair: Alors, cela entraîne trois mois. Cela entraîne également trois mois, si le chauffeur ou le titulaire a été reconnu coupable ou s'est avoué coupable d'une fraude, au sens du Code criminel, reliée à l'exploitation du transport par taxi. Alors, c'est...

M. Bissonnet: D'accord!

M. Clair: ...très restrictif, des fraudes reliées à l'exploitation du taxi. Cela a aussi été examiné en fonction de la Charte des droits et libertés de la personne, où on ne peut pas exclure quelqu'un d'un emploi pour n'importe quelle raison.

M. Bissonnet: En fait, le pouvoir de réglementation sur les amendes, quant à la propreté, la sécurité, etc., à ce moment, il n'y aurait pas de possibilité de révocation à ce niveau? C'est cela?

M. Clair: Je pense que non.

M. Bissonnet: Ce sont seulement des amendes?

M. Clair: Attendez un peu. Le système de pénalité, oui, il peut conduire...

M. Bissonnet: À l'article 27 on va en parler après.

M. Clair: À l'article 27. C'est cela, à l'article 27. Mais, à ce moment, c'est un peu comme pour les points d'inaptitude actuellement. On voit monter son dossier.

M. Bissonnet: Article 26, adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 26 est adopté. J'appelle l'article 27.

M. Clair: M. le Président, c'est justement l'article sur les points de pénalité.

M. Bissonnet: M. le Président, premièrement, quand on lit l'article 26...

M. Clair: L'article 27.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Non, non, l'article 27.

M. Bissonnet: Lisons l'article 27. "Dès que le nombre de points de pénalité inscrits au dossier d'un titulaire de permis...", on fait une référence expresse au dossier d'un titulaire de permis. On ne parle pas de points d'inaptitude du Code de la route.

M. Clair: Non, non, le système ad hoc.

M. Bissonnet: "...à l'exception du titulaire d'un permis de taxi spécialisé..." Pourquoi? Il fait du taxi lui aussi.

M. Clair: Parce qu'il tomberait sous un autre régime et, à ce moment-là, il faudrait avoir un permis.

M. Bissonnet: Comment cela, il tombe sous autre régime?

M. Clair: Il ne tombe pas sous un autre régime, mais il exploite un permis de transport par taxi, mais de transport spécialisé. Alors, je ne vois pas...

M. Bissonnet: Oui. S'il fait des fautes...

M. Clair: C'est parce qu'il faudrait avoir un système pour évaluer les pénalités. Il faudrait que le système soit adapté à son transport spécialisé. Peut-être un jour, si le transport spécialisé se développe suffisamment...

M. Bissonnet: Non, en fait, voici pourquoi je m'interroge sur cela, pourquoi fait-on une exception pour lui? C'est un taxi, un permis spécialisé. Les points, on ne les connaît pas encore. On ne sait pas. Si une auto est malpropre, c'est deux points de pénalité. Si un type fait un détour épouvantable pour aller reconduire un client, il va perdre deux points. Le transport spécialisé est dans le même domaine que l'autre. Si on suspend un permis pour des pénalités inscrites à un dossier, je ne vois pas pourquoi on ferait exception pour le titulaire d'un permis de taxi spécialisé.

M. Clair: Je pense que je peux ajouter une explication à celle que j'ai donnée au député.

M. Bissonnet: Oui?

M. Clair: En plus de ce que je viens de lui dire, les permis de transport spécialisé, les permis de limousine actuels, qui sont des permis d'entreprises, qui s'appliquent à l'ensemble des véhicules, vont devenir des permis spécialisés de taxi. D'accord? Si on les soumet au même système de pénalités, cela veut dire que les 40 ou 50 voitures ou je ne sais plus trop combien de Murray Hill ou de Samson, le jour où elles ont atteint le nombre de points de pénalité, doivent cesser l'ensemble de leurs activités parce que ce sont des permis d'entreprises avec un nombre de voitures et non pas un permis par voiture. À ce moment, cela viendrait paralyser complètement le système. Si on ne peut mettre un système de pénalité pour les permis spécialisés et anciennes limousines, je ne vois pas comment on pourrait en mettre un aux autres permis spécialisés sans compter, surtout encore une fois, qu'un système de pénalité pour du transport spécialisé serait certainement différent du système de pénalité du transport privé par taxi.

(17 h 30)

M. Bissonnet: Si j'ai bien compris, M. le ministre, vous venez me dire que les limousines AT deviennent des taxis spécialisés.

M. Clair: On va y venir tantôt.

M. Bissonnet: Vous dites cela.

M. Clair: Abordons les sujets un à un.

M. Bissonnet: Non, non. Il n'y a pas de problème. Je les aborde un à un mais j'ai quand même intérêt à y faire référence. Ce que vous me dites, c'est que pour le taxi spécialisé et la limousine qui, selon vous, sera du taxi spécialisé, il n'y aura pas de règlement de pénalité d'édicte.

M. Clair: Ils vont avoir un régime particulier et on va voir tantôt les conditions restrictives quant à l'exploitation du marché, ce qu'ils vont pouvoir faire.

M. Bissonnet: Est-ce que le ministre pourrait nous informer des exemples de points de pénalité? Sur le système de points, est-ce qu'il y a déjà une ébauche, une étude qui établit ce que seront les points de pénalité et tout cela?

M. Clair: On n'a pas...

M. Bissonnet: Parce que, avant d'adopter un tel article, on voudrait bien savoir quelle sorte de points, quelle sorte de pénalité, combien il y a de points? On ne sait pas du tout.

M. Clair: On n'a pas encore fait, on n'a pas encore monté le système de points d'inaptitude adapté à ce cas, au taxi. Mais c'est évident cependant que cela va avoir trait à des infractions qui sont reliées à l'exploitation d'un taxi, peut-être des points quant à la propreté, des points quant au dôme, quant à la tarification, quant à tout ce qui concerne l'exploitation d'un permis de taxi.

M. Bissonnet: Est-ce qu'on va informer le chauffeur de taxi, avec le règlement à venir, comme on le fait pour la Régie de l'assurance automobile, qu'il a huit points, qu'il en reste quatre, qu'il faut qu'il fasse bien attention.

M. Clair: Je pense que cela dépendra à ce moment de l'administration mais d'abord, la première chose qu'il va falloir faire, c'est de vulgariser, comme, je me souviens, l'ancien ministre des Transports, M. Mailloux, l'avait fait au moment de l'entrée en vigueur du système de points d'inaptitude. Il y avait eu l'envoi à chacun des conducteurs d'automobile d'un petit document, d'une petite brochure explicative. Je pense que ce sera normal que les autorités compétentes, dans un premier temps, vulgarisent l'existence du système auprès des titulaires et que, dans un deuxième temps, ils envoient s'il y a lieu - j'imagine que oui à ce stade-ci - un préavis de trois mois disant: Monsieur, vous êtes rendu à neuf points de pénalité sur douze. Si vous vous rendez à douze, vous allez perdre votre permis pour trois mois.

M. Bissonnet: As-tu des commentaires?

M. Polak: J'ai une question sur...

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: C'est plutôt la rédaction de l'article 27 parce qu'on parle des mots "que prévoit un règlement du gouvernement". Mais au moment où on adoptera ce projet de loi, le règlement n'existera pas?

M. Clair: Non.

M. Polak: Ne devrait-on pas plutôt dire, comme on dit toujours dans tous les autres textes: Le gouvernement peut, par règlement... et ensuite, faites telle et telle chose. Puis parler de suspension... Mais il manque quelqu'un pour dire: Article 27, M. le juge, le règlement n'existait pas au moment de...

M. Clair: Oui, mais à l'article 62 ou 63, il y a un pouvoir qui vient habiliter le gouvernement à le faire.

M. Polak: Qui... Ah sixièmement;

M. Clair: Voyez-vous, pour une autorité régionale. C'est un sixièmement.

M. Polak: Sixièmement. D'accord.

M. Clair: On n'est pas si mauvais que cela.

M. Bissonnet: M. le ministre, vu qu'on parle de points de pénalité aux infractions strictement au niveau de la propreté, au niveau des courses et tout cela, je fais référence aux points de démerite à cet article-ci. Vous savez qu'en l'espace de 24 mois, un propriétaire d'auto-taxi qui circule six jours par semaine, une moyenne de douze à quatorze heures par jour même s'il est très prudent - mais souvent ce sont des clients pressés ou quoi que ce soit - je suis convaincu qu'un chauffeur de taxi commet par jour au moins quatre ou cinq infractions. On n'a qu'à penser aux voitures de police qui font des "U-turn" pour aller chercher des personnes qui ont commis une infraction. Lorsqu'un chauffeur de taxi a douze points de démerite en deux ans et qu'accidentellement, et non volontairement souvent il a douze autres points, il a 24 points et il ne peut plus travailler pendant six mois. Il n'y a aucune possibilité pour lui de gagner sa vie dans cette industrie. Or, un chauffeur normal, un chauffeur qui va travailler avec sa voiture - comme moi ou mes collègues ici - a les mêmes points de démerite qu'un type qui est constamment dans la circulation, qui est constamment sujet à commettre des infractions, et lui, lorsqu'il a ses douze points, on lui donne un permis spécial de trois mois. Lorsque le chauffeur de taxi, par malchance, a douze autres points de démerite à l'intérieur des 24 mois, on lui enlève son permis de travail pour six mois. Est-ce que votre ministère a

étudié la possibilité d'élargir le système de points de démerite - je ne fais pas cette revendication-là à l'encontre de la sécurité routière - compte tenu que si on compare ce chauffeur qui travaille dans ce domaine à tout autre chauffeur ordinaire qui a 12 ou 24 points, il est surpénalisé? Est-ce que vous avez étudié cela à l'intérieur de votre ministère?

M. Clair: On a déjà étudié cela et...

M. Bissonnet: Je sais que je vous ai déjà posé la question à la commission parlementaire.

M. Clair: Que ce soit les voyageurs de commerce, les camionneurs, les conducteurs d'autobus ou encore les propriétaires de taxi ou les livreurs, il est évident que ces gens-là sont davantage présents sur les routes. Ils ont, en termes de calcul de probabilités - vous avez raison - un plus grand risque de se faire attraper pour commission d'infractions mais ils représentent aussi un plus grand risque d'être impliqués dans des accidents, d'où l'importance d'être aussi exigeant envers eux qu'on l'est à l'égard de l'automobiliste régulier conduisant un véhicule de promenade. Je sais que c'est une question dont on a longuement discuté quand M. Mailloux a introduit le système de points de démerite en 1973 ou 1974. Je pratiquais comme avocat à l'époque et je me souviens que cela avait été très critiqué. Je pense qu'à l'origine, le ministre des Transports a eu raison d'avoir un système aussi exigeant pour l'automobiliste occasionnel que pour ceux qui sont régulièrement sur les routes, à cause de l'importance qu'ils ont en termes de facteurs de relativité d'implication dans les accidents.

Je pense que pour des raisons de sécurité routière, c'est avantageux qu'on procède comme cela. Vous savez qu'on est loin d'être les plus rigides, au Québec. Pas plus tard que lundi dernier, je présidais une conférence fédérale-provinciale sur les transports et la sécurité routière où certains ministres des Transports des provinces de l'Ouest réclamaient, par exemple, que dans le cas de l'accumulation de douze points d'inaptitude pour conduite en état d'ébriété, travail ou pas travail, le permis de conduire soit révoqué à vie. Ils vont beaucoup plus loin, et pour tout, sans exception, que ce soit pour quelqu'un qui gagne sa vie avec son permis de conduire ou pas. Le ministre de la Justice du Canada, M. Mark MacGuigan, a déjà annoncé que c'était l'intention du gouvernement du Canada d'aller dans ce sens-là. Il y aura des questions de constitutionnalité là-dedans quant à savoir qui est responsable de quoi. N'empêche que ce problème-là, s'il est réel en termes de facteur de probabilité de se faire attraper

pour commission d'une infraction, il l'est aussi en termes d'accidents et on est loin d'être les plus sévères là-dessus.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): S'il n'y a pas d'autres questions... M. le député de Verdun.

M. Caron: M. le ministre, je ne suis que de passage parce que je vais intervenir à une autre commission. Je pense que tous et chacun de nous voulons que la sécurité du public soit respectée, mais je pense que le ministre devrait prendre en considération qu'un chauffeur de taxi est sur la route du matin au soir, peut-être pas sept jours par semaine pour tout le monde, mais une bonne moyenne de chauffeurs travaillent au moins six jours par semaine.

Je pense que s'il est arrêté pour ébriété, cela est un cas à part. Il y a d'autres occasions, par exemple, un arrêt brusque. Il y a des policiers qui sont portés à faire du zèle. Vous êtes au courant de cela.

M. Clair: Il faut faire respecter la loi.

M. Caron: Oui c'est vrai. Par contre, il y a des policiers qui font du zèle aussi. Je pense qu'il faut être également le défenseur des chauffeurs de taxi parce que cela est leur gagne-pain. Surtout dans le contexte actuel, des gens pour une raison ou une autre, à un certain âge, n'ont pas la formation qu'il faut ou n'ont pas la carte qui est exigée, le nombre d'heures pour la construction, etc. On décide d'aller comme chauffeur de taxi; ce n'est peut-être pas l'idéal mais en dernier ressort, cela est mieux que d'être sur l'aide sociale.

Je pense que, si on pouvait voir la réglementation avant l'adoption de la troisième lecture, on pourrait se faire une meilleure idée. C'est vrai, vous nous demandez de voter un blanc-seing et cela est anormal. Je pense que la moyenne des chauffeurs de taxi, je dis bien la moyenne, M. le ministre, les types gagnent leur vie avec cela, surtout les gens d'un certain âge, peut-être moins chez les jeunes qui peuvent être moins sérieux parce qu'ils savent que c'est temporaire.

Je pense qu'avant que cela soit finalisé, il serait normal de le regarder à fond parce qu'à douze points de démerite, vous ne donnez pas grand chance.

M. Clair: M. le Président, je pense que la plaidoirie du député de Verdun est éloquente mais elle n'est peut-être pas pertinente par rapport à ce qu'on discute parce que ce n'est pas prévu, le système de point de démerite, dans la Loi sur le transport par taxi. C'est un règlement d'application générale pour tous les

conducteurs de véhicules automobiles. On constate que les véhicules taxi - cela est normal, ils sont plus présents sur la route - sont impliqués à un niveau beaucoup plus élevé dans des accidents routiers qu'un véhicule de promenade. Et sans égard à la responsabilité, simplement sur le simple plan statistique, un véhicule de taxi est impliqué trois ou quatre fois plus dans des accidents de la route qu'un autre type de véhicule. Cela devient, en termes de sécurité routière, doublement important que les chauffeurs de taxi soient prudents.

Par le fait qu'ils font un grand kilométrage chaque année, ils sont plus sujets à être impliqués dans des accidents dont ils ne sont pas nécessairement plus responsables que d'autres.

Mais sur le plan factuel, ils doivent redoubler de prudence. Et si on veut qu'ils redoublent de prudence, de la même façon pour les chauffeurs d'autobus, pour les chauffeurs de camion, pour les chauffeurs d'autobus scolaire, les voyageurs de commerce. C'est sain que le système se trouve ainsi, quoiqu'il soit d'application générale, un peu plus exigeant pour ceux qui sont plus présents, parce que cela les incite à être plus prudents, parce que cela est en même temps leur gagne-pain. Une fois trois mois de suspension cela passe; maintenant on peut avoir une exemption pour conduire dans l'exercice de son travail par un juge de la Cour provinciale. Mais si cela arrive deux fois en l'espace de deux ans, je crois que c'est pour leur propre sécurité.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: À l'article 27, on dit: La commission doit suspendre le permis pour trois mois. Il est bien évident qu'on ne connaît pas encore les points de pénalité, quels sont-ils, quel nombre de points pour chaque infraction à l'intérieur du travail spécifique d'un titulaire d'un permis de taxi. Par contre, on dit que le permis doit être suspendu pour trois mois. Est-ce qu'on pourrait permettre à la commission de suspendre le permis d'un mois à trois mois et d'établir des règlements en conformité de cela, parce que là, on y va avec trois mois? (17 h 45)

Le type ne travaille pas durant trois mois, il devient bénéficiaire de l'aide sociale. Est-ce qu'on ne pourrait pas avoir un système, après la pénalité d'un mois, c'est déjà une très forte pénalité à un type qui est un mois sans travail ensuite, avec des points plus nombreux, une période d'un à trois mois. Je pense que trois mois... Je ne connais pas les points, je ne sais pas combien cela va prendre de points, quelles sont les infractions, mais est-ce qu'on ne pourrait pas être plus souple pour permettre,

à la suite de la réglementation qu'on ne connaît pas, de partir d'une période d'un mois à trois mois, selon le nombre de points et de pénalités d'infraction? Là, on ne le sait pas. Parce que, avec trois mois, évidemment le type s'en va à l'aide sociale.

Alors, si on donne un mois, je pense qu'après un mois, cela va l'avoir pénalisé, il va faire plus attention; et s'il augmente ses pénalités, à ce moment-là on pourra aller jusqu'à une période de trois mois. C'est simplement pour être plus souple.

M. Clair: M. le Président, simplement pour le bénéfice du député de Jeanne-Mance, je dois dire que mes fonctionnaires, comme je l'ai expliqué ce matin, ont eu des rencontres avec des présidents de ligues et cela n'a été soulevé par personne, la question de la suspension de trois mois. On n'a eu aucun commentaire quant au délai. Une chose est certaine, je pense qu'on s'entend là-dessus, le milieu du taxi...

M. Bissonnet: C'est difficile d'avoir des commentaires quand on ne connaît pas les règlements...

M. Clair: Oui, mais...

M. Bissonnet: ...et qu'on ne connaît pas les pénalités.

M. Clair: Je veux dire que, en termes de durée, une chose est certaine, c'est que le milieu du taxi s'entend - je pense que vous êtes d'accord avec moi là-dessus - pour que ce soit plus sévère que ce ne l'est présentement.

M. Bissonnet: Je suis d'accord.

M. Clair: Maintenant, comme ces gens savaient - c'était inscrit dans le projet de loi qu'il s'agit de trois mois... Parce que, si l'on met d'un à trois mois, je sais ce qui va arriver. Vous connaissez les tribunaux aussi bien que moi, ils vont toujours imposer le minimum.

M. Bissonnet: M. le ministre, je ne parle pas des tribunaux. Je dis que, si vous avez une réglementation au bout de dix points ou de huit points, automatiquement... Là, évidemment, on parle de huit points, mais on n'a pas de délai: "Dès que le nombre de points de pénalité inscrits au dossier d'un titulaire de permis..." Ceci veut dire que cela peut durer cinq ans, on ne le sait pas. Selon la rédaction même de l'article 27, on parle de points de pénalité, on ne dit pas à l'intérieur de deux ans, on ne dit pas à l'intérieur d'un an. On dit: La commission doit suspendre le permis pour trois mois. À ce moment-là, lorsque vous ferez votre règlement, vous êtes pris avec

un délai fixe. Il pourrait y avoir, je ne sais pas, cela pourrait être une avenue que, dans l'espace de trois ans, un type qui a six points ou huit points - je ne sais pas comment vous allez calculer les points... Là, vous mettez une restriction. Par le règlement, vous pouvez prévoir le nombre de pénalités, le nombre de mois de pénalité. Là, vous mettez une restriction de trois mois. Ceci veut dire que vous ne pouvez pas arriver après... Vous allez être obligés d'amender la loi si vous voulez que, comme en vertu du Code de la route, au bout de douze points, ce soit trois mois de suspension. Là, vous n'avez aucun choix, ce sera trois mois. On ne sait pas, évidemment, le nombre de points de pénalité. Mais je pense que là on retire du travail ces personnes-là. Evidemment, je suis d'accord pour qu'on soit plus sévère, mais je suis d'accord également pour qu'on ait une réglementation avec une brochure qui permettra, à ce moment-là, de pénaliser un gars, un chauffeur de taxi pour un mois. Il est déjà très pénalisé parce qu'il est un mois sans revenu. Si ses infractions continuent, cela va à deux ou à trois mois. Mais, à ce moment-là, c'est trois mois.

M. Clair: Oui, je suis assez sensible à...

M. Bissonnet: C'est un choix qu'on laisse. Évidemment, on veut que les conditions en ce qui a trait aux points de pénalité soient plus sévères. Cela ne l'est pas du tout actuellement.

Mais, à ce moment-là, si on établit le nombre de points mais avec des pénalités qui sont plus sévères...

M. Clair: Cela veut dire qu'à ce moment-là, ce serait un système à deux ou trois paliers, mettons.

M. Bissonnet: Cela peut être à deux paliers.

M. Clair: Rendu à six points, tu peux avoir une suspension...

M. Bissonnet: D'un mois.

M. Clair: ...d'un mois.

M. Bissonnet: À ce moment-là...

M. Clair: Rendu à douze points... Là, tu recommences tout le temps.

M. Bissonnet: Non mais à l'intérieur de cela, on ne sait pas, il n'y a pas d'année, il n'y a rien.

M. Clair: Mais, c'est cela. Alors, cela veut dire que...

M. Bissonnet: Dès que le nombre de points de pénalité...

M. Clair: ...c'est un régime qui ne va pas en aggravant les pénalités, c'est trois mois: chaque fois que tu atteins le nombre de points de pénalité prévu dans le règlement, ton permis est suspendu pour trois mois.

M. Bissonnet: Parce que trois mois, c'est... C'est parce que je ne connais pas les règlements. Si ce sont six points de pénalité et qu'une journée, le gars passe dans un trou et que son auto est toute sale, il prend deux points de pénalité. Il va dire au policier: Bien écoute, je viens de passer dans un trou d'eau. Cela arrive. Si on parle de six points ou de huit points, ce n'est pas long. Là, vous prenez un gars et vous lui dites: Trois mois. À ce moment-là, cela devient une dégradation. Ce serait peut-être mieux, parce que là, vous prenez des personnes... Evidemment, on peut aller devant le tribunal, on ne sait pas...

M. Clair: Oui, mais comprenez...

M. Bissonnet: Là, vous donnez des points de pénalité, mais quel tribunal va dire: Vous avez raison ou vous n'avez pas raison? Est-ce que vous avez prévu quelle cour?

M. Clair: C'est la commission.

M. Bissonnet: Devant la commission. Autrement dit, si je suis chauffeur de taxi et que je perds deux points, si un policier m'a donné une contravention, ma cause sera entendue devant la Commission des transports.

M. Clair: Non, ce n'est pas cela. C'est la commission qui sera chargée de...

M. Bissonnet: ...la commission de quoi?

M. Clair: La Commission des transports du Québec sera chargée de suspendre le permis quand le nombre de points de pénalité prévus par...

M. Bissonnet: Oui, mais moi, j'ai deux points de pénalité. Est-ce qu'il y a un tribunal de prévu pour cela?

M. Clair: Bien oui, c'est le tribunal de droit commun.

M. Bissonnet: La Cour municipale.

M. Clair: Si vous n'avez pas d'infraction, vous n'avez pas de point.

M. Bissonnet: Cela va être la Cour

municipale.

M. Clair: Bien j'imagine. Ce sera la Cour municipale ou le tribunal compétent, selon la juridiction.

M. Bissonnet: Mais je vous pose la question.

M. Clair: Si vous avez deux points parce que vous avez...

M. Bissonnet: Mon auto était sale, elle n'était pas propre, elle était malpropre.

M. Clair: ...votre auto était sale. Il faut que ce soit prévu par règlement. Si vous dites: Non, ce n'est pas vrai, elle n'était pas sale, je plaide non coupable et que vous êtes acquitté, vous n'aurez pas de points de pénalité. On ne peut pas avoir de points de pénalité...

M. Bissonnet: Mais on va devant quel tribunal?

M. Clair: ...sans que... devant un tribunal. À Montréal, c'est la Cour municipale actuellement. Si on fait cela à plusieurs paliers... Supposons qu'on a un système à douze points. Si, au bout de six points, une personne peut voir son permis suspendu pour un mois, je ne comprends pas, là. À ce moment, cela veut dire qu'elle attend six autres mois, qu'elle ramasse six autres points, qu'elle a une autre suspension d'un mois. Je pense qu'il est préférable d'avoir un seul système avec une pénalité importante. Nous, on a mis trois mois parce qu'on pensait que c'était raisonnable et, sur la base des consultations qu'on a faites, personne n'a dit que les délais étaient trop courts ou trop longs.

M. Bissonnet: C'est parce qu'il n'y a jamais personne qui a été pénalisé en ce sens. Il n'y a pas une ligue qui peut vous parler de cela, le système n'existe pas. Mais, lorsque le système existera, ce sera autre chose. Il demeure que, si vous laissez à l'intérieur du projet de loi des délais d'un à trois mois, dans la réglementation à venir, vous aurez un système de points que vous pourriez établir - je ne sais pas de quelle façon - mais cela vous laisse une latitude.

M. Clair: Mais, quand le système de points a été établi en 1973, le système de points d'inaptitude, j'imagine qu'on a examiné cette question. On aurait pu avoir une suspension d'un mois après six points, mais comment faire cela?

M. Bissonnet: Ce que je veux vous dire, c'est que dans le système actuel quelqu'un qui a douze points, il a un permis de travail,

il peut continuer à travailler. Il a une autre chance. Trois mois sans travailler avec - on ne connaît pas les points de pénalité, on ne sait rien...

M. Clair: Il va falloir qu'il soit raisonnable.

M. Bissonnet: À ce moment...

M. Clair: Si jamais il y a lieu d'amender dans X années, on verra.

M. Bissonnet: Parce que cela donne la latitude d'être sévère; un mois, c'est sévère. Selon le système établi, vous n'avez pas de période d'années, rien. Cela veut dire que le gars, au bout de dix ans, il prend ses huit points et ça y est. On ne le sait pas.

M. Clair: Cela pourrait être prévu dans le règlement.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: M. le Président, on voit dans cet article le grand problème. Quand le député de Verdun a demandé plus tôt: Bien, montrez-nous le règlement en question, le ministre a répondu que cette demande ne tenait pas debout. C'est cela le problème, vous nous demandez de vous donner un "chèque en blanc" parce qu'on ne connaît pas le régime, on ne connaît pas la sévérité qui sera adoptée. Si, plus tard, les faits révèlent que vous avez commis une erreur et que le règlement était trop rigide, vous serez les premiers à dire: Mais l'Opposition a accepté cela.

De la manière que le texte se lit à l'article 27, personnellement, je voterai contre cela, à moins que j'aie des clarifications, à savoir si un tel règlement sera soumis pour approbation. Est-ce que quelqu'un a le droit de commenter cela? À un certain moment, on va voir ce fameux système de points.

M. Clair: M. le Président, le règlement sera certainement élaboré en consultation avec l'industrie, avec la Commission des transports du Québec, avec la Communauté urbaine de Montréal et avec ceux qui ont à faire avec l'industrie du taxi, mais je ne pense pas qu'on puisse mettre dans la loi un tel système de pénalité. Le système de points de mérite - comme on dit - ou d'inaptitude existe. Il est prévu par la loi, mais il existe dans un règlement et je pense qu'on n'a pas avantage à mettre un tel système de points d'inaptitude ou de pénalité dans la loi. Cela se fait dans un règlement justement pour offrir plus de souplesse quant à des amendements éventuels.

M. Polak: Oui, mais vous ne donnez pas de souplesse quand vous dites que la commission doit suspendre le permis pour trois mois. La commission n'est même pas, comme le député de Jeanne-Mance le suggérait, d'un à trois mois... Il y a des cas particuliers. Si un homme a cinq fois un taxi qui n'est pas tellement propre; cinq fois deux points, cela fait dix points. Peut-être qu'on aura raison de dire: Écoutez, monsieur... Cela ne demande pas une suspension de trois mois. Peut-être qu'il est déjà pénalisé du fait que les clients n'aiment pas voyager dans un tel taxi. Il y a des cas qui diffèrent. La nature de l'offense est très importante.

M. Clair: De deux choses l'une: ou le pointage qui est fait dans un système de pénalité est bon ou il n'est pas bon. S'il est bon, ce qui devrait être le cas normalement si on en met un sur pied, je ne vois pas pourquoi à la fin, quand on a accumulé le même nombre de points d'inaptitude, on pourrait vous et moi nous présenter devant le tribunal dans le cas des points d'inaptitude du code de la sécurité routière et que vous, vous auriez une suspension d'un mois et que moi j'en aurais une de trois mois. Si la pondération des points d'inaptitude a été faite correctement elle doit s'appliquer. Si on a mis trop de points sur certains cas, enlevons-en. Déjà quand on a révisé le système de points de démérite c'est ce qu'on a fait. On a ajouté des points à certaines infractions comme par exemple, le dépassement d'autobus scolaire; l'amende était de 20 \$ et il y avait trois points; on a passé cela à 200 \$ et on a mis neuf points d'inaptitude reliés à cela. Depuis ce temps le phénomène a diminué considérablement. Quand on se fait attraper une fois on ne se fait pas reprendre, parce qu'à 200 \$...

M. Polak: Cela est très bon.

M. Clair: Par contre, il y avait d'autres infractions de moins grande importance, et on a tout simplement dit: Il n'y a plus de points rattachés à cela.

M. Polak: Par exemple, à Westmount, ils ont presque fait toute la ville zone scolaire. Donc, si vous excédez la vitesse indiquée d'une trentaine de kilomètres, vous perdez trois points. C'est une autre chose à vérifier. On ne connaît pas le système. On devrait avoir une sorte de contrôle sur cela. Vous dites: la réglementation doit être approuvée. Le député de Jeanne-Mance a mentionné tout à l'heure une sorte de préavis. Vous savez comment cela marche l'industrie du taxi. Ces gars ne sont pas tous des administrateurs. Ils ne savent pas précisément qu'ils ont tant de points, et ils n'ont pas tous leurs petits carnets. Peut-être qu'il faut bâtir cela dans la réglementation.

Il faudrait qu'ils sachent qu'ils sont rendus à mi-chemin: ils recevraient alors un collant rouge où est inscrit "soyez prudents". C'est peut-être un peu enfantin, mais tout de même pour les aider.

M. Clair: Cela m'apparaît raisonnable de le faire, d'être informé de l'état de son dossier. La Régie de l'assurance automobile le fait pour les conducteurs lorsqu'ils sont rendus à - si ma mémoire est fidèle - six ou neuf points.

M. Bissonnet: Je vais donner un exemple.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Vous avez une voiture qui est louée, il y a deux chauffeurs. Quand la personne prend la voiture en deuxième lieu, il arrive que celle-ci est sale. Il la prend, il part et il se fait arrêter. Il n'a pas eu le temps d'aller la laver. C'est un cas qui peut arriver. On ne pénalise pas le titulaire du permis à ce moment. Le titulaire du permis n'est pas touché, c'est celui qui va conduire. Il y a une distinction à apporter à ce sujet.

M. Clair: Il y a deux choses.

M. Bissonnet: Il y a deux choses. Une pénalité de trois mois c'est très sévère, il n'y a pas de doute. Il faut être très sévère, j'en conviens, parce que c'est une industrie où tout est permis dans cela; cela peut être sale; les chauffeurs sont avertis, les associations ont des inspecteurs etc. Pour le public, ce serait bienvenu qu'il y ait une réglementation stricte pour les points de pénalité relativement à la tenue du taxi, à son système de sécurité etc. Mais où on veut en venir - on convient qu'on ne connaît pas le règlement, mais on convient qu'on vous laisse une latitude lorsque vous présenterez ce règlement - vous pouvez le mettre à trois mois, c'est de un à trois mois, par le règlement vous pouvez le prévoir. Si on le met dans la loi, vous avez le choix de dire: c'est trois mois. Par contre, si vous décidez de dire un mois, vous avez le choix de par la loi de le faire.

M. Clair: Aimerez-vous mieux qu'on dise: la commission doit suspendre le permis pour la durée prévue par règlement? À ce moment, cela donne l'arbitraire au gouvernement par exemple.

M. Polak: Non, vous l'avez toujours.

M. Clair: Dans ce cas on ne l'a pas.

M. Polak: Vous avez l'arbitraire de dire dans votre règlement: le pointage, cela c'est...

M. Bissonnet: Pour une période de un à trois mois, je mettrais cela. Cela vous donne de la latitude, mais par contre, là, vous ne savez pas ce que vous allez faire, vous ne le savez pas encore. Vous ne savez pas quel point de pénalité, vous ne savez pas combien de points par infraction. Vous n'avez même pas défini quelles sont les infractions. Vous avez une latitude qui vous avantage.

M. Clair: Je propose qu'on réfléchisse à cela pendant l'heure du repas.

M. Bissonnet: Parfait.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord.

La commission élue permanente des transports suspend ses travaux jusqu'à ce soir, 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise de la séance à 20 h 15)

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): La commission permanente des transports reprend ses travaux pour faire l'étude article par article du projet de loi 47, Loi sur le transport par taxi. J'appelle l'article 27.

M. Clair: M. le Président, sur l'article 27, après avoir discuté avec mes gens et avoir revu toute la question, compte tenu du fait que personne n'a manifesté d'opposition à ce que le délai de suspension soit de trois mois et de l'avantage qu'il y a à ce qu'il y ait une certaine similitude avec le régime de points d'inaptitude prévu au Code de la sécurité routière, je maintiens qu'il serait préférable de laisser à trois mois la durée de la suspension.

M. Bissonnet: M. le Président, nous avons suggéré au ministre la possibilité d'une suspension d'un à trois mois. Compte tenu qu'aucune indication ne peut nous être offerte quant à la réglementation à venir nous allons adopter cet article 27 sur division.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Sur division. J'appelle l'article 28.

M. Clair: Je n'ai pas d'amendement à proposer, M. le Président, à l'article 28.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Sur division. J'ai appelé l'article 28.

M. Bissonnet: Parfait. C'est vrai, on aurait pu prendre un vote, Max, on est là, nous autres.

M. Polak: Oui, pas de problème, je vois cela.

M. Bissonnet: Attention, c'est enregistré.

M. Clair: Article 28, M. le Président?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce qu'il y a des commentaires, des questions? Est-ce que l'article 28 est adopté?

M. Bissonnet: Ce ne sera pas long, M. le Président.

M. Clair: En fait, cet article ne fait que reprendre certains pouvoirs que la Loi sur les transports a déjà octroyés à la commission.

M. Bissonnet: M. le ministre, juste une question d'information. Un chauffeur de taxi qui a perdu son permis de chauffeur à la suite d'une infraction au Code criminel parce qu'il a refusé de souffler dans l'ivressomètre - je sais ce que c'est, j'ai déjà refusé - pourrait-il continuer à oeuvrer dans le taxi? Je vous pose cette question parce que, lorsque la ville de Montréal avait juridiction en matière de taxi en vertu du règlement 25.45, c'était une condition; la municipalité de Montréal se servait de l'article 813 de la charte pour refuser les permis de chauffeur de taxi.

M. Clair: Si ma mémoire est fidèle, M. le Président, le refus de se soumettre au test de l'ivressomètre, l'article 236 du Code criminel, entraîne l'inscription de douze points d'inaptitude au même titre que la commission de l'infraction elle-même et, en conséquence, il y a suspension du permis de conduire pour trois mois. Maintenant, le juge qui entend la cause peut, si des représentations lui sont faites, autoriser une personne à continuer à utiliser son permis de conduire de façon restreinte dans l'exercice de ses fonctions, si elle en a besoin pour gagner sa vie.

M. Bissonnet: Autrement dit, si je retiens le premier alinéa, on parle de l'article qu'on a adopté précédemment concernant les fraudes à l'intérieur de l'industrie du taxi et les infractions à la présente loi ou à l'un de ses règlements. La question que je vous pose, c'est si la CUM obtient juridiction en vertu de l'article 60, paragraphe 8, possiblement 23, est-ce que la CUM pourrait réglementer le permis de taxi relativement à une infraction aux articles 234 et 236 du Code criminel?

M. Clair: Non, M. le Président, parce que les articles 234 et 236 du Code criminel relèvent du Code criminel, justement, et des

tribunaux de droit commun quant à leurs pénalités, d'une part. D'autre part, quant aux conséquences de la commission d'un tel acte criminel sur le plan du Code de la sécurité routière, cette juridiction ne serait pas déléguée à la CUM, elle continuerait d'appartenir aux tribunaux de droit commun et à la Régie de l'assurance automobile du Québec en ce qui concerne l'inscription de points d'inaptitude consécutifs à la commission d'un tel acte, d'une telle infraction criminelle.

M. Bissonnet: M. le Président, que veut-on dire, au troisième paragraphe, par "supprime ou réduit les services que son permis l'autorise à fournir"?

M. Clair: C'est déjà un des pouvoirs que la Commission des transports détient. Le service de transport privé par taxi comporte des droits mais aussi des obligations. Un détenteur de permis qui supprime, réduit ou étend les services que son permis l'autorise à fournir ne respecte plus à ce moment-là les obligations ou les droits qui sont les siens et peut voir son permis révoqué. Autrement dit, quelqu'un ne peut pas modifier lui-même son permis de transport en permis de transport spécialisé, par exemple. D'autre part, un détenteur de permis dans une agglomération ne peut pas refuser d'offrir le service régulier de transport privé par taxi. S'il le fait, il se rend passible de voir son permis révoqué ou suspendu. Mais ces pouvoirs existent déjà dans la Loi sur les transports. Ce sont des pouvoirs que la commission a déjà.

M. Bissonnet: Depuis que vous êtes ministre, compte tenu que vous mentionnez qu'elle a ces pouvoirs, la Commission des transports a-t-elle, dans son application de la loi, supprimé ou réduit un permis de taxi?

M. Clair: Non, elle ne peut pas les supprimer, les réduire ou les étendre. La commission peut soit les suspendre ou les révoquer. Je pense qu'actuellement la commission, lorsqu'elle suspend le permis, doit permettre le transfert du permis.

M. Bissonnet: Est-ce que c'est déjà arrivé qu'elle ait suspendu ou révoqué des permis?

M. Clair: Je ne peux pas répondre de façon précise. On me signale qu'il serait survenu un cas au cours des dernières années, je ne sais trop en quelle année, mais je pense que la difficulté d'application que la commission rencontrait, c'était que, dans les cas de révocation ou de suspension des permis, les permis devenaient transférables. Alors, à ce moment, ce n'est pas une très grosse pénalité. On révoque le permis de

monsieur X et, immédiatement, le lendemain, il le transfère à sa femme, madame X. C'était une des difficultés majeures d'application de ce pouvoir et de la réglementation à laquelle la commission faisait face.

M. Bissonnet: Si je comprends bien, avec ces dispositions, la commission pourra dorénavant révoquer un permis de taxi. Elle "peut, de son propre chef." À ce moment, la commission peut?

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Le paragraphe 3 dit: "supprime, réduit ou étend sans autorisation de la commission". Autrement dit, cela veut dire qu'on donnerait un pouvoir qu'un permis de taxi ne donnerait pas?

M. Clair: Non, ce n'est pas cela. C'est que, lorsque le titulaire ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde de l'exploitation du taxi, "supprime, réduit ou étend, sans autorisation de la commission, des services que son permis l'autorise à fournir", la commission peut suspendre ou révoquer le permis de taxi.

Le Président (M. Champagne, Mille-

ïles): M. le député de Jeanne-Mance. Non, de Sainte-Anne.

M. Polak: Non, Jeanne-Mance, je n'aurai jamais une chance d'entrer là.

M. Bissonnet: Non certain, Max.

M. Polak: C'est bien exclusif. M. le Président, à l'article 28, on parle de suspension ou de révocation de permis. On dit: "Lorsque le titulaire..." Cela je le comprends, parce que le titulaire prend tout de même la responsabilité de ses actes et ses agissements. Mais on continue: "ou le chauffeur à qui le titulaire a confié la garde et l'exploitation du taxi..." Je prends l'exemple où je suis un détenteur d'un permis, un titulaire. Un homme se présente chez moi et dit: Je travaillais pour M. Clair, du ministère des Transports, je n'aimais pas cela. J'ai mon "pocket". Je suis redevenu chauffeur de taxi pour gagner ma vie honnêtement. Je ne dis pas qu'en travaillant pour M. Clair on ne gagne pas sa vie honnêtement. Il dit: J'ai décidé de redevenir chauffeur de taxi. Si ce monsieur commet une des offenses mentionnées à l'article 28, paragraphes 1, 2, 3, 4 et 5, "ne fournit pas un service de la qualité à laquelle le public est en droit de s'attendre" - c'est très vague - à ce moment, on peut enlever et révoquer mon permis de taxi. Cela veut dire que moi, comme détenteur de permis, titulaire de permis, quand quelqu'un se présente chez moi

comme chauffeur - un homme se présente bien, il a déjà travaillé dans un endroit responsable - il faut que je m'informe: Monsieur, est-ce qu'on vous a reconnu coupable d'une infraction à cette loi ou à un des règlements pour laquelle vous n'avez pas obtenu le pardon? Est-ce que vous avez été reconnu coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi? Est-ce que vous avez supprimé, réduit ou étendu, sans autorisation de la commission... Est-ce que vous n'avez pas fourni un service de qualité? Est-ce que vous n'avez pas payé à l'échéance? Jusqu'à quel point est-ce que cela va? C'est que je suis titulaire d'un permis, quelqu'un se présente. J'ai un taxi, j'administre cela, je mets quelqu'un de nuit là-dessus. Qu'est-ce que je suis obligé de faire? De faire signer un affidavit par ce monsieur dans lequel il dit: Je jure que je n'ai pas commis une offense en vertu de l'article 28 paragraphes 1, 2, 3, 4 et 5. Si je ne vérifie pas, je perds mon permis. On va le révoquer ou le suspendre. C'est grave.

Je comprends qu'on a la responsabilité de vérifier que les gens qui travaillent pour nous sont responsables, mais ici l'obligation va très loin. Si une offense remonte à deux ans ou à cinq ans, comment est-ce que je peux vérifier cela? Si le monsieur n'est pas honnête avec moi et qu'il cache une partie de la vérité, si je ne vérifie pas, je suis la victime.

M. Clair: M. le Président, cela vise simplement à forcer les détenteurs d'un permis de taxi à être prudents dans l'embauche qu'ils font de chauffeurs. Cette situation est, par exemple, la même en matière de camionnage. Tant et aussi longtemps qu'en matière de camionnage l'expéditeur qui faisait faire son transport de manière illégale n'était pas sujet à la même pénalité que le transporteur, il y avait une pression énorme de la part des expéditeurs pour obtenir des services illégaux de transport de marchandises alors que, dans la mesure où la responsabilité incombe aux deux parties, cela facilite grandement le respect de la réglementation.

M. Polak: Je comprends que cela prend certaines vérifications quand on engage des gens. Cet après-midi, on a suggéré au ministre, par exemple, la formule une automobile ou un taxi un chauffeur pour améliorer la qualité, pour attirer vraiment le travailleur dans l'industrie du taxi comme on le fait dans la Loi concernant les travailleurs au pourboire. Dans la Loi concernant les travailleurs au pourboire - je siégeais à la commission il y a une couple de jours - on dit: Il n'y a pas de problème, les vrais travailleurs au pourboire vont rester là-dedans. Le "fly by night" va disparaître avec la nouvelle loi.

En soi, je n'ai rien contre cela, mais, M. le ministre, on cherche, tout le monde cherche à protéger les vrais travailleurs de l'industrie du taxi, les artisans, les professionnels. Pour cela, on a toute une série de demandes et de vérifications, etc. Mais vous avez dit: Non, on ne peut aller jusqu'à ce point. C'est impossible d'aller au point où on va réglementer et on va dire un chauffeur un taxi. On ne peut faire cela. Par le fait même, vous avez permis le "fly by night", comme le député de Jeanne-Mance l'a dit: un pompier, un fonctionnaire ici et là, même un député peut travailler à temps partiel. Théoriquement, le député de Jeanne-Mance a le droit de faire du taxi.

M. Bissonnet: Peut-être que le ministre pourrait en faire une semaine, cela lui ferait du bien.

M. Polak: Ou le ministre. Peut-être pas pour l'argent, mais pour voir comment vivent ces gens.

M. Bissonnet: Pour voir comment cela fonctionne.

M. Polak: C'est bien beau là, mais en même temps on vous suggère toutes sortes de demandes très strictes. Je n'ai rien contre cela, à la condition qu'on parle des professionnels du taxi. D'un côté, vous permettez à des occasionnels de travailler là-dedans pour gagner leur vie - je comprends très bien qu'on ne peut contrôler tout cela - mais, de l'autre côté, vous devenez tellement strict que celui qui engage quelqu'un, il est mieux de faire signer un affidavit avec l'article 28 et tout le reste. Autrement, c'est lui qui paiera le prix, il va perdre son permis ou il aura une suspension. C'est dangereux.

Donc, c'est bien beau quand on voit toutes ces lois. Cet après-midi, le ministre s'est un peu moqué. Il a dit: Bon, le député de Sainte-Anne ne connaît pas tellement cela. C'est vrai. Je ne suis pas un expert là-dedans, mais à la base, je suis un homme pratique. Je regarde cela et je me dis: Où est-ce qu'on va avec cela?

(20 h 30)

Ce soir, on est allé manger et, justement, on a rencontré quelques chauffeurs de taxi ici à Québec. On leur a demandé ce qu'ils en pensaient. Ils nous ont dit: on n'a rien contre cela, on aime cela, les nouvelles avenues, mais si cela devient un tas de papperasse on ne sait pas quoi en penser. Le bénéfice que l'on cherche avec cela va-t-il être encore annulé? C'est typiquement une législation péquiste. Vous allez mettre vos pattes là-dedans jusqu'au nième degré.

M. Clair: M. le Président, question de

règlement. Ce n'est pas de la législation péquiste, car cela reprend l'article qui existait dans la Loi sur les transports qui a été faite par les libéraux.

M. Polak: Oui, péquiste. Non, c'est votre loi.

M. Clair: Cela reprend des pouvoirs déjà existants de la Commission des transports qui a été créée en 1973.

M. Polak: M. le Président, ne disons pas que le projet de loi 47 n'est pas une loi péquiste!

M. Clair: Je vous parle de l'article 28 sur lequel vous êtes censé parler.

M. Polak: Oui, l'article 28. On commence à étudier le projet de loi. Nous sommes tous pour de nouvelles avenues et j'aime cette idée de donner une chance aux chauffeurs de taxi d'élargir leurs horizons, d'avoir plus de chances. Parfait! En même temps, on a ici encore l'appareil administratif qui pèse sur nous. En tout cas! L'article 28, si mon chef - dans notre équipe, évidemment, c'est le chef qui parle, qui décide - me demande ce que j'en pense, je lui dirai que je vote contre sur division. Encore ici, c'est le pauvre titulaire qui va payer le prix pour le gars qui travaille de nuit et qui n'est pas correct.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. Devant tout cela, est-ce que le chef de l'équipe est pour l'article?

M. Polak: Sur division.

M. Clair: Vous en avez combien de chefs?

M. Polak: Juste un.

M. Bissonnet: M. le Président, je suis le député de Jeanne-Mance, à ce que je sache.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Enfin, c'est parce que le député...

M. Bissonnet: Si vous voulez nous demander si on est...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. Est-ce que l'article 28 est adopté?

M. Bissonnet: Sur division.

M. Polak: Sur division.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Sur division. J'appelle l'article 29.

M. Bissonnet: Selon l'article 29, M. le ministre, "la commission doit révoquer le permis si le taxi est exploité pendant une période de suspension imposée en vertu de la présente loi." Je me réfère au Code de la sécurité routière, l'article 120, M. le ministre. Est-ce que cela va?

M. Clair: Je vous écoutais.

M. Bissonnet: Je ne voudrais pas vous interrompre et je veux que vous accordiez toute votre oreille à mon intervention.

M. Clair: Les deux.

M. Bissonnet: Les deux, cela va mieux aller. L'article 120 du Code de la sécurité routière dit ceci: "Lorsqu'il est démontré à la régie qu'une personne a conduit un véhicule automobile alors que son permis de conduire était sous le coup d'une suspension, elle doit suspendre le permis de conduire de cette personne pour une période additionnelle d'au plus six mois." Si on se réfère à cet article 29, "la commission doit révoquer le permis si le taxi est exploité pendant une période de suspension imposée en vertu de la présente loi."

Comment se fait-il que dans deux lois on ait deux principes différents?

M. Clair: Simplement, M. le Président, parce que dans ce cas-ci il s'agit de contrer une tendance qui existait dans ce domaine, celle de ne pas respecter, justement, les suspensions. D'autant plus que, jusqu'à l'adoption de cet article, la révocation, justement, prévoyait la possibilité de transférer le permis de taxi. Pour modifier réellement la pratique dans le milieu du taxi, les gens qui sont des professionnels de l'industrie du taxi, qui respectent les lois et règlements veulent que ce soit beaucoup plus ferme. C'est la raison pour laquelle dans ce cas-là nous prévoyons qu'il n'y a pas une nouvelle suspension, que lorsqu'il y a exploitation d'un permis pendant une période de suspension, le permis est révoqué.

Il ne faut pas oublier, M. le Président, que nous sommes dans un secteur où il y a surabondance de permis. Comme il y a surabondance de permis, si les propriétaires de taxi qui désirent vivre du taxi se cotisent comme ils le font pour faire vivre des ligues de taxi pour éventuellement procéder à des programmes de rachat, ils s'attendent que ceux qui ne respectent pas la réglementation voient leurs permis révoqués.

M. Bissonnet: M. le Président, nous sommes bien d'accord avec ce que le ministre vient de nous dire. La seule chose que nous voulons lui souligner, en nous référant à l'article 120, c'est que si dans une loi on édicte qu'on suspend et qu'on a

une période additionnelle, on aimerait à ce moment-là que l'autre loi soit conforme à ces deux principes. C'est tout simplement ceci.

M. Clair: Alors, d'accord. Comme j'ai eu l'occasion de le dire aujourd'hui en conférence de presse...

M. Bissonnet: À votre conférence de presse.

M. Clair: ...il y aura une révision du Code de la sécurité routière qui sera faite au printemps prochain. Cela pourrait être une des dispositions qu'on pourrait examiner pour l'harmoniser.

M. Bissonnet: Je voudrais vous souligner qu'on a découvert cette situation en étudiant ce projet de loi et on voulait la porter à votre attention. Nous adoptons cet article.

M. Clair: Je vous remercie de l'avoir portée à mon attention.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 29 est adopté. J'appelle l'article 30.

M. Clair: Je devrais préciser que les articles 30, 31 et 32 reprennent en substance les dispositions analogues de la Loi sur les transports.

M. Bissonnet: M. le Président, sur l'article 30: "La commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre, d'une autorité régionale, d'une municipalité ou de toute personne intéressée, demander à la Régie de l'assurance automobile du Québec de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation de toute automobile utilisée en violation de la présente loi ou d'un règlement, que celui qui l'utilise soit ou non titulaire d'un permis."

Nous pensons que c'est donner beaucoup trop de pouvoirs à la commission. Je pense qu'il y a des règles établies par ce projet de loi. Évidemment, avec les articles de révocation de permis qu'on retrouve à l'intérieur du projet de loi 47, nous pensons que cet article n'est pas nécessaire.

M. Clair: M. le Président, la première loi que j'ai eu l'occasion de parrainer comme ministre des Transports, la loi 5, prévoyait justement qu'à la demande du milieu de l'industrie du transport de toute nature - transport des marchandises, transport des personnes - tant et aussi longtemps que les ordonnances de la commission de suspendre ou de révoquer un permis de nature X, Y ou Z en matière de transport ne sont pas suivies d'une possibilité pour la Régie de l'assurance automobile du Québec de retirer

les plaques, on favorise la perpétration d'infractions. Une personne fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation, mais personne ne va chercher sa plaque; elle peut donc, sur le plan de la visibilité, continuer à travailler avec une plaque T ou F, la plaque de permis correspondante de la CTQ.

Lorsque la commission a constaté des infractions et qu'elle a procédé aux auditions requises pour en venir à la décision de révoquer ou de suspendre un permis, si on veut que la décision puisse être exécutée, il faut que la Régie de l'assurance automobile du Québec, à la demande de la commission, puisse retirer les plaques.

M. Bissonnet: M. le Président, nous avons très bien compris le ministre et nous retirons l'amendement que nous n'avons pas proposé, d'ailleurs.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 30 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Adopté.

M. Bissonnet: Vous nous avez convaincus, M. le ministre, mais vous ne nous convaincrez pas toujours comme cela.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): J'appelle l'article 31.

M. Clair: Une fois n'est pas coutume. Cet article consécutif au précédent.

M. Bissonnet: Nous n'avons aucune objection.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 31 est adopté. J'appelle l'article 32.

M. Clair: L'article 32 vise à donner...

M. Bissonnet: M. le Président, à l'article 32, on dit: "La commission ne peut exercer le pouvoir prévu par les articles 26, 28, 29 ou 30 qu'après avoir donné au contrevenant l'occasion d'être entendu."

M. Clair: C'est la règle de l'audi alteram partem.

M. Bissonnet: Je suis bien d'accord, mais nous de l'Opposition, nous trouvons que, pour en appeler d'une décision de la Commission des transports, le citoyen qui n'a déjà pas beaucoup de revenu parce qu'il est dans l'industrie du taxi, doit faire appel à la Cour d'appel. Nous pensons qu'il serait beaucoup plus facile d'en appeler soit à la Cour provinciale ou à la Cour supérieure.

Nous pensons que les mécanismes de la Cour d'appel pénalisent l'artisan, le propriétaire, le propriétaire du certificat d'immatriculation. Nous pensons que c'est un recours qui est très dispendieux. Vous, qui êtes avocat, vous savez que, lorsqu'un avocat va à la Cour d'appel, il n'exige pas le même prix. Vous étiez à l'aide juridique à ce moment-là et aller à la Cour d'appel, à la Cour supérieure ou à la Cour provinciale, cela n'avait pas d'importance, mais pour le citoyen qui ne peut pas bénéficier de l'aide juridique, c'est important. C'est aussi un recours qui est beaucoup plus facile, plus expéditif. Nous suggérons la Cour supérieure ou la Cour provinciale. Évidemment, lorsque nous regardons l'ancien président et l'ancien vice-président de la Commission des transports, ils étaient juges de la Cour provinciale. Je ne sais pas si ceux qui sont là présentement et qui ont pris la relève il y a un an sont juges de la Cour provinciale; je ne peux pas vous dire.

M. Clair: Personne.

M. Bissonnet: Ils ne le sont pas. Alors, je pense que la Cour provinciale, qui est un tribunal provincial, serait peut-être l'endroit privilégié pour les appels de la Commission des transports, plutôt que la Cour d'appel.

M. Clair: M. le Président, le député de Jeanne-Mance soulève une question très pertinente, mais particulièrement complexe. Nous pensions, nous aussi, qu'il n'était pas nécessairement avantageux d'envoyer les appels de la Commission des transports du Québec directement à un tribunal de droit commun. Ce qui s'est produit, c'est que, peu de temps avant mon arrivée, la Cour suprême du Canada a déclaré inconstitutionnel le Tribunal des transports qui siégeait en appel des décisions de la Commission des transports du Québec. Le tribunal a été jugé inconstitutionnel. Nous avons évalué la possibilité, si ma mémoire est fidèle, d'envoyer ces appels devant la Cour provinciale, mais, compte tenu du dispositif du jugement de la Cour suprême, il devenait risqué que la Cour provinciale du Québec soit à son tour déclarée inconstitutionnelle en matière d'appel des décisions de la Commission des transports du Québec. Comme on le sait, la Commission des transports du Québec peut parfois mettre en cause des décisions qui impliquent des centaines de milliers de dollars et qui dépassent largement la juridiction usuelle de la Cour provinciale.

Restait la possibilité d'aller en Cour supérieure. Je n'ai pas fait récemment d'inventaire du droit en cette matière, mais je pense qu'il n'existe pas beaucoup de cas où les appels des décisions d'un tribunal administratif s'en vont en Cour supérieure.

Généralement, ils s'en vont en Cour d'appel et cela nous est apparu comme étant, sur le plan constitutionnel, la façon la plus sûre de faire en sorte que la juridiction du tribunal d'appel ne soit pas contestée, d'une part. D'autre part, il y avait aussi un risque de multiplication des appels et c'est évident que, comme le député de Jeanne-Mance le souligne, avant d'aller en appel, une partie privée y pense deux fois.

M. Bissonnet: Surtout à la Cour d'appel.

M. Clair: Oui, surtout à la Cour d'appel, effectivement.

Maintenant, comme je vous le dis, premièrement, le Tribunal des transports qui siégeait en appel a été déclaré inconstitutionnel; deuxièmement, si nous avions délégué cette autorité à la Cour provinciale, nous augmentons le risque qu'un jour la Cour provinciale soit déclarée inconstitutionnelle; troisièmement, il est rare...

M. Bissonnet: Allez à la Cour supérieure.

M. Clair: ...qu'on demande à la Cour supérieure d'agir comme tribunal d'appel d'un tribunal administratif, compte tenu de son rôle en matière de brefs d'évocation. Comment pourrions-nous en même temps donner un droit d'appel à la Cour supérieure et qu'elle puisse elle-même être appelée à se prononcer sur un bref d'évocation par rapport à une décision de la Commission des transports du Québec? Ceci nous a conduits à constater que, finalement, le tribunal le plus adéquat pour recevoir les appels de la Commission des transports du Québec était la Cour d'appel du Québec.

M. Bissonnet: ...

M. Clair: Mais vous étiez au courant que le Tribunal des transports du Québec a été déclaré inconstitutionnel en 1979, 1980 ou 1978. Je m'en souviens parce que c'est un de mes prédécesseurs non seulement au ministère des Transports, mais...

M. Bissonnet: Quel était ce prédécesseur?

M. Clair: Le député de Drummond, ancien ministre des Transports, qui était président...

M. Bissonnet: En 1979?

M. Polak: Le ministère des Transports va toujours au comté de Drummond?

M. Bissonnet: Non, mais je parlais du ministre des Transports à l'époque.

M. Clair: C'est cela. M. Pinard, qui a été le dernier président du Tribunal des transports.

M. Polak: Ce sera le comté de Jeanne-Mance, la prochaine fois!

M. Bissonnet: M. le Président, évidemment, la Cour suprême a décrété que le Tribunal des transports n'avait pas compétence, tel que vous l'avez mentionné. Je ne suis pas un expert en droit administratif...

M. Clair: Moi, non plus. Vous en avez un et vous l'avez envoyé se faire battre à une élection!

M. Bissonnet: Qui était-il?

M. Clair: M. René Dussault, l'ancien sous-ministre de la Justice.

M. Bissonnet: C'est le pro au Québec, mais il va revenir, M. le ministre.

M. Clair: Ah, on va noter cela: il va revenir, M. Dussault!
(20 h 45)

M. Bissonnet: M. le ministre, ne soyez pas inquiet, M. Dussault sera sûrement présent lors du prochain affrontement électoral et, pour lui, ce sera plus qu'une victoire morale.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): S'il vous plaît:

M. Bissonnet: Vous avez bien raison.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Restons-en aux articles.

M. Bissonnet: M. le Président, je vous comprends.

M. Polak: M. le Président, question de règlement.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Oui, M. le député.

M. Polak: Je crois comprendre que le ministre a acheté le café pour tout le monde. Comment se fait-il qu'il ait oublié le député de Sainte-Anne?

M. Bissonnet: Ah! Batinse, c'est moi qui ai offert le café! Excusez.

Des voix: Ah! Ah!

M. Polak: M. le Président, rectification. C'est le député de... C'est encore pire!

M. Clair: Comme l'a dit un de mes

collègues un jour, il y a quelqu'un qui crache dans la soupe.

M. Polak: Je le prends noir seulement.

M. Rodrigue: M. le Président, je pense qu'il est bien connu que le député de Sainte-Anne est déjà suffisamment "flyé" sans l'énerver en plus avec du café.

M. Polak: M. le Président: M. le Président, j'insiste...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Non, non! Restons à l'article 32.

M. Polak: ...pour que cela soit rayé, parce qu'autrement je vais travailler dans le comté de Vimont la prochaine fois.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord.

M. Bissonnet: M. le Président, je demanderais au député de Vimont de retirer ses paroles. Cela fait deux allusions qu'il fait aujourd'hui au sujet du député de Sainte-Anne.

M. Rodrigue: Une.

M. Polak: Non, cet après-midi, c'était...

M. Rodrigue: L'autre, c'était "off the record". C'était une blague entre nous.

M. Bissonnet: Si vous voulez qu'on fasse une réflexion globable sur chaque député du Parti québécois dans cette assemblée, vous pourriez avoir des surprises.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Non, non. Voici! Voici! Restons-en au projet de loi et nous en sommes à l'article 32.

M. Polak: Non, non, M. le Président: Tout de même: Nous sommes sur une question de règlement. Le député de Vimont prend des libertés. Il ne connaît pas les dangers, parce qu'il est très faible. Je suis allé en fin de semaine à Jonquière. Vous savez que c'était fort là-bas pour vous. J'y ai travaillé quatre jours et vous avez vu les résultats. Imaginez-vous ce qui peut arriver à Vimont. Ce n'est pas loin. Je peux y aller le soir en autobus ou en taxi. Cela ne coûte pas cher. Je vais le prévenir. On va être là.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): S'il vous plaît! On revient à l'article 32.

M. Bissonnet: M. le Président, je comprends que votre collègue, le député de Vimont, est un de vos voisins. Je comprends

très bien, mais je lui demanderais de retirer les paroles qu'il a dites à propos du député de Sainte-Anne.

M. Rodrigue: M. le Président... D'ailleurs, je vois que le député de Sainte-Anne a un café. Donc, il ne l'était pas suffisamment, effectivement.

M. Polak: Je suis bien heureux.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord.

M. Bissonnet: Parce qu'avant que le député de Vimont arrive ici tout allait bien.

M. Rodrigue: Cela va continuer, M. le Président. Vous voyez, j'ai semé la bonne humeur. Le député de Sainte-Anne riait à gorge déployée tout à l'heure.

M. Polak: M. le Président, j'accepte les excuses générales de la part du député de Vimont.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord.

M. Polak: Il me regarde. Il m'a invité pour... J'accepte cela.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Pour mettre les choses au clair, on remercie...

M. Polak: M. le Président, on ne vous vise pas. Votre comté, on le laisse à part pour le moment. C'est Vimont.

M. Bissonnet: M. le Président, lorsque vous dites que vous voulez mettre les choses au clair, le ministre comprend très bien.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Je veux mettre les choses au clair en remerciant le député de Jeanne-Mance qui nous a payé le café.

M. Polak: Oui, merci.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Nous revenons à l'article 32.

M. Clair: L'article 32.

M. Bissonnet: À l'article 32, je ne suis pas convaincu par votre argumentation, M. le ministre. Évidemment, à la Cour d'appel, vous connaissez la différence de coût pour un simple propriétaire d'auto-taxi qui est en difficulté devant la commission et qui, lui, doit en appeler à la Cour d'appel. Compte tenu de toutes les causes qui ont été amenées devant les cours par les ligues de taxi et par les intervenants à l'intérieur des

ligues de taxi, par le biais de la Commission des transports, je ne sais pas si vous avez une étude exhaustive de la part de vos conseillers légistes ayant trait à la possibilité de confier cela à la Cour supérieure. Du moins, la Cour supérieure, à mon point de vue, devrait en avoir la compétence. Vous m'avez informé que la Cour supérieure n'a pas habituellement un exercice de contrôle, mais on a l'article 30 qui traite du pouvoir de surveillance de la Cour supérieure sur les organismes administratifs. Je pense que le professeur d'université qui m'a enseigné m'a bien expliqué que c'était toujours un recours en vertu de l'article 50 du Code de procédure civile. Je ne sais pas si cela a été examiné. Pour nous, évidemment, c'est une question de coût pour le titulaire d'un permis que de s'adresser à la Cour d'appel. Pour lui, c'est beaucoup plus dispendieux que la Cour supérieure.

M. Clair: Oui, le député a raison, sans aucun doute. Nous savons tous qu'il est beaucoup plus long et beaucoup plus coûteux d'aller en appel devant la Cour d'appel que d'aller en appel, par exemple, devant le Tribunal des transports tel qu'il existait autrefois, devant la Cour provinciale ou la Cour supérieure. Mais, comme je vous le dis - l'argumentation m'apparaît assez simple - d'abord, le Tribunal des transports a été déclaré inconstitutionnel. D'autre part, si nous donnions la juridiction sur les transports en appel des décisions de la commission à la Cour provinciale, il y aurait le risque, selon le dispositif du jugement de la Cour suprême, pour autant que je me souviens - je ne lis pas cela tous les soirs...

M. Bissonnet: J'espère.

M. Clair: ...que cela emporte la Cour provinciale dans l'inconstitutionnalité.

M. Bissonnet: La Cour supérieure.

M. Clair: La Cour provinciale. Quant à la Cour supérieure elle-même, compte tenu, en vertu de l'article 29 ou...

M. Bissonnet: L'article 50.

M. Clair: ...en vertu de l'article 50, de son pouvoir de contrôle et de surveillance des organismes quasi judiciaires, je ne connais pas de cas - et si vous en connaissez, citez m'en un - où on ait donné à la Cour supérieure un pouvoir d'appel d'un tribunal administratif, puisque c'est justement elle qui est chargée d'entendre un bref d'évocation dans le cas où il s'en produit. Cela m'apparaîtrait assez particulier qu'un tribunal puisse, en même temps, avoir à se prononcer sur une cause en appel et sur un bref d'évocation. Mais je reconnais toute

l'argumentation de fond du député de Jeanne-Mance. La solution à cela, savez-vous ce que c'est? C'est le jour où le Québec sera un État souverain et où il pourra disposer d'un appareil judiciaire qui ne sera pas à deux ou trois paliers, comme c'est le cas présentement, mais où il y aura effectivement des cours qui seront entièrement de la juridiction du Québec. Mais on a proposé cela en 1980 et vous connaissez le résultat.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce que l'article 32 est adopté?

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Sur division. J'appelle l'article 33.

Acquisition, cession, transfert

M. Clair: M. le Président, les articles 33 et 34 reprennent en substance des articles de la Loi sur les transports.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Oui, M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Le député de Vimont étant l'adjoint parlementaire au ministre, est-ce qu'il est d'accord avec le contenu des articles 33 et 34? Je voudrais vérifier qu'il n'y a pas de problème de sa part. On parle, M. l'adjoint, de la Loi sur le transport par taxi, le projet de loi 47.

M. Clair: Avant que le député de Vimont réponde à la question du député de Sainte-Anne, je voudrais demander au député de Sainte-Anne s'il sait quand ces dispositions, qui reprennent les dispositions de la Loi sur les transports, ont été introduites dans la Loi sur les transports et à la demande de qui?

M. Polak: Ah oui. Voulez-vous avoir un vrai débat, M. le ministre, là-dessus?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Non, non.

M. Polak: Je suis prêt, M. le Président. Je suis prêt à prendre une heure.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Les questions qu'on pose s'adressent au président maintenant, et c'est le ministre qui répond.

M. Polak: Oui.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord?

M. Clair: Sérieusement, M. le Président,

sur la question de l'article 33, à la suite de l'acquisition de certaines compagnies de transport par des intérêts non québécois, il avait été jugé à propos, je pense, par tous les partis de l'Assemblée nationale vers 1979 de permettre à la Commission des transports du Québec, soit proprio motu, soit encore sur demande du ministre, de faire enquête pour savoir qui va réellement se porter acquéreur d'une entreprise de transport, quelle qu'elle soit. Si cela est valable dans le domaine du camionnage, je pense que cela peut également être valable dans le domaine du taxi.

Je ne prête aucune intention, je donne cet exemple purement et simplement à titre d'hypothèse. À supposer que Purolator voudrait se porter acquéreur d'un permis de taxi, il pourrait être à propos de se poser la question: Est-ce vraiment opportun que Purolator commence à acquérir des permis de taxi? À ce moment-là, le ministre, ou la commission proprio motu, pourrait faire une enquête et conseiller le gouvernement ou l'Assemblée nationale. C'est la raison pour laquelle, lorsqu'il y a achat, fusion, consolidation, prise de contrôle, prise d'intérêt dans une entreprise de transport, on a créé l'obligation d'en donner avis à la commission et le pouvoir pour la commission de tenir des audiences, de faire enquête, soit proprio motu, soit à la demande du ministre. Je pense que l'Ontario dispose d'articles de loi semblables.

M. Bissonnet: Seulement une clarification à propos du mot "location", à l'intérieur du premier alinéa: "par achat, location". Quel sens donne-t-on au mot "location" dans cet article?

M. Clair: J'imagine que cela devait être surtout dans le sens de l'activité de "leasing" qui se faisait par des compagnies de transport. Par exemple, si un propriétaire de flotte...

M. Bissonnet: Oui.

M. Clair: ...qui est pleinement capitalisée, c'est-à-dire qu'il est pleinement propriétaire de sa flotte...

M. Bissonnet: Oui.

M. Clair: ...décide de la vendre, à toutes fins utiles, et de la louer pour la faire fonctionner, pour générer des liquidités, à ce moment-là, il devra en prévenir la commission.

M. Bissonnet: C'est-à-dire que, si je comprends bien...

M. Clair: C'est sous l'angle du "leasing" d'entreprises complètes.

M. Bissonnet: Cela existe probablement dans l'industrie du taxi dans la région métropolitaine où on loue un permis de taxi; le propriétaire enregistre le véhicule au nom du détenteur du permis de taxi et on lui paie une location de tant par année. Je m'explique. M. X est propriétaire d'une auto-taxi, il loue le permis à M. Y qui, lui, achète la voiture et l'enregistre au nom de M. X. Il y a des documents qui interviennent entre M. X et M. Y pour stipuler que l'auto qui est immatriculée au nom de M. X appartient de fait à M. Y et celui-ci paie une location mensuelle à M. X pour utiliser son certificat d'immatriculation de taxi.

M. Clair: Effectivement, cela couvrirait ce cas, mais je pense qu'il y a deux situations qui sont susceptibles...

M. Bissonnet: Il y en a beaucoup qui font cela.

M. Clair: Oui, mais c'est une situation qu'on veut corriger. C'est, d'ailleurs, la raison pour laquelle à un article plus loin on permet le nantissement commercial.

M. Bissonnet: Je suis d'accord sur cela.

M. Clair: Alors, il y a deux situations qui sont susceptibles de se produire. D'ailleurs, cela se produit même dans les très grandes compagnies. Je vous donne, par exemple, la façon dont Air Canada et, semble-t-il, Nordair procèdent actuellement pour générer des profits artificiels. Elles sont pleinement propriétaires d'un avion; elles le vendent à une compagnie de "leasing" qui le leur loue tant par mois. L'avion vaut - je ne sais pas - 30 000 000 \$. Air Canada, Nordair ou d'autres compagnies - Quebecair l'a fait également, il n'y a pas de scandale là-dedans, on s'entend - peuvent prendre un équipement de transport dont elles sont pleinement propriétaires et qui vaut de l'argent, elles le vendent à une entreprise de "leasing" et continuent à l'exploiter par un contrat de location. Elle vont payer, mettons, 3 000 000 \$ par année pour racheter l'avion. Ce que cela a fait entre-temps, cela a généré 27 000 000 \$ de liquidités dans l'entreprise pour procéder à des opérations, comme cela peut se produire dans n'importe quel secteur d'activités. Si, à un moment donné, une flotte de taxis se retrouve complètement en "leasing", en location, il y a des chances que le contrôle réel change de main parce que la compagnie passe complètement entre les mains de ses créanciers. C'est une première situation.

Une deuxième situation, c'est celle effectivement d'une personne qui détient un permis de taxi et qui le loue à quelqu'un d'autre. Bien souvent, c'est dans ces cas qu'il y a exploitation parce que la raison

pour laquelle une personne loue un permis de taxi plutôt que de l'acheter, c'est qu'elle est incapable d'en financer l'achat. On ne veut pas favoriser cela; au contraire, on cherche à l'éliminer. Cependant, pour faciliter l'achat d'un permis de taxi, on permet le nantissement commercial. C'est une institution financière publique reconnue qui assurerait le financement plutôt qu'un "shylock".

M. Bissonnet: M. le Président, nous sommes bien d'accord avec cette disposition du projet de loi de permettre le nantissement commercial auprès des banques ou auprès d'autres prêteurs. Mais cette situation, on la retrouve plus souvent qu'on ne le pense. Il y a, évidemment, des personnes qui ne peuvent pas avoir un prêt de la banque; alors, elles vont louer un permis d'immatriculation de taxi qui reste au nom du propriétaire qui, lui, est payé tant par mois. L'automobile est achetée au nom du propriétaire du permis de taxi. Je ne peux pas vous dire combien il y en a, mais je sais qu'il y en a quelques-uns.

M. Clair: Je ne peux pas vous dire, moi non plus, combien il y en a, mais une chose dont on est sûr c'est qu'il y en a beaucoup trop. Si une personne fait cela, c'est justement parce qu'elle est incapable d'avoir un prêt personnel à la banque ou à la caisse suffisant pour acheter. Bien souvent, le propriétaire réel du permis, lui, exagère quant aux conditions de financement.

M. Bissonnet: C'est cela.

M. Clair: Il demande des taux d'intérêt exorbitants, usuraires...

M. Bissonnet: Même pas, c'est juste la location. (21 heures)

M. Clair: ...et la pauvre personne se fait exploiter. C'est déjà interdit, on maintient l'interdiction. Cependant, pour sortir ces gens des mains des "shylocks", ce qu'on fait, on permet le nantissement commercial. Alors, il nous semble qu'on va améliorer la situation. C'est la même chose également en ce qui concerne le fait même si je n'ai jamais entendu dire qu'il y avait des possibilités de cela - qu'une compagnie de flotte, par exemple, passe complètement entre les mains d'une compagnie de "leasing" et qu'à ce moment le propriétaire ne soit plus le même.

M. Bissonnet: C'est une possibilité que vous émettez.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 33 est-il adopté?

M. Polak: À l'article 33, on parle d'achat, de location, fusion, etc. L'article ne parle pas des considérations. Qu'arrive-t-il si quelqu'un vend son taxi ou son permis de taxi pour 1 \$ et autres considérations valables? Je fais référence à la deuxième partie de l'article 33, qui parle du fait que "toute personne intéressée" peut demander à la commission de faire enquête. Disons qu'il y a une femme qui a des problèmes dans son mariage et que son mari a un permis de taxi. Cela arrive. Donc, pour justement affaiblir sa situation financière, il transfère, vend, cède son permis pour 1 \$ et autres considérations. Sa femme demande à la commission de faire enquête là-dessus, disant que cela ne tient pas debout, que cette affaire vaut des milliers de dollars. Je ne vois pas où est la protection dans un cas comme celui-là pour la femme à l'article 33.

M. Clair: Je ne pense pas que la protection soit là, M. le Président. La protection est plutôt... Je ne me souviens plus exactement. Est-ce l'action oblique ou paulienne?

M. Polak: Oubliez la paulienne. Cela prend quatre ans en Cour supérieure.

M. Clair: Pardon? À ce moment, pour la protection d'un créancier, qui voit un de ses débiteurs distraire des biens au détriment de ses créanciers, ce n'est pas par le biais d'une loi sur les transports qu'on va régler les problèmes de mariage, de divorce et de séparation. C'est par le Code civil du Québec.

M. Polak: Oui.

M. Clair: Et c'est par le biais de l'action paulienne ou encore, purement et simplement, au moment de la requête en pension alimentaire ou encore de la division de la communauté ou de la société d'acquêts que l'avocat de la partie va faire valoir cela.

M. Polak: Cela veut donc dire, M. le ministre, que si quelqu'un présente un contrat attestant que, pour 1 \$ et autres considérations, il vend son taxi, son intérêt, son permis, vous acceptez cela?

M. Clair: Ce n'est pas ce que je dis, M. le Président. Je dis simplement au député de Sainte-Anne de se rappeler un peu ses notions de droit les plus élémentaires.

M. Polak: Oui.

M. Clair: La Commission des transports du Québec ne s'occupe pas des divorces et

des séparations. Elle s'occupe, d'abord et avant tout, des affaires de camion, de taxi, d'autobus et d'autobus scolaire. Il peut bien arriver qu'une personne soit intéressée sur le plan que le député fait valoir, mais, comme avocat, sur le plan professionnel, jamais je ne conseillerais à une cliente d'aller devant la Commission des transports pour faire valoir des droits dans une cause de pension alimentaire.

M. Polak: Non.

M. Clair: Non, non. Elle irait devant un tribunal de droit commun.

M. Polak: M. le ministre, s'il vous plaît! Apparemment, vous connaissez bien le droit du transport, mais vous ne connaissez rien dans le droit marital. Je vais vous donner des exemples. D'accord?

Une femme est mariée à un chauffeur de taxi, à un propriétaire de taxi.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Une minute!

M. Polak: Non, M. le Président, Excusez-moi. Tout de même, comment vais-je faire dans cette situation? L'article 33 dit: "Toute personne intéressée". Que voulez-vous faire avec cela? Si quelqu'un, pour frauder ses créanciers, y inclus sa femme, transfère son taxi, son permis de taxi, le taxi, pour 1 \$ et autres considérations, M. le ministre Clair dit donc: Il n'y a rien là. Arrangez-vous. Prenez une action paulienne. Peut-être que cela suffisait dans votre temps à Drummondville, devant l'aide juridique, je ne sais pas. Cela prend trois ans devant la Cour supérieure. S'il vous plaît, soyons raisonnables!

J'aurais une chose à dire: Il y a beaucoup de lois et beaucoup de dispositions qui protègent justement, dans une telle situation, la personne qui peut dire: Avant que vous, la Commission des transports, acceptiez un transfert, j'ai quelque chose à dire. C'est ce que j'ai lu à l'article 33. Vous êtes toujours là pour protéger la petite victime, mais montrez donc que vous êtes prêts à le faire. Si vous n'êtes pas prêts à le faire, on va le dire directement. Si vous voulez vous moquer et dire: Prenez donc une autre action, nous ne sommes pas là pour protéger les droits matrimoniaux, ce que vous dites sera bien enregistré. Je suis sérieux. Quand on parle de "toute personne intéressée", je parle justement du cas de quelqu'un - parce que je suis allé en Cour supérieure, où le juge est obligé de fixer la pension alimentaire exigée d'un chauffeur de taxi. Combien gagnez-vous? Il ne gagne rien. Il n'a rien. Rien. Il avait un beau taxi, il y a deux semaines et il n'a plus rien.

Je demande donc qu'on change la loi. Est-ce qu'il y a moyen de le prévoir? Ce

n'est pas une demande inutile ou infantile, où tout le monde doit rire, même le petit gars en arrière de vous, parce que je suis sérieux. Je pense à protéger la petite victime. Comprenez-vous? À Drummondville on va bien comprendre cela à l'aide juridique. J'aimerais bien avoir une réponse bien normale. En vertu de l'article 33, c'est "toute personne intéressée". Une femme qui sait que son mari est en train de lui enlever ce qui lui reste - cela veut dire le petit actif, le taxi, le permis de taxi - a-t-elle le droit d'aller à la Commission des transports et dire: S'il vous plaît, bloquez ce transfert parce qu'il n'y a rien là? C'est pour 1 \$ et autres considérations. Ce transfert de taxi est fait entre cousins au détriment de mes droits. Nous sommes assez évolués pour dire qu'on veut voir ce qui se passe. J'aimerais avoir une réponse et pas un petit sourire.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): M. le ministre.

M. Clair: M. le Président, je vais essayer d'être calme et de reprendre mon explication. Il faut bien lire l'article 33 dans le contexte dans lequel il est proposé: "Toute personne ou société qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, par achat, location, fusion, consolidation ou autrement un intérêt dans l'entreprise d'une personne qui effectue du transport par taxi, doit donner avis à la commission de l'acquisition proposée." Cela me semble assez simple.

M. Polak: Parfait:

M. Clair: "La commission - de son côté - peut, même en l'absence d'avis, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée..." La première question à se poser, c'est intéressée par rapport à quoi? Intéressée par rapport à l'acquisition, la cession, le transfert d'un permis de taxi. L'interprétation de cette loi va se faire dans le contexte d'une loi sur les transports. Est-ce que la commission pourrait considérer que l'épouse d'un propriétaire de permis de taxi est une personne intéressée au sens de la loi? Peut-être.

M. Polak: Pour moi, oui.

M. Clair: Mais une chose est certaine, cependant. Pour fins de faire reconnaître les droits d'une femme ou d'un conjoint sur la valeur d'un permis de conduire, vous ne ferez jamais accroire à d'autres avocats que vous-même que le tribunal le plus opportun, le forum le plus opportun, c'est la Commission des transports du Québec. Le forum le plus approprié, ce sont les tribunaux de droit commun. C'est à eux de faire la preuve qu'il existe un marché pour

des permis de taxi en venant faire témoigner des gens qui vont venir dire: J'ai vendu mon permis 12 000 \$, moi je l'ai vendu 7000 \$, moi je l'ai vendu 15 000 \$, peu importe. Le tribunal de droit commun va en venir à la conclusion qu'il y a eu spoliation ou diminution du patrimoine du conjoint sans raison valable.

Peut-être que l'épouse réussirait à empêcher la cession ou le transfert du permis, mais cela ne lui donnera pas du "cash" pour sa pension alimentaire ou pour le règlement de la société ou de la communauté de biens. Cela va se passer devant le tribunal de droit commun.

M. Polak: Je n'ai pas dit cela.

M. Clair: Alors, une "personne intéressée" est une personne intéressée au sens de la Loi sur les transports et non pas une personne intéressée soit au sens de la Loi sur les divorces qui est de juridiction fédérale ou encore au sens du Code civil. Mais je pense qu'on s'éloigne du sujet.

M. Polak: Non, non, on ne s'éloigne pas. M. le Président, le ministre parle de 12 000 \$ et 15 000 \$ pour un permis de taxi. Qu'est-ce qui arrive si quelqu'un vend cela avec contrat écrit devant notaire pour 1 \$ et autres considérations? Il ira devant la commission et dira: Voici mon contrat fait en bonne et due forme. Je vends mon permis pour 1 \$ et autres considérations. Qu'est-ce qui arrive?

M. Clair: C'est ce que je vous dis. À supposer, premièrement, que cela se produise; deuxièmement, que la personne soit considérée comme une partie intéressée et, troisièmement, que la commission dise: Effectivement, M. Polak, vous ne pouvez pas vendre votre permis de taxi pour 1 \$, cela vous donne quel pouvoir d'exécuter quel jugement? Aucun. Tout ce que vous pouvez faire, c'est empêcher le transfert.

M. Polak: C'est certainement important, parce que, dans ce cas-là, mon permis de taxi reste mon patrimoine.

M. Clair: Mais quel moyen avez-vous d'exécuter un jugement qui condamnerait à 10 000 \$ de pension alimentaire, montant forfaitaire? Vous ne pourrez absolument pas l'exécuter sur la base d'un jugement de la Commission des transports du Québec. C'est l'enfance de l'art.

M. Polak: Cela veut dire, M. le ministre, qu'en vertu de l'article 33, de la manière que vous l'interprétez, il peut y avoir un transfert fictif qui ne vaut rien pour 1 \$ et autres considérations et vous dites: Il n'y a pas de problème, que le

créancier s'arrange autrement.

M. Clair: M. le Président, ce n'est pas ce que je dis. Ce que je dis, je le répète pour la dernière fois, c'est que vous pourriez peut-être effectivement empêcher le transfert. C'est vrai, mais toujours en fonction de la Loi sur le transport par taxi, cela ne règle systématiquement rien en ce qui concerne les droits alimentaires ou de partage d'une communauté de biens ou d'une société d'acquêts entre deux personnes. Vous allez, effectivement, peut-être pouvoir empêcher le transfert ou l'acquisition, mais c'est tout, absolument tout. Si vous n'avez pas fait faire d'évaluation du permis et que vous n'êtes pas en mesure d'exécuter votre jugement de la Cour supérieure sur le permis, vous êtes Gros-Jean comme devant.

M. Polak: Si j'ai bien compris, l'idée de donner avis à la commission n'est qu'un détail technique. Moi, je suis propriétaire, vendeur; je vends, je cède, je loue, je fais n'importe quoi aussi légalement que possible, si je veux, et la commission est là pour recevoir l'avis. C'est cela que vous dites à l'article 33. J'aurais espéré que vous disiez qu'il faut tout de même que cela soit basé sur quelque chose qui a du sens.

Il y a une valeur. Je ne dis pas que la valeur commerciale qui existe doit être acceptée, mais je voudrais que ce soit une transaction qui ait du bon sens, qu'il y ait quelque chose, une considération derrière elle. Si j'étais la commission, pour 1 \$ et autres considérations, je n'accepterais pas un transfert comme celui-là. Mais M. le ministre Clair ne dit rien. Arrangez-vous, acceptez n'importe quoi. Qu'ils s'arrangent autrement après.

M. Clair: Le député ne comprend pas, M. le Président. Ce n'est absolument pas ce que j'ai dit, mais je ne reprends pas l'explication.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. J'appelle l'article 33. Est-il adopté?

Une voix: Adopté.

M. Polak: Non.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Un instant.

M. Polak: Excusez-moi.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Sur division ou...

Une voix: Sur division.

M. Polak: On va en envoyer une copie

au mouvement féministe.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 33 est adopté sur division. J'appelle l'article 34.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 34 est adopté. J'appelle l'article 35.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 35 est adopté. J'appelle l'article 36.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 36 est adopté. J'appelle l'article 37.

M. Bissonnet: Une explication, M. le ministre, sur les mots...

M. Clair: L'article 37?

M. Bissonnet: ..."est visé par une acquisition préjudiciable à l'intérêt public." Qu'entendez-vous par cela?

M. Clair: Un instant. C'est la même notion que celle qui se retrouve, en général, dans le domaine des transports, dans la Loi sur les transports. D'accord?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 37 est adopté. J'appelle l'article 38 et nous avons ici un amendement qui se lit comme suit:

L'article 38 est modifié par l'addition des alinéas suivants:

"Toutefois un permis peut faire l'objet d'un contrat par lequel son titulaire s'engage, envers un mandataire désigné par décret du gouvernement, à participer à un programme de réduction du nombre de permis.

"Lorsque la commission est avisée qu'un permis de taxi a fait l'objet d'un contrat prévu dans le deuxième alinéa elle ne peut, sans le consentement du mandataire, transférer ce permis à un tiers.

"La commission peut, sur demande du mandataire, révoquer tout permis qui a fait l'objet d'un contrat prévu par le deuxième alinéa".

M. Clair: Cet amendement peut paraître compliqué, M. le Président, mais, en fait, ces additions ont été effectuées à la suite d'une consultation de l'industrie du taxi pour permettre l'implantation de programmes

de réduction du nombre de permis. Elles sont complémentaires à celle qui est apportée à l'article 60.8.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Avez-vous des commentaires concernant les amendements? Oui, M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Oui, sur l'article 38 et les amendements. Je voudrais savoir quelle est la raison pour laquelle on protège la situation de vente conditionnelle où le propriétaire se réserve le droit de propriété. Tout à l'heure, à l'article 33, on accepte un transfert pour 1 \$ et autres considérations. C'est accepté. Vous avez dit, à l'article 33, que cela se fait et qu'on ne peut rien faire contre cela. Soudainement, on tombe à l'article 38 et on commence à avoir toutes sortes d'objections contre une vente à tempérament ou un contrat de vente conditionnelle. Quelle est la différence? (21 h 15)

M. Clair: M. le Président, on reprend le débat sur l'article de tantôt. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je n'ai jamais dit que la commission accepterait un transfert pour 1 \$ et autres considérations. Ce n'est pas ce que je disais. Ce n'était pas la question du député, d'ailleurs.

La raison pour laquelle nous proposons ces amendements, c'est que nous voulons faciliter l'introduction d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi sur la base de la proposition du COPEM, à savoir qu'un fiduciaire, un mandataire du gouvernement pourrait se voir confier l'administration d'un montant d'argent à la suite des cotisations des propriétaires de taxi.

Pour éviter le problème de surenchère que soulevait le député de Jeanne-Mance, des gens ont imaginé une formule assez intelligente qui prévoit qu'un titulaire d'un permis de taxi pourrait vendre son permis, mais continuer à l'exploiter jusqu'à ce que le nombre prévu de rachats de permis ait eu lieu de sorte que, si l'objectif est de racheter 1000 permis, ceux-ci sont rachetés un par un. Même s'ils sont rachetés, le titulaire peut continuer à l'utiliser jusqu'au jour où le contrat prend effet pour éviter précisément de la surenchère.

Alors, c'est vrai que le premier paragraphe de l'article 38 établit qu'un "permis de taxi ne peut faire l'objet d'un droit de revendication ou d'un contrat en vertu duquel le cédant demeure titulaire du permis jusqu'au parfait paiement. C'est la règle générale pour éviter le problème auquel on faisait référence précédemment, à savoir la location à cause de l'incapacité de financer. Mais les trois prochains alinéas, ceux de l'amendement, viennent prévoir la possibilité que, si un mandataire, un

fiduciaire en quelque sorte est nommé et administre un fonds, à ce moment-là, l'article 38, premier alinéa, ne s'applique pas.

Je ne sais pas si je m'exprime pour me faire comprendre.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): On est toujours sur l'amendement.

M. Clair: C'est basé sur la proposition du COPEM.

M. Bissonnet: Évidemment, on parle de la façon d'agir du mandataire quant au montant qui sera perçu quitte à payer les permis qui seront rachetés éventuellement.

M. Clair: La proposition du COPEM prévoit que le premier qui aurait vendu son permis, devrait recevoir le même montant d'argent que le dernier qui le vend. Mais, entre-temps, pour ne pas créer de spéculation, les permis rachetés demeureraient en circulation, en exploitation jusqu'à ce que le nombre prévu de rachats soit atteint.

M. Bissonnet: Conditionnel à ce que quelqu'un vende son permis de taxi au mandataire, tel que prévu.

M. Clair: C'est ça.

M. Bissonnet: Mais, en pratique, c'est autre chose qui va se passer.

M. Clair: Non, parce que ce qui va se passer ici, tout ce que viennent dire les trois alinéas, c'est qu'il peut se produire des cas où, par exemple, une personne décède pendant la période intérimaire. Il serait normal qu'à ce moment-là le mandataire puisse autoriser ou, en quelque sorte, signaler son nihil obstat à la commission pour que le permis soit transféré temporairement.

M. Bissonnet: Si quelqu'un, M. le ministre, décède, qu'on est dans un programme de réduction de permis, si on n'en connaît pas les normes, les règlements - évidemment, si un mandataire, tel que prévu à cet article récupère 100 permis de taxi, il en reste 1900 autres à récupérer - et que le mandataire est bien conseillé, on attendra pour voir les règlements et de quelle façon les permis seront réduits.

En ce sens, je m'explique. Le mandataire récupère, disons 100 permis qui lui ont été offerts de façon volontaire. Les gens qui sont dans l'industrie du taxi dans la région de Montréal, il y en a 5800. S'il y en a 100 qui s'adressent au mandataire et que lui, avec une contribution qu'on ne connaît pas encore de chaque détenteur de permis de taxi, récupère et rachète ces

permis-là, il est bien évident que, si quelqu'un décède, comme vous le mentionnez, il y a une possibilité pour la succession d'offrir le permis de taxi au mandataire, tel que prévu dans ce projet de loi.

Normalement, aussi longtemps qu'on ne connaît pas les règles qui s'appliqueront à la réduction des 1900 autres permis de taxi... Où va-t-on commencer par les réduire? On ne touchera pas à l'artisan; du moins, j'espère qu'on ne touchera pas à celui qui gagne sa vie avec son permis de taxi. Il y a, évidemment, ceux qui veulent se libérer et le vendre au mandataire qui agit au nom de tous les propriétaires de taxi d'une agglomération donnée. Il y a le problème des flottes, mais on ne sait pas, ni vous, ni moi, au moment où on se parle, de quelle façon on va appliquer le mécanisme. Si on décide que, dans l'agglomération A-11, on récupère 1600 permis, il est bien évident, selon l'article 38 premier paragraphe - je sais que c'est la pratique actuelle, on vend le permis de taxi et, tant qu'il n'est pas payé, c'est le cédant qui demeure propriétaire pour la Commission des transports - va quand même spécifier que "le cédant demeure titulaire jusqu'au parfait paiement". Il n'y a pas de problème, je suis d'accord avec cela. Lorsqu'on arrive au deuxième paragraphe, on prévoit le rôle du mandataire. Je suis bien d'accord sur le rôle du mandataire, mais je ne suis pas d'accord avec toutes les suggestions du rapport du COPEM. Je trouve que c'est normal qu'on fasse cela, mais, lorsque quelqu'un décède, si le mandataire est conseillé par un notaire, compte tenu de la spéculation qu'il y aura, il attendra peut-être.

M. Clair: C'est justement là qu'est l'avantage de la suggestion du COPEM. Plutôt que de racheter des permis et de les éliminer un à un, par blocs de 10, 20 ou 50, le COPEM suggère que le gouvernement nomme un fiduciaire, un mandataire, qui administre les sommes réunies par les cotisations et qu'il commence à faire signer des contrats d'extinction des permis, mais des contrats qui comportent, cependant, le droit de continuer l'exploitation du permis...

M. Bissonnet: Jusqu'à une date donnée.

M. Clair: ...jusqu'à une date donnée, c'est-à-dire jusqu'au moment où on considère qu'on a atteint le nombre maximal de permis. Si quelqu'un est déjà décédé et que le permis de taxi est dans la succession, c'est à la succession de décider si, oui ou non, elle transige avec le fiduciaire. Si, par ailleurs - et c'est le cas qu'on a voulu prévoir - quelqu'un a déjà signé un contrat et que le cédant, le titulaire du permis décède, on vise simplement à permettre au mandataire, par le paragraphe 2, d'autoriser

la commission à transférer le permis pour le temps qu'il reste. À toutes fins utiles, ce sera pour trois mois ou pour quelques semaines.

M. Bissonnet: On parle peut-être de plus longtemps que cela, si vous voulez.

M. Clair: Cela dépendra du temps qu'il faudra.

M. Bissonnet: Ça peut prendre pas mal d'années.

M. Clair: Il y a une étude pas mal sérieuse qui a été faite par le COPEM et on en vient à la conclusion - remarquez que je trouve cela très optimiste - que, dans une période de six mois, on est capable d'éteindre 2000 permis. Je pense que 2000 permis seraient un grand nombre, dans un premier temps.

M. Bissonnet: Il faut de l'argent. Il faut que les gens soient capables de payer le montant qu'on demande.

M. Clair: Ça prendrait effectivement beaucoup d'argent et je trouve cela très optimiste. Si, dans un an, 1000 permis pouvaient être éteints, je pense que ce serait déjà considérable; même 500 serait un nombre très important.

M. Bissonnet: C'est sûr que même 500 permis de taxi de moins, ce serait un nombre très important. Il demeure qu'on ne connaît pas la relation de spéculation qu'il peut y avoir là-dessus.

M. Clair: Il n'y en aurait pas, justement, si les permis demeuraient en vigueur jusqu'à un jour donné et si on assurait que le premier qui vend recevra le même montant que le dernier.

M. Bissonnet: C'est une façon de l'éviter.

M. Clair: Mais, dès qu'un programme de réduction de permis se mettrait en marche...

M. Bissonnet: Ils vont être offerts moins vite parce qu'ils vont attendre ceux qui restent en application. Les permis vont augmenter considérablement, c'est certain.

M. Clair: ...cela créerait une tendance à la hausse.

M. Bissonnet: C'est tout le problème que l'on a avec cela.

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: Pas d'objection, M. le

Président, sur l'article 38.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Alors, l'amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce que l'article 38, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): J'appelle l'article 39.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 39 est adopté. J'appelle l'article 40.

Permis de chauffeur de taxi

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 40 est adopté. J'appelle l'article 41.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 41 est adopté. J'appelle l'article 42.

Tarification

M. Bissonnet: C'est qu'on fait référence communément dans le transport par taxi aux "runs" de lait, comme je vous l'ai expliqué à l'Assemblée nationale lors de l'étude en deuxième lecture. Habituellement, dans ce genre de transport, le propriétaire d'une auto-taxi fait un prix différent que le prix au taximètre. Ce qui arrive, c'est que, lorsqu'un usager trouve un chauffeur de taxi à son goût et qu'il prend le taxi tous les matins, il va lui proposer: Bien, écoute, viens me chercher tous les matins et le chauffeur de taxi lui-même va lui faire un prix forfaitaire pour les quatre ou cinq jours par semaine où il va aller le chercher. Évidemment, cet arrangement va à l'encontre du tarif par taximètre. Quelle est l'intention du ministre en ce qui a trait à la légalisation de ce transport qui a toujours existé et qui existera toujours?

On parle d'un contrat écrit. Je n'en vois pas la nécessité, mais vous nous avez informé que les ligues de taxi voulaient avoir cela. Je ne sais pas pourquoi. Mais de là à ce que celui qui prend un taxi tous les jours, au moyen d'une entente avec un propriétaire de taxi, signe un contrat écrit... Je n'ai pas parlé d'un contrat notarié. C'est une

formule, il va signer une formule. Il y aura une réticence sûrement de la part de l'usager à signer un contrat, parce qu'il va penser qu'il s'engage à voyager éternellement avec lui, ce qui n'est pas le cas. Lorsqu'on veut légaliser ce transport qu'on appelle communément dans le métier de "run" de lait, est-ce qu'on veut s'en tenir au tarif du taximètre?

Si on ne veut pas s'en tenir à cela, nous voudrions rayer - on en fait un amendement - à la troisième ligne du deuxième alinéa: "Ce transport par taxi doit alors faire l'objet d'un contrat écrit." Il faudrait annuler cela et ajouter: Toutefois, avec l'autorisation générale ou spéciale de l'organisme qui a fixé les taux et tarifs, il peut être effectué à un prix différent. C'est pour être conforme parce qu'on a des prix qui seront fixés par la CUM ou par le gouvernement en vertu d'un règlement, lorsqu'il n'y a pas d'option qui est faite par les MRC. Si on veut en arriver légalement à un tarif différent pour préconiser ce transport personifié, si on peut l'appeler comme cela, il faudrait à ce moment-là, si on veut un contrat écrit, une formule écrite entre l'usager et le chauffeur de taxi, qu'il y ait un prix différent. Il faudrait qu'il y ait possibilité que ces prix soient acceptés à l'intérieur du mécanisme du projet de loi.

M. Clair: M. le Président, je pense que la formule que le député propose serait probablement même plus lourde que celle que nous proposons parce qu'il faudrait, à toutes fins utiles, qu'il y ait, si je comprends bien, une autorisation plus souvent spéciale que générale de pouvoir transporter en dehors du tarif, à la condition que l'autorité ait fixé un prix différent de celui de la tarification, alors que nous, nous voulons laisser jouer les forces du marché, mais en nous assurant, cependant, que la "run" de lait, que le taxi à contrat, ne vienne pas progressivement remplacer le taxi privé avec taximètre. (21 h 30)

C'est la crainte qui animait la Fédération des ligues de taxi lorsqu'elle a demandé qu'effectivement le transport à contrat en dehors de la tarification fasse l'objet d'un document minimal attestant qu'il existe effectivement une certaine régularité dans le transport à contrat, pour ne pas venir miner la rentabilité de l'industrie du taxi, mais vraiment contribuer à développer de nouveaux marchés. Maintenant, je pense que la façon dont cela devrait se faire, cela devrait être l'équivalent d'un formulaire pas plus compliqué que cela qui vise simplement à faire en sorte que l'on s'assure qu'il n'y ait pas de marché noir, si on veut, dans la tarification et dans l'utilisation du taximètre et que, finalement, tout le monde puisse prétendre qu'il fonctionne avec un contrat verbal en dehors du taximètre. Je continue

de croire, mesurant les inconvénients de l'un par rapport aux inconvénients de l'autre, qu'il est préférable que ce soit avec un contrat.

M. Bissonnet: Si on lit cet article, une personne qui voyage avec le même taxi à tous les matins, c'est sûr qu'elle n'aura pas le même tarif, c'est normal. Évidemment, si c'est un voyage de 2,10 \$, le chauffeur de taxi ne le prendra pas, mais si c'est un voyage de 10 \$ tous les matins, une "run" de lait, c'est un voyage payant. Si le chauffeur de taxi doit être là à 8 heures, il doit prévoir vers 7 h 15 qu'il faut qu'il soit là à 8 heures. Cela veut dire qu'il ne peut pas prendre d'autres voyages qui seraient plus payants. S'il en a un à l'aéroport à 7 h 45, il ne peut pas y aller; il faut qu'il soit là à 8 heures. Si cela coûte 10 \$ par voyage, il ne lui demandera pas 10 \$. J'ai un client que je vais chercher tous les matins, c'est un bon gars; je le mène régulièrement. Je perds des voyages pour le mener, mais cela fait mon affaire parce que c'est un voyage garanti que j'ai tous les jours. J'ai, comme tous les chauffeurs de taxi, une "pagette"; c'est du marketing, faire du taxi. Il y en a qui ont des clients réguliers comme cela et qui font juste cela. Ils seront obligés maintenant d'aller devant l'organisme qui a fixé les tarifs, soit la CUM si Montréal applique cela, et de demander l'autorisation chaque fois. S'il a dix clients comme cela...

M. Clair: Non, non.

M. Bissonnet: Qu'est-ce que c'est?

M. Clair: Il pourra avoir une autorisation générale très facilement, j'imagine. Maintenant, ce qui va se passer, c'est simplement qu'il y aura un minimum de contrat écrit entre les deux parties. Je n'ai pas reproché au député d'avoir cette intention, mais cela ne demande pas un contrat très compliqué; un contrat peut même être verbal et on le sait... Mais on dit un minimum, afin de s'assurer que ce marché ne se développe pas au détriment du marché traditionnel et que les gens n'en viennent tous à demander au chauffeur de négocier le prix de la course. S'il n'y a pas un minimum de contrat, à savoir que, pour aller du 147 rue Lindsay tous les matins au 2, rue Prince-Claude, cela coûte 7 \$ quand je requiers vos services, il y a un risque que les courses de taxi deviennent négociables. C'est ce que la Fédération des ligues nous a dit et c'est pour cela qu'elle nous a demandé que le transport, dit "run" de lait, par taxi fasse l'objet d'un minimum de formalisme.

M. Bissonnet: M. le Président, vous avez parlé d'un contrat verbal...

M. Clair: Non, j'ai dit: En droit civil, un contrat peut être verbal ou écrit.

M. Bissonnet: Il est toujours verbal dans ces cas-là.

M. Clair: Dans ce cas-là, il est verbal.

M. Bissonnet: Pensez-vous qu'un citoyen - pensez-y comme il faut - va signer un contrat avec un chauffeur de taxi pour qu'il vienne le chercher tous les matins à un endroit précis? Pensez-vous cela?

M. Clair: Il y a des types de contrats qui s'appellent des contrats d'adhésion.

M. Bissonnet: Là, on parle de taxi. Écoutez, ce n'est pas la fin du monde.

M. Clair: Je sais.

M. Bissonnet: Quand vous étiez avocat et que vous preniez un taxi, si vous alliez tous les jours à la même place et à la même heure, vous auriez dû passer un contrat avec lui? Voyons donc, ça n'a pas de sens.

M. Clair: À mon avis, vous voyez ce contrat comme étant quelque chose de beaucoup trop complexe.

M. Bissonnet: Non, non, je ne pense qu'à une feuille sur laquelle on peut lire que Jos Bleu vient me conduire tous les matins et pour tel montant. Pensez-vous que le gars va signer cela?

M. Clair: Bien voyons donc, pourquoi pas?

M. Bissonnet: Bien voyons donc!

M. Clair: Autrefois, les garagistes ne signaient pas d'estimation; maintenant, ils en signent.

M. Bissonnet: Oui, mais on ne parle pas d'un garagiste, on parle d'un taxi.

M. Clair: Je le sais.

M. Bissonnet: C'est un service de transport. Quand vous prenez l'autobus Voyageur, vous ne signez pas de contrat, même si vous le prenez tous les matins à 8 heures.

M. Clair: Non, parce que l'autobus Voyageur me transporte à une tarification prévue par règlement et approuvée par la CTQ. Cependant, si je nolisé un autobus de Voyageur, là, il va intervenir un contrat. C'est un peu le même cas. Dans le fond, il s'agit de nolisier un moyen de transport.

Le député de Jeanne-Mance ne semble pas comprendre que c'est à la demande même de la Fédération des ligues de taxi et dans l'intérêt des propriétaires de taxi de développer un nouveau marché, mais que ce nouveau marché ne soit pas un cheval de Troie pour venir miner la rentabilité de la tarification.

M. Bissonnet: Moi, je vais vous dire une chose. Parlez-moi de la Fédération des ligues de taxi! On oblige les propriétaires de taxi à être membres. Le propriétaire d'un taxi n'a même pas le choix d'être membre ou non; pour rentabiliser la ligue, pour que la ligue vive, on oblige, par la loi, les propriétaires de taxi à être membres. M. le ministre, faites donc un tour par là. Prenez donc deux bons jours pour aller sur les "stands", à Montréal, et demandez aux chauffeurs de taxi ce qu'ils pensent de la ligue et de la Fédération des ligues de taxi. Vous allez être surpris. Ils paient 70 \$, mais qu'ont-ils en retour? Depuis quatre ans, qu'est-ce qu'ils ont eu pour 70 \$? Posons-nous la question. Demandez aux chauffeurs de taxi s'ils vont faire signer un contrat avec leur client? Pas du tout, ils respectent trop leur clientèle.

J'ai déjà fait du taxi et jamais je n'aurais demandé à un client que je vais chercher tous les jours de me signer un contrat. Il ne s'en signera pas, de contrat. Pourquoi la Fédération des ligues de taxi a-t-elle demandé cela? Je me pose la question.

M. Clair: Je dirai au député qu'il n'y a pas que la Ligue A-11 au Québec.

M. Bissonnet: Je ne parle pas seulement de la Ligue A-11, je parle aussi de la ligue de Québec. Pensez-vous que les gars de la Ligue A-36 qui vont venir chercher un député tous les vendredis à 19 heures vont vous demander de signer une entente, un contrat - pas une grosse formule, rien de notarié - stipulant: "Je, Michel Clair, m'engage - je ne connais pas la formule - à payer un montant de 13 \$ - au lieu de 15 \$ - pour aller à l'aéroport de L'Ancienne-Lorette"? Pensez-y, M. le ministre!

Ce n'est pas parce que la Fédération des ligues de taxi vous a demandé qu'il y ait un contrat écrit que cela veut dire que cela a du sens. La Fédération des ligues de taxi, c'est quoi?

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): M. le ministre.

M. Clair: Le député de Jeanne-Mance peut avoir ses opinions au sujet des dirigeants...

M. Bissonnet: Je parle à des chauffeurs de taxi tous les jours.

M. Clair: ...de la Fédération des ligues de taxi. Je lui signalerai simplement qu'un bon nombre des dirigeants de la Fédération des ligues de taxi sont justement en poste dans les ligues qui fonctionnent bien au Québec. À ce titre, je leur accorde un certain intérêt et j'ai toujours traité très respectueusement le président des ligues. Je n'ai jamais envoyé promener personne; j'ai toujours écouté les dirigeants de la fédération et de toutes les ligues qui ont voulu s'adresser à moi. On a beau se penser le nombril du monde, ces gens-là aussi vivent de l'industrie du taxi et ils s'en occupent activement en donnant bien souvent bénévolement leur temps et leurs énergies au développement de l'industrie du taxi, en négociant, comme ils l'ont fait, un contrat collectif d'assurance, en venant en commission parlementaire, ici, en acceptant d'accorder toute leur collaboration - j'ai pu en bénéficier - tant à la rédaction des Nouvelles avenues pour les taxi qu'en aidant le GRTM, le Groupe de travail sur la rentabilité du taxi à Montréal.

À la page 22 du mémoire de la Fédération des ligues de taxi - c'est un mémoire imposant, c'était l'un des plus intéressants qu'on ait eus en commission parlementaire - on dit: "En ce qui concerne les contrats avec organismes divers ou clients individuels (entre parenthèses, "run" de lait pour qu'on s'entende tous sur quoi on parle) seuls les contrats signés entre les entreprises et les compagnies de service devront être légalisés, un propriétaire ne pourra jamais prendre entente avec un client pour lui donner ce service. Il devrait être demandé que le gouvernement offre une formule de contrat uniforme sur tous les marchés, mais avec copie remise au contractant seulement."

Elle poursuit ses explications et celle qu'elle donne est fort simple: "Si on ne procède pas de cette façon, si n'importe qui peut convenir n'importe quand qu'on peut faire une course en taxi en dehors de la tarification du taximètre, il y a un risque que les clients se mettent à négocier en tout temps avec un chauffeur de taxi pour n'importe quelle course et que cela contribue à miner davantage la rentabilité du taxi plutôt que de l'améliorer." Cela se comprend par n'importe quel chrétien, il me semble.

M. Bissonnet: M. le Président, à la suite des commentaires du ministre, je comprends qu'on ait des appréhensions, mais, quand on parle de "run" de lait, on parle d'un client régulier. Régulier, comprenez-vous? Demandez-le à n'importe quel chauffeur de taxi qui a un client régulier, cela fait son affaire. Ce n'est pas au détriment de l'industrie du taxi. Il y a une amitié qui se développe entre un client et son chauffeur de taxi. Cela n'a pas de bon

sens de faire signer un contrat. Des clients de "run" de lait, cela ne court pas les rues.

M. Clair: Justement, cela ne fera pas 342 000 contrats à signer.

M. Bissonnet: Non, non, cela ne court pas les rues et cela n'a pas de bon sens. Je respecte très bien le président de la Fédération des ligues de taxi, mais je vous dis que les chauffeurs de taxi, en très grande moyenne, ne feront pas signer de contrat. Je vous le dis.

M. Clair: M. le Président, s'ils ne le font pas, ils contribueront à miner la rentabilité de leur propre industrie.

M. Bissonnet: Non, non. Quand vous prenez un taxi et que vous demandez un reçu, lorsqu'on l'a, souvent, on n'a pas la date. Évidemment, on marque le montant et il signe. Mais est-ce que tous les détails sont inclus là-dedans? On est dans un marché de vitesse. Je respecte très bien le président. Je ne sais pas si vous avez fait une enquête ou si vous avez vérifié auprès des artisans, des chauffeurs de taxi et de l'industrie, mais nous allons certainement nous opposer à cela.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): D'accord. Il y avait le député de Sainte-Anne qui voulait intervenir.

M. Polak: Au même article 42, on dit que le transport "peut être effectué à un prix différent." J'imagine que c'est un prix moindre que celui conforme aux tarifs en vigueur. Quel serait le sens d'avoir un prix différent à moins qu'il ne soit moindre? À l'article 42, on stipule "avec l'autorisation générale ou spéciale de l'organisme qui a fixé les taux et tarifs". J'imagine que cela veut dire qu'il faut en obtenir l'approbation. Est-ce que cela veut dire que n'importe quel prix différent est acceptable? Disons que je prends souvent un taxi de l'aéroport à l'Assemblée nationale. Je suis à l'aéroport, je prends le taxi et je dis: Je vais à la porte de la bibliothèque. Cela coûte environ - cela varie un peu - 14 \$, 15 \$ ou 16 \$. Si je trouve quelqu'un qui me dit: Je vous fournirai ce transport pour un prix global, fixe, de 13 \$, par exemple, est-ce qu'un autre chauffeur de taxi peut, subséquemment, me dire: J'aimerais bien avoir ce contrat, je vais le faire à 12 \$, pas à 13 \$? Où est la limite? Selon l'autorisation générale ou spéciale qui est accordée, est-ce qu'on peut aller plus bas? Quelles sont les règles du jeu là-dedans?

M. Clair: C'est justement pour éviter ce que le député dit que, par exemple, des gens qui voyagent régulièrement en taxi entre l'aéroport et le parlement, mais qui ne

sont pas des clients réguliers tous les matins avec un contrat en bonne et due forme, puissent se mettre à jouer les propriétaires de taxi les uns contre les autres pour les faire travailler en deçà de la tarification. Vous ne pourriez pas le faire, ce serait illégal.

(21 h 45)

Pendant, s'il n'y a pas l'obligation d'avoir un minimum de formalisme, un petit contrat simple, écrit, qui prévoit qu'il y a un engagement réciproque entre les deux personnes de faire régulièrement tel déplacement à tel prix, le risque, c'est justement ce que le député de Sainte-Anne dit. Vous, vous le savez et tout le monde le sait, qu'il y a des avions qui arrivent à l'aéroport de Québec et qu'il y a beaucoup de gens qui s'en viennent ici. Que cela se répande dans la population et qu'on sache que, sans contrat, sans rien, tu vois le premier chauffeur de taxi et tu lui demandes: Toi, tu me demandes combien, 15 \$? Non, moi je n'y vais pas. Suivant: 14 \$, 13 \$, 12 \$? Cela va s'arrêter où? Cela va faire que les taxis vont être obligés de travailler à un tarif inférieur à la tarification normale du taximètre et que cela va miner la rentabilité. C'est ce que cela donnerait si on retenait la suggestion du député de Jeanne-Mance.

M. Polak: Non.

Une voix: Ce n'est pas une "run" de lait.

M. Bissonnet: Une "run" de lait, c'est un gars qui va chercher Jos Bleau tous les matins chez lui. Ce n'est pas le gars qui arrive à l'aéroport. À l'aéroport, les taxis sont en ligne. Je vais vous dire une chose: Tu embarques dans le taxi et tu t'en vas sur le taximètre. S'il y a un chauffeur de taxi, à l'aéroport de L'Ancienne-Lorette, qui baisse les prix, il va en entendre parler. Ne soyez pas inquiet là-dessus. Mais cela arrive qu'un gars va entrer n'importe où, à n'importe quel "stand" en commun et va dire: Moi, je m'en vais à telle place, est-ce que cela marche pour 8 \$? Le gars va dire oui. Quelquefois, c'est un chauffeur qui est à pourcentage. Il prend les 8 \$ et personne n'est au courant. Cela arrive.

M. Clair: Oui, mais on ne doit pas faciliter la chose.

M. Bissonnet: Mais la "run" de lait, ce n'est pas cela. M. le ministre, la "run" de lait, c'est un individu qui prend un taxi tous les matins, quatre ou cinq jours par semaine. C'est cela, une "run" de lait. Ce n'est pas l'individu qui arrive à l'aéroport, qui s'en vient à Montréal ou à Québec ou à Bagotville et qui va dire: Moi, je m'en vais

à telle place, je te donne tant. Cela ne marche pas comme cela. Si cela marchait comme cela, pensez-vous que le chauffeur de taxi va faire cela, qu'il va signer un contrat écrit pour un voyage avec le client-là? Voyons!

M. Clair: Jamais. Alors, il est évident qu'à ce moment-là, si on exige un contrat écrit avec un minimum de formalisme, les contrats qui vont se signer vont vraiment correspondre à de la "run" de lait et non pas à du taximètre à rabais.

M. Bissonnet: Ce n'est pas de la "run" de lait, cela, un gars qui arrive à l'aéroport.

M. Clair: J'ai donné tous mes arguments, M. le Président.

M. Polak: M. le Président, on parle d'un contrat écrit.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Est-ce qu'on pourrait passer au vote quand même?

M. Polak: Non, non, on n'a pas fini de donner nos arguments là-dessus. On parle d'un contrat écrit.

Le Président (M. Champagne): D'accord. On est toujours sur l'amendement. Allez-y, M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Oui. Je voudrais dire: Pour quelle durée? Moi, comme client, disons que je souscris à un tel contrat, je signe un contrat avec un chauffeur de taxi. Deux semaines plus tard, je décide que je ne veux rien savoir de cela; je n'aime pas le gars, il n'est pas poli, c'est un péquiste, je ne le savais pas; je pensais que c'était un gars raisonnable. Disons, par exemple, que j'ai un "hang up" particulier là-dessus et que je veux l'annuler. Est-ce que je suis obligé, en vertu de mon contrat écrit, de rester avec lui? Est-ce que je peux annuler? Est-ce qu'il y a un avis à donner? Quelles sont les règles du jeu là-dedans?

M. Clair: Ce seront les règles que les parties auront établies. Mais, la plupart du temps, cela va être un contrat d'adhésion.

M. Polak: Bah oui, un contrat d'adhésion. J'ai une petite formule qui dit: Contrat entre M. X et M. Y, sujet à annulation sur avis. À un moment donné, cela devient un peu ridicule. J'ai l'impression qu'on commence à entamer le libre commerce entre deux individus.

M. Clair: C'est justement ce qu'on veut permettre. En tout cas, M. le Président, je termine là-dessus; ce sera ma dernière

déclaration: Ce que le Parti libéral propose, ce n'est rien de moins que de déstructurer le taxi au taximètre.

M. Bissonnet: Pas du tout. Pas du tout.

M. Polak: Bien non.

M. Clair: C'est cela qu'il propose.

M. Bissonnet: M. le ministre, vous ne connaissez pas le domaine du taxi et là, cela paraît.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Nous avons un amendement devant nous.

M. Clair: Je suis heureux de savoir que le député de Jeanne-Mance connaît mieux cela que la Fédération des ligues et la majorité des ligues de taxi du Québec.

M. Bissonnet: Je peux vous dire une chose, M. le ministre. Quand une personne décide de faire affaires avec un propriétaire d'auto-taxi pour avoir un service quotidien à telle heure, cela devient un service personnel et le service est à l'avantage des deux parties. Et ce n'est pas en signant un contrat que cela va régler le problème. Toute la "run" de lait dont vous parliez à l'aéroport, ce n'est pas le cas. Quand on parle de "run" de lait, on parle d'un service personnalisé et des contrats écrits, vous n'en aurez pas.

M. Clair: On ne veut pas que cela le devienne.

M. Bissonnet: Cela s'est toujours fait et cela va toujours se faire.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Je pense que tous les arguments ont été employés de part et d'autre.

M. Bissonnet: Avez-vous déjà eu des plaintes...

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): S'il vous plaît!

M. Bissonnet: ...de citoyens là-dessus? En avez-vous déjà eu des chauffeurs de taxi? Jamais!

M. Clair: J'ai donné mes arguments, M. le Président.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Nous sommes ici devant un amendement: "Que soient rayés, au second alinéa, à la troisième ligne, les mots suivants: "Ce transport par taxi doit alors faire l'objet d'un contrat écrit". Je vais

demander le vote là-dessus.

M. Bissonnet: Vote enregistré.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Vote enregistré.

Une voix: Sur l'amendement?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): On vote sur l'amendement. M. Bissonnet (Jeanne-Mance)?

M. Bissonnet: Pour.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Pour l'amendement. M. Clair (Drummond)?

M. Clair: Contre.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Contre. M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata)?

M. Polak: Est-ce qu'il est membre?

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Contre.

Une voix: Oui.

M. Polak: Depuis quand?

Une voix: Il a toujours été membre.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): M. Polak (Sainte-Anne)?

M. Polak: Pour

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): M. Rodrigue (Vimont)?

M. Rodrigue: Contre.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'amendement est rejeté par le vote de trois contre, deux pour. Je reviens à l'article principal, l'article 42.

M. Bissonnet: Même vote, M. le Président.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Le même vote. Ce sera adopté sur division?

Une voix: Vote inversé.

M. Bissonnet: C'est cela, adopté sur division.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Adopté sur division. J'appelle l'article 43. On a déposé un amendement: Que soient

remplacés les mots suivants: "ou par le contrat qui l'autorise".

M. Rodrigue: Même vote que sur l'amendement précédent, M. le Président.

M. Clair: C'est l'amendement libéral, cela?

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): Oui, oui, c'est cela.

M. Bissonnet: Concordance avec l'autre.

M. Clair: Même vote.

M. Rodrigue: Même vote, on est contre.

M. Bissonnet: Le même vote.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 43 est adopté sur division. J'appelle l'article 44.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): L'article 44 est adopté. J'appelle l'article 45.

M. Polak: Excusez-moi, M. le Président. À l'article 44, question de renseignement, mon français n'est pas parfait, qu'est-ce qu'un odomètre? Je comprends taximètre, zone, heure, mais odomètre?

M. Clair: Le "meter", le "speedometer".

M. Rodrigue: "Speedometer".

M. Polak: Ah bon! D'accord. Merci.

Le Président (M. Champagne, Mille-Îles): L'article 44 est adopté.

M. Polak: Je vois que l'adjectif parlementaire a un rôle à remplir, tout de même.

M. Rodrigue: Moi, je suis le bilingue de service au ministère.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): J'appelle l'article 45.

M. Bissonnet: En ce qui a trait à l'article 47, lorsqu'on lit l'article 47 par rapport à 45, on voit: "Les taux et tarifs applicables à un type de transport spécialisé peuvent varier d'un transporteur à l'autre" et à l'article 45 on dit que ce doit être "à un prix conforme aux taux et tarifs fixés pour ce transport spécialisé". Quelle est l'utilité de l'article 47? Dans un article, on dit "un

prix conforme" et, dans l'article subséquent, on dit que "les taux et tarifs peuvent varier d'un transporteur à l'autre".

M. Clair: C'est simplement qu'il peut y avoir de la concurrence.

M. Bissonnet: Je ne comprends pas. On fixe des prix, on dit: Le transport spécialisé, en vertu d'un permis, doit être fait à un prix conforme aux taux fixés par la CUM, selon le cas. Ensuite, on dit qu'ils "peuvent varier d'un transporteur à l'autre". Je ne vois pas la concurrence. S'il y a des normes établies par règlement, par la CUM, je ne vois pas pourquoi les taux et tarifs pourraient varier d'un transporteur à l'autre. Je ne pense pas que ce soit un problème de compétition. Si on veut avoir des tarifs, il faut que cela soit suivi.

M. Clair: Ce que j'en comprends, c'est que, même pour le transporteur, l'autorité autorise les taux et tarifs du transport spécialisé, mais elle pourrait reconnaître des tarifs différents pour des transporteurs différents.

M. Bissonnet: Je ne comprends pas.

M. Polak: Moi non plus.

M. Bissonnet: Je ne vois pas pourquoi il y aurait des tarifs différents.

M. Polak: Une limousine noire est plus "sexy" qu'une limousine rouge.

M. Bissonnet: Cela veut dire que, pour du transport par limousine, quelqu'un pourrait prendre 19 \$ et un autre 22 \$ pour le même voyage.

M. Clair: Selon la limousine, s'il y a un véhicule qui correspond à des critères différents et que l'autorité l'autorise.

M. Bissonnet: On ne parle pas de cela. On parle de tarifs pour un transport spécialisé, le transport par limousine. S'il y a un tarif de 22 \$, cela devrait être 22 \$ pour tous les transporteurs.

M. Clair: C'est cela. Ce qu'on permet avec cela, c'est qu'en matière de transport spécialisé on pourrait reconnaître qu'à l'intérieur d'un même type de transport spécialisé...

M. Bissonnet: Il y aurait deux sortes de limousines.

M. Clair: Il peut y avoir deux sortes de limousines.

M. Bissonnet: Une de cinq places et

une de huit places.

M. Clair: Exact! Admettons pour donner plus de souplesse.

M. Bissonnet: Alors, autrement dit, la CUM ou la CUQ si elles le veulent pourront faire des catégories de limousines.

M. Polak: Avec chauffeurs masculins ou féminins.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): Adopté. J'appelle l'article 46.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): Adopté. J'appelle l'article 47.

M. Clair: Adopté.

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): Adopté sur division. J'appelle l'article 48.

M. Clair: Adopté.

M. Bissonnet: M. le Président, on a quelques commentaires à formuler sur l'article 48. Évidemment, on est dans le transport spécialisé à cette section-ci. Là, on dit: "Nul ne peut offrir un escompte pour un transport par taxi, sauf..."

M. Clair: On est dans la section de la tarification.

M. Bissonnet: Dans le transport spécialisé.

M. Clair: Non.

M. Bissonnet: L'article 45 traite des tarifs du transport spécialisé.

M. Clair: On est dans la section de la tarification.

M. Bissonnet: On parle en général. Alors, on voudrait remplacer les mots "par taxi" par les mots "rémunéré de personnes, tel que prévu dans la loi". C'est à la suite d'une revendication... D'accord! On parle seulement du taxi, mais on ne parle pas du transport rémunéré de personnes par automobile. En fait, nul ne peut donner un escompte par taxi, mais il faut aussi prévoir les limousines.

M. Clair: Elles vont devenir des taxis spécialisés. Alors, elles sont couvertes.

M. Bissonnet: Ce serait plus clair: "pour un transport rémunéré de personnes tel que prévu dans la loi". On pense que cela touche de façon plus générale les deux formules de taxi. C'est une des recommandations des ligues de taxi qui se sont réunies le 29 novembre et qui ont déjà rencontré un de vos représentants à ce sujet. Ce n'est pas un amendement majeur, c'est simplement pour bien clarifier qu'il ne peut pas y avoir d'escompte. On ne parle pas du transport seulement par taxi spécialisé ou par limousine. Personne ne pourrait faire d'escompte. Ce serait plus clair pour tout le monde.

M. Clair: À première vue, on n'y voit pas d'objection, mais on ne croit pas que ce soit nécessaire ni utile parce que le transport par taxi couvre autant le taxi spécialisé que le taxi.

M. Bissonnet: M. le ministre, vous m'avez parlé tantôt du président de la ligue de taxi. Tout le monde était à cette réunion. C'est d'ailleurs le président qui présidait. Tantôt, vous avez dit avec éloquence que vous connaissiez le taxi...

M. Clair: Répétez-moi donc votre amendement.

M. Bissonnet: Changer les mots "par taxi" par "transport rémunéré de personnes tel que prévu par la loi".

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): Est-ce qu'il y a d'autres copies?

M. Bissonnet: On a distribué des copies à tout le monde. Je m'excuse, M. l'adjoint parlementaire, si vous n'en avez pas eu. Vous n'étiez pas ici à ce moment-là. On pourrait peut-être le garder en suspens, M. le ministre. On y reviendra plus tard si vous voulez regarder cela.
(22 heures)

M. Clair: Pourquoi est-ce qu'on ne parlerait pas d'un escompte pour un transport prévu dans la présente loi? Parce qu'on dit "taxi: automobile exploitée en vertu d'un permis visé dans la présente loi." Quand on dit transport par taxi, on réfère à la définition où on dit que "taxi", c'est une automobile exploitée en vertu d'un permis visé dans la présente loi.

Qu'on dise "rémunéré de personnes tel que prévu dans la loi"...

M. Bissonnet: Oui. À l'article 2, vous faites allusion directement à cette définition. À l'article 21... En fait, M. le ministre, c'est

parce que l'article 48 a pour objet de ne pas donner d'escompte. On parle du transport par taxi mais comme il y a tout le système du transport par automobiles AT qui pourraient donner une ristourne sur les tarifs qui sont effectués en vertu de l'article 45 ou 46...

M. Clair: Ils ne pourraient pas, M. le Président, parce qu'ils font partie du taxi. Ils deviennent des taxis spécialisés. Écoutez, est-ce qu'on peut régler pour "transport prévu par la présente loi"?

M. Bissonnet: M. le ministre, à l'article 82. Regardez l'article 82. "La commission peut délivrer un permis de limousine en remplacement d'un permis de transport de personnes qui était en vigueur le..." À ce moment, quand ils parlent de personnes, il avait le permis de limousine, lui.

M. Clair: Justement, le permis de limousine est un permis spécialisé.

M. Bissonnet: Oui, mais à ce moment, c'est parce que...

M. Clair: C'est pour cela que je vous dis: Est-ce que vous régleriez? C'est parce que "rémunérer", cela n'ajoute rien.

M. Bissonnet: Oui, mais c'est parce que vous touchez seulement au taxi et vous ne touchez pas aux autres.

M. Clair: Regardez. Si on disait, après le mot "transport", nul ne peut offrir un escompte pour un transport prévu par la présente loi ou... C'est cela.

M. Bissonnet: Sauf dans la mesure prévue par leurs tarifs? Il n'y a pas de problème.

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: On n'a aucune objection.

M. Clair: D'accord?

M. le Président, nous remplacerions les mots "par taxi" par les mots "par un transport prévu par la présente loi".

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Il faudrait peut-être l'avoir par écrit.

Le Président (M. Champagne, Mille-

Îles): Voulez-vous que je vous barbouille cela?

M. Clair: Remplacer les mots - vous pouvez l'annoter sur votre propre copie, n'est-ce pas - "par taxi" par les mots "par un transport prévu par la présente loi".

M. Bissonnet: Prévu dans la présente loi.

M. Clair: Prévu dans ou prévu par? Prévu dans.

M. Bissonnet: Il n'y a pas de problème. On a fait un amendement considérable, M. le député de Sainte-Anne.

M. Clair: Cela ouvre etc.. D'accord?

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): L'amendement se lirait comme suit: Remplacer les mots "par taxi" pour...

M. Bissonnet: Oui, oui. On va retirer notre amendement, pour les fins du journal des Débats. Nous retirons notre amendement et nous considérons l'amendement que le ministre a apporté.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): L'amendement se lit comme suit: Remplacer les mots "par taxi" pour "prévu dans la présente loi". Après cela, on continue, "sauf dans la mesure prévue par le tarif". L'amendement sera adopté?

M. Bissonnet: Vous avez remplacé "par taxi, sauf dans la mesure" par "prévu dans la présente loi". Voilà.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): C'est accepté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): Adopté.

M. Bissonnet: Oui.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): L'article 48 sera adopté?

M. Bissonnet: Tel qu'amendé.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): Tel qu'amendé.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Ligue des propriétaires de taxi

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): J'appelle l'article 49.

M. Clair: Oui. M. le Président, à l'article 49, à la demande des ligues de taxi,

nous proposons de remplacer l'article 49 par le suivant parce qu'il n'était pas suffisamment clair. L'article 49 se lirait comme suit: Une ligue de propriétaires de taxi doit être constituée dans chaque agglomération et être reconnue par la commission.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): Adopté. C'est l'amendement?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Lévesque, Kamouraska-Témiscouata): L'article 49 est adopté tel qu'amendé. J'appelle l'article 50.

M. Clair: Je n'ai aucun amendement à suggérer, M. le Président.

M. Bissonnet: M. le Président, l'article 50, à la suite de la réunion des différentes ligues de taxi à la suite des rencontres tenues avec votre attaché politique ou avec la personne que vous avez désignée pour les rencontrer, les ligues ont demandé que soit ajoutée à cet article une disposition pour leur apporter des pouvoirs à l'intérieur de chaque ligue.

Nous proposons que soit ajouté l'alinéa suivant à l'article 50:

"Une ligue reconnue a le pouvoir de surveillance quant à l'application, par ses membres, des règlements qu'elle a définis pour l'agglomération concernée".

Avez-vous des commentaires à faire, M. le ministre, sur cet amendement?

M. Clair: Je n'ai pas l'intention de le retenir, M. le Président, parce que, dans les ligues, il y a eu des difficultés majeures quand elles ont commencé à se prendre pour des organismes quasi judiciaires et à vouloir jouer un rôle de réglementation de l'industrie du taxi, et je pense qu'il n'est pas sain de donner un tel pouvoir aux ligues.

Je pense que les ligues ont, d'abord et avant tout, comme principale fonction de représenter les titulaires de permis d'une agglomération, de promouvoir leurs intérêts par l'amélioration, de faire la promotion du transport par taxi, de voir à l'établissement d'avantages sociaux et autres, de promouvoir la qualité du service et non pas de jouer un rôle du type de celui que voudrait leur faire jouer l'amendement du député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Il peut y avoir eu dans le passé, à l'intérieur de certaines ligues de taxi, des difficultés que l'on reconnaît.

M. Clair: On vous a donné nos amendements à dix heures ce matin. Je vous

ferai remarquer, en passant, que nous n'avons pas encore les vôtres. Je vous le signale en passant.

M. Bissonnet: Les avez-vous distribués? Vous ne les avez pas distribués? Il faudrait les distribuer. On s'excuse.

M. Clair: Sont-ils cachottiers, ces rouges-là!

M. Bissonnet: Non, non, M. le Président, on n'est pas cachottiers du tout.

Il a pu y avoir dans le passé, dans une ligue ou certaines ligues, des excès. Je le reconnais. Mais si nous voulons que les ligues jouent pleinement le rôle pour lequel elles ont été constituées et pour lequel on leur reconnaît une obligation, de par la loi, d'en être membres, même s'il y a des articles dans ce projet de loi qui disent que l'on doit payer, même si on ne veut pas être membre, je pense que le fait de reconnaître à une ligue un pouvoir de surveillance sur les membres de la ligue, quant aux responsabilités de chaque détenteur de permis, c'est reconnaître à la ligue un rôle de surveillance et qu'elle doit jouer ce rôle de surveillance sur ceux qui en font partie. C'est un pouvoir de surveillance je crois, qui est tout à fait normal.

Évidemment, ce n'est pas parce qu'on a connu de mauvaises expériences - on a connu une ou peut-être deux mauvaises expériences, à ma connaissance, peut-être qu'il n'y en a eu qu'une - mais je suis convaincu que ce n'était pas l'intention des membres de cette ligue de vouloir jouer un pouvoir de surveillance quasi judiciaire.

Ces personnes sont élues à l'intérieur d'une ligue pour que celle-ci fonctionne bien. Évidemment, si elles n'ont pas de pouvoirs à l'intérieur d'elles-mêmes, à ce moment-là, pourquoi sont-elles là?

M. Clair: M. le Président, c'est un os auquel touche le député de Jeanne-Mance. Les pouvoirs de surveillance et de contrôle appartiennent au pouvoir public, les pouvoirs de réglementation également. Il n'est pas approprié de donner un tel pouvoir de surveillance et d'application des règlements qu'elle a définis pour l'agglomération concernée. C'est en grande partie ce qui a semé le trouble dans les ligues. Cela a mal tourné. On y a mûrement réfléchi et il n'est pas question de donner un tel pouvoir aux ligues.

Le Président (M. Desbiens):

L'amendement est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Rejeté.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est rejeté.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Rejeté, cela ne peut pas être sur division, n'est-ce pas?

M. le député de Jeanne-Mance, est-ce que cela comprenait les deux, parce que je vois deux choses?

M. Bissonnet: Non, non, seulement la première.

Le Président (M. Desbiens): Alors, le premier amendement est rejeté. Vous avez un autre amendement qui se lirait comme suit...

M. Bissonnet: Non, je ne l'ai pas fait.

Le Président (M. Desbiens): D'accord! L'article 50 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. J'appelle l'article 51.

M. Clair: Je propose de remplacer l'article 51 par le suivant: "Chaque titulaire de permis de taxi a le droit de faire partie d'une ligue reconnue et peut participer à ses activités". C'est un libellé qui correspond davantage aux attentes des ligues que celui qui apparaissait à l'article 51 et qui clarifie le fait que chaque titulaire de permis a le droit de faire partie d'une ligue reconnue, de participer à ses activités et d'en bénéficier.

Le Président (M. Desbiens): Le nouvel article 51...

M. Clair: C'est dans un esprit de respect des droits et libertés de chacun.

M. Bissonnet: M. le ministre, à l'article 51, votre amendement stipule que chaque titulaire a le droit de faire partie d'une ligue reconnue et peut participer à ses activités.

M. Clair: L'ancien libellé, M. le Président.

M. Bissonnet: Je comprends, mais ce que nous proposerions en sous-amendement, c'est de remplacer l'article au complet par: "Chaque titulaire de permis de taxi doit faire partie d'une ligue reconnue", et rayer le deuxième paragraphe.

M. Clair: Ah non, non.

M. Bissonnet: Mais c'est quoi votre affaire?

Le Président (M. Desbiens): Ce n'est plus un amendement ni un sous-amendement non plus. On va d'abord...

M. Bissonnet: Expliquez-moi ce que vous voulez dire.

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

M. Clair: Ce qu'on veut faire, c'est reconnaître le droit de chaque propriétaire de permis de taxi de faire partie d'une ligue et également le droit de celui-ci de participer aux activités de la ligue. On ne crée pas l'obligation. C'est comme être membre d'un syndicat. On peut être obligé de cotiser par le biais de la formule Rand, mais...

M. Bissonnet: C'est comme la formule Rand.

M. Clair: ...on n'est pas obligé cependant. Vous voulez aller plus loin. Vous voulez l'obliger à être membre. Comment appelez-vous cela?

M. Rodrigue: L'atelier syndical.

M. Clair: L'atelier syndical. Parfait!

M. Rodrigue: Si tu n'es pas membre, tu ne travailles pas.

M. Clair: C'est cela, alors que dans ce cas-là, plutôt que d'avoir une approche coercitive, on veut dire: Non seulement vous allez payer une cotisation, mais en plus vous allez être membres actifs, sans cela: hors de l'Église, point de salut. On ne veut pas aller là, on veut plutôt, dans un esprit de droit démocratique des titulaires de permis de taxi, leur permettre de faire partie d'une ligue reconnue et de participer à ses activités pour que personne ne soit exclu des activités de la ligue. Mais vous, vous voulez faire complètement autre chose.
(22 h 15)

M. Bissonnet: Mais, M. le ministre, qu'est-ce que c'est en pratique? Vous obliger tous les détenteurs à payer la cotisation, n'est-ce pas?

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Par contre, vous obliger les détenteurs de permis à payer la cotisation, mais c'est facultatif qu'ils soient membres, est-ce que c'est cela?

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: C'est la formule Rand, en fait.

M. Clair: C'est l'équivalent. Auparavant, non seulement les ligues imposaient la cotisation, obligeaient les gens à être membres; elles pouvaient même les obliger à participer aux activités de la ligue.

M. Bissonnet: De quelle façon pouvaient-elles les obliger à participer aux activités?

M. Clair: Par le règlement...

M. Bissonnet: Donnez-moi des exemples là-dessus.

M. Clair: Cela découlait de l'application du règlement no 6. On pouvait imposer à quelqu'un de venir participer à une activité quelconque de la ligue. Effectivement, ce n'était pas sérieux. Pour trancher avec cela, plutôt que de fonctionner dans un esprit coercitif, on préfère fonctionner dans un esprit d'adhésion volontaire au membership de la ligue, mais cependant maintenir la cotisation obligatoire.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le nouvel article 51 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Article 52.

M. Clair: L'article 52...

M. Bissonnet: C'est aussi un nouvel article?

M. Clair: Non. Il est modifié par la suppression, dans la troisième ligne après le mot taxi, de la virgule. Êtes-vous en faveur de la suppression de la virgule, M. le député?

Le Président (M. Desbiens): Le premier amendement est à l'effet d'enlever la virgule, à la troisième ligne, après le mot "taxi".

M. Clair: Adopté. On enlève une virgule.

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté pour la virgule.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Le deuxième amendement.

M. Clair: Deuxièmement, par l'addition de l'alinéa suivant: "La commission peut faire enquête à la demande d'au moins 10% des titulaires de permis de taxi de l'agglomération produite dans les quinze jours de cette assemblée pour déterminer si la cotisation annuelle fixée lors de cette

assemblée est suffisante pour permettre à la ligue de s'acquitter des responsabilités prévues à l'article 50. Si la commission estime que cette cotisation est insuffisante, elle peut fixer cette cotisation à un montant qu'elle indique sans toutefois excéder le montant de la cotisation en vigueur avant l'assemblée spéciale."

Pour expliquer au député, c'est que les ligues nous ont fait valoir que si on ne mettait pas une telle disposition, il y avait toujours le risque que des propriétaires de taxis se réunissent en assemblée générale et prévoient que la cotisation, c'est 0,10 \$; ce qui rendrait, à toute fins utiles, le ligue inopérante. On a voulu, à la demande des ligues, prévoir un mécanisme d'appel devant la commission.

M. Bissonnet: M. le ministre, au premier alinéa de l'article...

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: On en discute, mais je voudrais revenir...

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: ...sur votre addition; on n'a pas d'objection, mais on voudrait quand même discuter à nouveau...

M. Clair: ...de la virgule?

M. Bissonnet: Non, non pas de la virgule, mais vous poser une question sur le premier paragraphe.

M. Clair: D'accord. On peut adopter l'amendement.

M. Bissonnet: On va adopter l'addendum.

Le Président (M. Desbiens): Le deuxième amendement est adopté?

M. Clair: On revient au premier, oui.

M. Bissonnet: Il est adopté. En ce qui a trait au premier paragraphe, on dit: "Pour le financement de ses activités, une ligue reconnue peut, par règlement approuvé par la majorité des voix des titulaires de permis de taxi qui votent lors d'une assemblée spéciale tenue à cette fin, fixer une cotisation annuelle." Une ligue reconnue "peut"... Est-ce qu'elle ne doit pas le faire?

M. Clair: Oui. Regardez, M. le député, si on mettait "doit", elle pourrait fixer une cotisation minimale, dire que c'est 0,10 \$.

M. Bissonnet: Mais on dit que pour le financement, une ligue peut...

M. Clair: C'est 0,10 \$ pour être membre à vie.

M. Bissonnet: Non, non, une ligue reconnue peut...

M. Clair: Oui, oui, je comprends.

M. Bissonnet: Mais, si, à ce moment-là...

M. Clair: Si elle considère que...

M. Bissonnet: Elle doit, pour financer ses activités. Ce n'est pas si elle peut. Si elle ne peut pas le faire, elle ne viendra pas devant ses membres. Elle devrait devoir le faire.

M. Clair: Oui, je comprends.

M. Bissonnet: Mais dans quel sens pourrait-elle...

M. Clair: Elle le peut dans le sens que...

M. Bissonnet: Si elle a les moyens...

M. Clair: ...c'est le pouvoir habilitant.

M. Bissonnet: ...financiers, il n'y a pas de problème.

M. Clair: C'est le pouvoir habilitant, mais il pourrait toujours se produire qu'une ligue, une année donnée, ait eu des surplus l'année précédente et décide, cette année-là, de ne pas imposer de cotisation pour toute espèce de raisons: elle a acheté des billets de loto, elle a gagné et elle a mis cela dans ses fonds. Je pense que cela, c'est le pouvoir habilitant. Maintenant, même si on mettait "doit" par règlement approuvé, etc., à ce moment-là, si une ligue voulait contourner son obligation, elle n'aurait, à toutes fins utiles, qu'à fixer une contribution symbolique et le tour est joué. Je pense qu'il faut plutôt faire confiance à la majorité des titulaires qui votent lors d'une assemblée spéciale tenue à cette fin.

M. Bissonnet: Mais, à ce moment-là, M. le ministre, si on veut financer les activités d'une ligue, il va falloir qu'il y ait une assemblée. Si on a besoin de fonds pour...

M. Clair: Absolument, une assemblée spéciale tenue à cette fin.

M. Bissonnet: Mais c'est pour cela que je ne vois pas l'utilité du mot "peut", si elle doit le faire. Pourquoi ne mettrait-on pas "doit"?

M. Clair: On ne met jamais cela dans

les lois, le mot "doit". C'est un pouvoir habilitant.

M. Bissonnet: Elle peut... Ce que je veux éviter, c'est qu'à l'intérieur de leurs budgets, elles puissent faire des virements de crédits, je ne le sais pas, pour financer des activités ou pour prendre le surplus, comme vous dites, de l'année précédente, ou quoi que ce soit.

M. Clair: Mais pourquoi pas, si cela adonne comme cela? Il ne faut pas oublier que, si une ligue est mal administrée...

M. Bissonnet: Oui, on a vu cela...

M. Clair: ...la commission a toujours le pouvoir de charger une personne de faire enquête.

M. Bissonnet: Oui, on a vu combien cela avait coûté.

M. Clair: Oui, nous aussi.

M. Bissonnet: C'est pour cela que j'aime mieux le mot "doit".

M. Clair: Non, c'est pour cela que moi, j'aime mieux que ce soit "peut".

M. Bissonnet: Je fais un amendement, M. le Président, pour changer le mot "doit" par le mot "peut".

Un amendement pour changer le mot "peut" par le mot "doit".

M. Clair: Le mot "peut" par "doit".

M. Bissonnet: Le mot "peut" par "doit".

Le Président (M. Desbiens): Changer le mot "peut" par le mot "doit". Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Clair: Non, rejeté.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est rejeté. Alors, l'article 52 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 52 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Sur division. J'appelle l'article 53. Est-ce que l'article 53 est adopté?

M. Bissonnet: M. le ministre, l'article 53 dit: "Un titulaire de permis de taxi, qu'il soit membre ou non de la ligue reconnue, a

droit de voter à cette assemblée spéciale..." Est-ce qu'il est membre ou s'il n'est pas membre?

M. Clair: Cela dépend.

M. Bissonnet: Avec les autres articles que nous avons à adopter...

M. Clair: Il peut être membre ou non, mais, lorsqu'il s'agit de fixer la cotisation, il a le droit de voter à cette assemblée spéciale.

M. Bissonnet: Mais on ne dit pas lorsque... "A droit de voter à cette assemblée spéciale pour fixer la cotisation".

M. Clair: C'est cela. Il va la payer; c'est normal qu'il ait à voter pour en déterminer le montant.

M. Bissonnet: Quand on utilise la formule Rand et que quelqu'un n'est pas membre d'un syndicat, il n'a pas le droit de voter aux assemblées. Vous êtes dans un syndicat et votre condition d'emploi, c'est que vous soyez membre du syndicat. Vous êtes obligé de payer votre cotisation, parce que c'est une condition d'emploi. Quand il y a une élection ou une cotisation, si vous n'êtes pas membre du syndicat, vous n'avez pas le droit de voter. Autrement dit, vous donnez un pouvoir à un gars qui ne veut pas être membre de la ligue. Qu'il s'implique et qu'il devienne membre.

M. Clair: Oui, mais je pense qu'il y a une limite à faire la comparaison entre le droit du travail et ce domaine-ci. Ce qu'il faut éviter, c'est qu'une ligue puisse exclure un membre, par exemple, et que celui-ci soit tenu de payer la cotisation, mais qu'il n'ait pas le droit de vote à l'Assemblée qui fixe la cotisation. Cela m'apparaîtrait déraisonnable, M. le Président. C'est la raison pour laquelle je pense que la formule proposée est la meilleure.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que vous en faites un amendement?

M. Bissonnet: M. le Président, je propose un amendement. Je ne comprends pas le système. Quand on regarde les assemblées qui sont tenues annuellement, c'est l'assemblée générale et c'est l'assemblée des membres.

M. Clair: C'est pour cela qu'on exige qu'une assemblée spéciale soit tenue à cet effet.

M. Bissonnet: Assemblée spéciale ou non, il reste qu'on est membre en règle d'une association ou qu'on ne l'est pas.

Évidemment, comme c'est une condition reliée au permis de taxi, quelqu'un est obligé, de par la loi, pour avoir son permis de taxi, de payer la cotisation à la ligue. Il n'est pas intéressé du tout à la ligue. À ce moment, il aurait droit d'aller voter à une assemblée spéciale, que ce soit pour une cotisation ou autre, alors qu'il n'a aucun intérêt dans cette ligue.

M. Clair: Si ce n'est de payer la cotisation.

M. Bissonnet: Payer la cotisation n'est pas un intérêt qu'il a pour sa ligue, c'est un intérêt qu'il a pour conserver son permis...

M. Clair: Exactement.

M. Bissonnet: ...pour maintenir la ligue en opération. Nous proposons en amendement de remplacer les mots "qu'il soit membre ou non de la ligue reconnue" par les mots "membre en règle de sa ligue".

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Clair: Rejeté.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est rejeté.

M. Bissonnet: Rejeté sur division.

Le Président (M. Desbiens): Rejeté, tout court. C'est ainsi que cela marche. Est-ce que l'article 53 est adopté?

M. Clair: Adopté.

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. J'appelle l'article 54. Est-ce que l'article 54 est adopté?

M. Clair: Adopté.

Des voix: Adopté.

M. Bissonnet: M. le ministre, au deuxième alinéa de l'article 54, les conditions de la loi sont que, pour avoir un permis de taxi, on doit payer, même si on ne veut pas être membre de la ligue. On doit payer. Dans le deuxième paragraphe, on dit: "Le gouvernement peut, lorsqu'il le juge à propos, suspendre cette obligation." De quoi s'agit-il?

M. Clair: S'il le juge à propos, il suspend l'obligation.

M. Bissonnet: À propos de quoi pourrait-il suspendre l'obligation? Si on force

les détenteurs de permis de taxi à payer une cotisation, puis qu'on juge à propos de la suspendre, pourquoi?

M. Clair: Si le gouvernement constatait qu'il y a purement et simplement dilapidation des fonds chaque année au moment de la cotisation dans une ligue, il pourrait la suspendre.

M. Bissonnet: Mais, avec les pouvoirs de tutelle que vous avez à l'intérieur de la loi, c'est...

M. Clair: Oui, mais je pense que c'est un pouvoir qui est effectivement assez... C'est une épée de Démosthène, comme disait un de vos collègues, qui est suspendue au-dessus de la tête de Damoclès.

M. Bissonnet: Nous proposons, M. le Président, que soit rayé le second alinéa de l'article 54.

M. Clair: Rejeté.

M. Bissonnet: Que soit rayé le second alinéa du paragraphe 54 qui se lit comme suit: "Le gouvernement peut, lorsqu'il le juge à propos, suspendre cette obligation." Compte tenu des pouvoirs de tutelle qu'il a à l'intérieur du projet de loi, je pense qu'à ce moment le gouvernement devrait agir rapidement, s'il s'agit d'un cas tel que mentionné par le ministre.

M. Clair: Contre, M. le Président. Amendement rejeté.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est rejeté.

M. Clair: Rejeté.

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article est adopté sur division?

M. Clair: Sur division.

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. J'appelle l'article 55. M. le ministre, vous avez un amendement?

M. Clair: Oui. Je propose qu'on remplace le premier alinéa par le suivant: "La commission peut charger une personne qu'elle désigne d'enquêter sur la gestion des activités d'une ligue reconnue."

Il nous est apparu finalement, à la réflexion, qu'il était plus adéquat de mandater la commission de charger une personne, puisque c'est elle qui reconnaît les

ligues, plutôt que le ministre.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bissonnet: Un instant. M. le ministre, est-ce que les critères pour la Commission des transports en ce qui a trait... Si je propose une suspension de...

Le Président (M. Desbiens): Je suspends la séance pour quelques...

M. Bissonnet: À 22 h 40.

Le Président (M. Desbiens): Quelques minutes?

M. Bissonnet: Oui.

(Suspension de la séance à 22 h 30)

(Reprise de la séance à 22 h 40)

Le Président (M. Desbiens): La commission des transports reprends ses travaux. Nous étions à l'amendement à l'article 55, amendement proposé par le ministre des Transports. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bissonnet: Oui, juste avant d'adopter l'amendement, M. le ministre, quels sont les critères établis à l'intérieur de la commission lorsque celle-ci chargera une personne d'enquêter sur la gestion des activités, d'après...

M. Clair: L'enquête sera menée conformément à la Loi sur les commissions d'enquête. Quant à l'opportunité de décider...

M. Bissonnet: Mais, avant de décider s'il y aura une enquête, y a-t-il des critères établis par la Commission des transports?

M. Clair: Non, il n'y a pas de critères établis. C'est plus comme on l'a vécu avec la loi 48. Je le dis par expérience. Si la commission avait eu un tel pouvoir, il y avait tellement de demandes de la part du public et de bien des gens au ministre, lorsqu'on avait adopté la loi 48, qu'à ce moment-là, vraisemblablement, le ministre aurait sensibilisé la commission, si elle-même ne l'avait pas été, à l'existence de problèmes graves de fonctionnement à la ligue A-11, qui était dans une situation financière complètement délabrée. À ce moment, la commission aurait agi.

Je ne pense pas qu'il y ait lieu d'établir des critères. C'est fonction du rôle des ligues, dans le fond, c'est si la commission se rend compte qu'une ligue n'est plus en mesure de jouer le rôle qu'elle est

censée jouer à l'article 50, à ce moment, c'est sur cette base. C'est la commission qui reconnaît les ligues, sur la base de certains critères. C'est lorsque son rôle n'est plus assumé par la ligue que la commission nommerait normalement un médiateur.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 55 est adopté tel qu'amendé?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 55 est adopté tel qu'amendé. L'article 56. Est-ce que l'article 56 est adopté?

M. Clair: C'est pour éviter d'avoir à adopter des lois 48.

Le Président (M. Desbiens): L'article 56 est adopté. L'article 57.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 57. Est-ce que l'article 57 est adopté?

M. Clair: C'est de droit exorbitant, mais c'est dans des circonstances exceptionnelles.

M. Bissonnet: C'est fort, cela.

M. Clair: Oui c'est fort, mais c'est ce qu'on avait mis dans la loi 48, à toutes fins utiles.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 57 est adopté. J'appelle l'article 58. Est-ce que l'article 58 est adopté?

M. Bissonnet: M. le ministre, lorsqu'on dit "dans les meilleurs délais", selon vous, dans une situation catastrophique, très compliquée, quels seraient les meilleurs délais?

M. Clair: C'est évalué selon chaque cas. Dans le fond, c'est une obligation de bon père de famille qu'on impose ici à l'administrateur.

M. Bissonnet: Dans le projet de loi 46, cela avait pris combien de temps avant de régulariser toute cette situation?

M. Clair: Cela a pris six mois pour faire l'expertise comptable, mais remarquez qu'on était dans le pire des cas, on était dans la plus grosse ligue, et on a dû remonter jusqu'à 1978, si ma mémoire est

fidèle, pour faire les conciliations pour les 5000 permis. Cela a été très complexe et c'est le plus long.

M. Bissonnet: Comment est-ce que ça va dans cette ligue depuis? Avez-vous des rapports que ça va bien?

M. Clair: On pense que ça va mieux que ça allait, mais ce n'est pas facile de faire fonctionner cette ligue. On a toutes les raisons de croire que cela s'est amélioré considérablement. Le ministre ne va pas se mettre le nez dans les affaires de la ligue tous les jours. Je pense que c'est préférable aussi qu'il ne le fasse pas, et c'est même la raison pour laquelle, dorénavant, les ligues ne seront plus tenues de faire approuver leurs règlements par le ministre, dans la mesure où elles ont un mandat plus limité.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 58 est adopté. J'appelle l'article 59. Est-ce que l'article 59 est adopté?

M. Clair: C'est de concordance, cela va de soi. Si on a le pouvoir de nommer, on a le pouvoir de remettre des responsabilités à la ligue.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 59 est adopté?

M. Clair: Adopté.

M. Bissonnet: L'article précédent, l'article 55...
(22 h 45)

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: ...c'était dans la commission d'enquête.

M. Clair: C'est cela, oui.

M. Bissonnet: C'est la Commission des transports, mais, lorsqu'il s'agit de nommer, cela revient au ministre à ce moment. C'est cela?

M. Clair: C'est-à-dire...

M. Bissonnet: C'est la commission qui fixe une enquête qui...

M. Clair: C'est la commission qui décide si elle doit faire enquête et qui charge une personne de faire enquête, mais si, pendant ce temps, il y a lieu de nommer un administrateur, c'est le gouvernement qui le fait.

M. Bissonnet: À la suite de l'enquête, n'est-ce pas?

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: Adopté.

Règlements du gouvernement

Le Président (M. Desbiens): L'article 59 est adopté.

Chapitre III, sur la réglementation. Section I: Règlements du gouvernement. L'article 60. M. le ministre, vous avez des amendements?

M. Clair: Oui. L'article 60?

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'on adopte l'article 60 globalement ou si vous voulez qu'on le passe alinéa par alinéa?

M. Bissonnet: Alinéa par alinéa, M. le Président. Il s'agit d'un article très important. Je ferai référence aussi à l'article 61...

Le Président (M. Desbiens): L'alinéa 1 est-il adopté?

M. Polak: Excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: J'ai une question générale préliminaire. C'est que l'article 60, avant d'entrer dans tout le détail, dit au dernier paragraphe: "Un règlement du gouvernement entre en vigueur quinze jours après la date de sa publication à la Gazette officielle..." Cela semble dire que tous ces règlements que le gouvernement peut édicter entrent en vigueur quinze jours après la date de publication.

Tout à l'heure, on a parlé de la possibilité, avant qu'un règlement soit adopté et entre en vigueur, qu'il y ait moyen de poser des questions, d'avoir des mémoires, de soumettre toutes sortes de propositions. Par exemple, on a parlé tout à l'heure d'un système de points de pénalité, de toutes sortes de détails. Mais, au dernier paragraphe de l'article, on parle du fait que cela entre en vigueur quinze jours après la date de sa publication. Donc, comment cela se concilie-t-il avec le principe auquel le ministre a fait référence tout à l'heure voulant que la personne intéressée ait un droit de se faire entendre ou peut-être de soumettre des amendements, des changements au contenu du règlement?

M. Clair: Ce n'est pas une fois que le règlement est publié et en vigueur. Ce que j'ai indiqué, c'est que c'était dans la préparation, par exemple, du système de pénalité qu'il était évident que nous allions consulter le milieu du taxi avant de proposer

un règlement. On va faire une consultation avant et non après.

M. Polak: Bon. Mais disons que vous avez consulté. Je ne sais pas qui vous avez consulté. Vous soumettez ce règlement comportant un système de points de pénalité. Quel est le moyen pour le citoyen ordinaire qui veut réagir à cela? Il n'a pas la chance de le faire, parce que l'article dit que le règlement entre en vigueur quinze jours après la date de sa publication.

Par exemple, j'ai vu qu'à la Commission de la santé et de la sécurité du travail il y avait un règlement qui disait spécifiquement que ceux qui sont intéressés peuvent soumettre... et qu'il y a un délai de 90 jours... Il y a toutes sortes de formules. Mais, ici, vous semblez prohiber cela. Ne croyez-vous pas qu'il est opportun de trouver une formule disant que ceux qui veulent soumettre leurs commentaires peuvent le faire pour faire changer justement ce règlement?

M. Clair: Je suggérerais au député qu'on passe d'abord à travers les 23...

M. Polak: Catégories.

M. Clair: ...pouvoirs de réglementation. Peut-être se rendra-t-il compte que, finalement, ces pouvoirs de réglementation sont très souvent très techniques et ne nécessitent pas une consultation, parce que la plupart des modifications viennent à la demande des gens eux-mêmes. Cela ne me fera rien d'y revenir, quand on aura fini. Si on aborde le premier, par exemple: "Créer et délimiter des agglomérations", c'est un pouvoir qui existe déjà et il y a des agglomérations qui nous demandent régulièrement de modifier leurs limites. À ce moment, il n'y a pas de problème.

M. Polak: Je comprends cela.

M. Clair: Cela va? Alors, premier alinéa, adopté?

M. Polak: Excusez-moi. Mon chef d'équipe a le dernier mot là-dedans évidemment.

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 1 est-il adopté?

M. Bissonnet: Oui. Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Paragraphe 2?

M. Clair: Le paragraphe 2, c'est justement celui qui permet au gouvernement de plafonner, de limiter, de geler - c'est le mot que je cherchais - le nombre de permis

dans une agglomération et c'est un pouvoir qui existe déjà et qu'on reprend.

M. Polak: Maintenant, M. le Président, je note qu'au paragraphe 2 on dit: "...et prévoir les cas où la commission peut délivrer de nouveaux permis."

Quand j'ai parlé, tout à l'heure, de la grande visite au mois de juin, de tous ces beaux bateaux d'Europe qui viennent de partout à travers le monde, j'ai peur que l'on "dégèle" - et le ministre dit: Non, non, les permis sont gelés, on ne touche pas à cela - mais, ici, on prévoit le cas où la commission peut délivrer de nouveaux permis. Est-ce que...

M. Clair: Ce sont des permis annuels et non pas des permis réguliers. On ne pourrait pas, par règlement, venir contredire l'article de la loi qui dit que les permis sont annuels.

Adopté?

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 2 est adopté? Adopté. Paragraphe 3.

M. Clair: En ce qui concerne le paragraphe 3, M. le Président, vous vous souvenez que l'un des problèmes qui existaient dans l'industrie du taxi, il y a un certain nombre d'années, c'était la concentration du nombre de permis entre les mains d'une même personne.

Je pense qu'actuellement, le plafond, à part les droits acquis, est de 20 permis; c'est simplement de reconduire ce plafond-là pour s'assurer qu'il n'y a pas une concentration des permis entre les mains d'une même personne. Encore là, c'est à la demande de l'industrie du taxi, des artisans notamment, que cela a été fait.

On n'a pas besoin de 60 jours de consultation pour reprendre cette clause.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 4.

M. Clair: "établir un système de points de pénalité d'après lequel un permis de taxi peut être suspendu;"

Je pense qu'on a fait le débat là-dessus. C'est le pouvoir habilitant.

M. Bissonnet: Évidemment, on ne connaît pas les règlements. Pour nous, c'est difficile de pouvoir approuver.

On est d'accord pour qu'il y ait un système de points de pénalité, mais on n'en connaît pas la teneur.

M. Clair: C'est pour cela, M. le

Président, que je dis qu'on veut l'élaborer avec la collaboration des intervenants. Mais c'est sûr que c'est le gouvernement qui va finir par prendre sa décision. On veut que cela se fasse en consultation.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 5.

M. Polak: Adopté avec hésitation.

Le Président (M. Desbiens): Ce sera seulement noté au journal des Débats.

M. Clair: Le cinquième pouvoir: "fixer les droits payables pour délivrer ou renouveler un permis et changer ou répartir la date d'échéance des permis selon les titulaires de permis de taxi qu'il indique;" C'est au cas où il y aurait avantage, par exemple, à la Communauté urbaine de Montréal, d'éventuellement procéder à un étalement du renouvellement comme on a déjà fait en matière d'immatriculation. Je pense qu'il peut être avantageux d'avoir ce pouvoir. Je ne vois pas que cela puisse faire du mal à qui que ce soit.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 5 est adopté. Paragraphe 6.

M. Clair: "prévoir les conditions et modalités pour fournir un type de transport qu'il indique à l'extérieur du territoire pour lequel le permis est délivré;"

Encore là, c'est pour permettre à un taxi d'aller d'un point d'une agglomération à un autre; c'est déjà prévu dans la réglementation. Il s'agit de le maintenir.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 7.

M. Clair: "établir des normes, des conditions ou des modalités de construction et d'entretien d'une automobile utilisée pour effectuer du transport par taxi;"

Il me semble que cela va de soi.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Le paragraphe 8, M. le ministre, vous avez des amendements?

M. Clair: Oui. Au paragraphe 8, je propose que l'on remplace ce paragraphe par le suivant:

"fixer un droit particulier payable selon les modalités qu'il détermine par les

titulaires de permis de taxi d'une agglomération qu'il indique pour financer un programme de réduction de permis de taxi dans cette agglomération;"

C'est simplement que le paragraphe 8 était mal libellé. Cela pouvait laisser croire que l'on pouvait avoir un droit sur tous les permis de taxi pour acheter des permis dans une seule agglomération.

Maintenant, on dit que ce sont les détenteurs de permis d'une agglomération qui se cotisent pour le rachat de permis dans leur agglomération. C'est ça, le changement.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. C'est le 8, M. le ministre?

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Vous avez un deuxième amendement, i.e. un article 8.1.

M. Clair: Oui. "fixer un droit particulier payable par l'acquéreur lors du transfert d'un permis de taxi d'une agglomération qu'il indique pour financer un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération;"

Il n'est pas certain que nous nous servirons, un jour, de ce pouvoir. Cependant, encore là, c'est un moyen suggéré par le COPEM pour éventuellement financer un programme de rachat et éviter la spéculation également en demandant 3000 \$ - c'était la proposition de COPEM - à l'acquéreur au moment d'un transfert.

A ce moment, si vous avez à payer 3000 \$ pour un transfert et qu'on vous offre 7000 \$ pour éteindre votre permis, celp devient peut-être plus intéressant.

Je ne saurais vous dire s'il serait avantageux d'exercer un tel pouvoir, mais cela nous est apparu suffisamment intéressant pour qu'au moins on habilite le gouvernement ou l'autorité régionale à le faire, même si, encore là, il n'est pas acquis qu'il y aura utilisation de ce pouvoir. Pour éviter des amendements ultérieurs, comme on voudrait procéder, si possible, à un programme de réduction, si c'est possible, on pense qu'il y aurait avantage à doter le gouvernement de ce pouvoir.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le paragraphe 8.1 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté. Mais comme il s'agit de pouvoirs de réglementation, c'est encore difficile pour nous, compte tenu qu'il y a l'étude de COPEM qui parle de cela, mais...

M. Clair: Adopté?

M. Bissonnet: ...ce n'est pas plus poussé que cela.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle le paragraphe 9?

M. Clair: Alors: "désigner une personne pour percevoir les droits annuels payables pour le renouvellement des permis." C'est plutôt pour que le gouvernement, au lieu de procéder lui-même, puisse désigner quelqu'un.

M. Polak: Maintenant, à l'article 60.9, cette personne-là, ce n'est pas pour toute la province. J'imagine que cela varie de région en région.

M. Clair: Cela se pourrait, effectivement, selon que les municipalités embarquent ou n'embarquent pas dans...

M. Bissonnet: C'est ça.

M. Clair: Oui.

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 9 est adopté?

M. Bissonnet: Sur division.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. Paragraphe 10?

M. Clair: Alors: "établir des normes, des conditions ou des modalités de construction, d'utilisation et d'entretien d'un taximètre." Cela va de soi encore là; si on veut que le taximètre soit respecté, il faut qu'il y ait un pouvoir habilitant. Adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 11?

M. Clair: "prescrire les marques et les modèles d'automobile pouvant être utilisés pour effectuer le type de transport par taxi qu'il indique." C'est effectivement, comme vous le savez, qu'on permet maintenant la berline, c'est comme cela qu'on l'appelle. Pour l'automobile, on a modifié les normes pour permettre le transport par taxi avec la petite voiture. On appelle cela une berline. Alors, cela vise à pouvoir définir quel est le type de véhicule automobile pour que quelqu'un ne puisse pas vouloir faire du taxi avec une camionnette, ou encore avec un camion, ou avec un autobus, ou n'importe quoi. Cela vise simplement à permettre ça. C'est déjà un pouvoir existant.

M. Polak: Maintenant, j'ai une question là-dessus. Est-ce qu'il y a actuellement une prohibition au point de vue d'espace pour passagers? Moi, par exemple, j'ai une petite

automobile Ford. Comme simple député, on n'a pas un gros salaire, j'ai donc une LN-7 et il y a de la place juste pour moi et un passager. Cette automobile...

M. Clair: Actuellement, ce n'est pas permis.

M. Polak: Pardon?

M. Clair: Auparavant, même les petites voitures comme les Lada, les Rabbit...

M. Polak: Oui.

M. Clair: ...étaient interdites, jusqu'à ce qu'on modifie le règlement il y a un an et demi, à peu près, ou deux ans. C'est là que vous avez vu apparaître les petites cylindrées dans le taxi.

M. Polak: D'accord, c'est correct.

M. Clair: Adopté?

Le Président (M. Desbiens): Alors le paragraphe 11 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Le paragraphe 12?

M. Clair: "établir des normes, des conditions ou des modalités d'utilisation, de garde, de salubrité et d'identification d'une automobile utilisée pour effectuer du transport par taxi, prescrire l'équipement obligatoire ainsi que ses normes de construction... les territoires..." Encore là, c'est un pouvoir réglementaire qui existe déjà, pour s'assurer que, par exemple, un taxi doit être muni d'un taximètre, qu'il doit y avoir d'affiché dans le véhicule automobile le "pocket number", qu'on pourrait ajouter éventuellement qu'il y ait, je ne sais pas, un minimum d'équipement de secours, si jamais c'était le cas. Alors, c'est un pouvoir qui existe déjà.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Le paragraphe 13?

M. Clair: C'est le pouvoir pour le gouvernement d'interdire ou de normaliser l'affichage commercial sur un taxi. Je pense que, si l'on ne veut pas que nos taxis deviennent des arbres de Noël, c'est peut-être...

M. Bissonnet: Mais là, c'est le temps.

M. Clair: ...utile qu'il y ait un tel pouvoir.

M. Bissonnet: Actuellement, il y a une expérience qui se fait à la CUM; il y a des taxis qui ont des panneaux-réclame qui sont joints au dôme du taxi. Est-ce qu'à l'intérieur de votre ministère on a analysé les performances de cette publicité commerciale et est-ce que...

M. Clair: Actuellement, on...
(23 heures)

M. Bissonnet: Est-ce un revenu qui peut être intéressant pour...

M. Clair: Actuellement, il n'y a pas de réglementation sur cela. On n'a donc pas de statistiques ni de résultats de l'expérience. Maintenant, comme je vous le dis, notre préoccupation là-dessus, c'est de nous assurer que, si cela devait se faire - on a beaucoup parlé de l'accueil des touristes - si nos véhicules taxis deviennent des automobiles publicitaires ambulantes, je pense qu'il faut que ce soit normalisé.

M. Bissonnet: Parce qu'il y a plusieurs endroits dans le monde où on a utilisé cette formule de véhiculer des messages publicitaires.

M. Clair: C'est exact. Alors, l'autorité pourra évaluer ce qui en est, l'interdire ou le normaliser. C'est là un nouveau pouvoir.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Le paragraphe 14?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 15?

M. Clair: Pouvoir habilitant encore pour le taxi collectif.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 16?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 17?

M. Clair: C'est le système de points de pénalité des chauffeurs.

M. Bissonnet: Ici, c'est le chauffeur de taxi?

M. Clair: Oui. Tantôt, c'était le propriétaire de permis.

M. Bissonnet: À ce moment, c'est le

propriétaire. Tantôt, vous...

M. Clair: Tantôt c'était le propriétaire, là c'est le chauffeur. Remarquez que cela aurait pu être dit dans la même phrase.

M. Bissonnet: Évidemment, on a le chauffeur, mais le propriétaire qui n'est pas chauffeur...

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: Évidemment, à l'article 4, il y a un pouvoir...

M. Polak: M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: J'aurais une question sur le système de pénalité pour révoquer le permis de chauffeur. Dans l'article 62, on parle de l'autorité régionale qui peut régler cela par règlement. Qu'arrive-t-il en cas de conflit? Cela n'est pas prévu dans la loi. Est-ce que le règlement de nature provinciale prime?

M. Clair: Non, non. C'est parce que l'article 62, c'est quand il y a délégation. Finalement, la plupart des pouvoirs prévus à l'article 60 se retrouvent à l'article 61 quand il y a délégation.

M. Polak: Oui.

M. Clair: Alors, il n'y a pas double programme. Il n'y a pas deux systèmes de pénalité, un à la CUM et un au gouvernement. S'il y a délégation, il va y en avoir un à la CUM et il n'y en aura pas au gouvernement.

M. Polak: D'accord.

Le Président (M. Desbiens): 17, adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 18?

M. Bissonnet: Sur 18, juste une question.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Le pouvoir de réglementation, de prescrire des règles d'éthique des chauffeurs de taxi. Évidemment, dans les ligues de taxi, on a souvent parlé de code d'éthique et tout cela. Est-ce que, compte tenu de cet article de pouvoir de réglementation, on abolit la prescription des ligues de taxi d'avoir un

code d'éthique?

M. Clair: On dit: Les règles d'éthique doivent être établies par les pouvoirs publics. Si la CUM décide d'en implanter un, il y aura des règles d'éthique qui seront prévues par les pouvoirs publics.

M. Bissonnet: Je suis bien d'accord avec cela, M. le Président.

M. Clair: Vous êtes d'accord avec cela?

Le Président (M. Desbiens): Dix-huit...

M. Bissonnet: Parce que si vous avez un code d'éthique, c'est difficile de le faire respecter par les membres.

Le Président (M. Desbiens): Alors, 18... Oui?

M. Bissonnet: À la suite de cela, quels seront les pouvoirs des ligues de taxi?

M. Clair: Ce sont ceux qui apparaissent à l'article 50. Ils n'ont pas de pouvoir à l'égard de...

M. Bissonnet: Mais ils n'ont pas grand pouvoir...

M. Clair: Ils peuvent en faire la promotion, ils peuvent faire la promotion de la qualité du service, prendre...

M. Bissonnet: C'est un pouvoir de représentation vis-à-vis des autorités.

M. Clair: Exact.

M. Bissonnet: Cela peut se résumer à cela.

M. Clair: Pas seulement cela, d'amélioration de la condition... On le dit à l'article 50. Je n'ai pas tous les mots: représenter les titulaires, promouvoir leurs intérêts, amélioration et promotion du transport par taxi, établissement d'avantages sociaux, ce qui est un peu d'ailleurs comme la fédération des ligues l'a fait en matière d'assurances. Rien n'empêcherait que la ligue essaie de le faire sur une base plus locale.

M. Rodrigue: Dans le fond, c'est le pouvoir d'un syndicat professionnel.

M. Bissonnet: Vous pouvez continuer, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Jeanne-Mance... Adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Paragraphe 19?

M. Bissonnet: Paragraphe 19. Quand vous parlez d'autres services de même nature, de quoi parlez-vous?

M. Clair: C'est une sacrée bonne question. On a simplement retenu le texte actuel de la Loi sur les transports. Peut-être y a-t-il eu un service de répartition d'appels à un moment donné; quelqu'un ayant prétendu que ce n'était pas un service de répartition d'appels, on a dû amender la loi de cette façon. Je l'ignore.

M. Bissonnet: En pratique, je me demande si, dans cet article qui dit "autoriser moyennant l'obtention d'un permis, une entreprise, une association ou un organisme à fournir des services de publicité...", ce sont les associations de services que vous visez par cela.

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: Autrement dit, toute association de services devrait avoir un permis - évidemment, je ne connais pas la réglementation - de la Commission des transports. Est-ce que c'est cela?

M. Clair: Non, pas de la commission...

M. Bissonnet: Qu'est-ce que c'est? Un permis de quel endroit?

M. Clair: C'est un pouvoir qui existe déjà qui n'a jamais été utilisé, mais qui pourrait l'être s'il était décentralisé par la CUM ou encore si le gouvernement décidait un jour de l'utiliser. Maintenant, les permis pourraient, encore là, être émis soit par la Commission des transports, soit par la CUM s'il y avait délégation.

M. Bissonnet: Autrement dit, toutes les associations de services fonctionnent sans permis; est-ce que c'est cela?

M. Clair: Actuellement, elles n'ont pas de permis. C'est un pouvoir qui n'a jamais été utilisé, mais qui existait.

M. Bissonnet: Autrement dit, si la CUM opte pour cela, il faudra imposer un permis de fonctionnement...

M. Clair: C'est exact.

M. Bissonnet: ...de 2000 \$ par année pour obtenir un permis selon des conditions appropriées et tout cela.

M. Clair: C'est exact.

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 19 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Paragraphe 20?

M. Clair: Je suis convaincu que le député va voter contre.

M. Polak: Oui.

M. Clair: C'est le contrat...

M. Polak: Juste une petite remarque, M. le Président...

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: "Les stipulations minimales." Tout à l'heure, on a dit qu'on ne voulait faire aucun contrat, mais quelles seront les conditions d'annulation pour, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, quelqu'un qui ne veut pas continuer à respecter son contrat?

M. Clair: Sur division?

M. Bissonnet: Sur division, sûrement.

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 20 est adopté sur division. Paragraphe 21.

M. Clair: "prescrire des normes de taux et de tarifs pour chaque type de transport..."

M. Bissonnet: Qu'est-ce que...

M. Clair: ...ainsi que l'obligation d'afficher les taux en vigueur dans le taxi;"

M. Bissonnet: Vous parlez du transport spécialisé, du transport en taxi, etc. Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Paragraphe 22?

M. Clair: Le reçu codé.

M. Bissonnet: Qu'est-ce que c'est, M. le ministre? Expliquez-nous cela.

M. Clair: C'est un reçu qui porte un numéro et une façon d'identifier le chauffeur.

M. Bissonnet: Autrement dit, si je comprends bien, ce sont des livrets de reçus. Est-ce que c'est cela?

M. Clair: C'est cela, ce qui pourrait se faire...

M. Bissonnet: Il y aura un numéro...

M. Clair: C'est comme les factures de restaurant.

M. Bissonnet: Ces reçus seront en double, est-ce qu'il y aura une prescription?

M. Clair: Il y aura...

M. Bissonnet: Est-ce que les chauffeurs de taxi devront se présenter à la CUM, au service qui...

M. Clair: Ce seront des quatre sur huit, en 20 copies, la première étant rose, les autres étant toutes des nuances dégradées du rose...

M. Bissonnet: Ah mon Dieu! Cela va être "heavy". C'est quelque chose, cela. Ce sera en français. Est-ce qu'ils seront bilingues pour les touristes qui viennent?

M. Clair: Il y aura une langue sur le dessus...

M. Bissonnet: Oui.

M. Polak: En français et une autre langue, sauf l'anglais.

M. Clair: Sérieusement, M. le Président...

M. Bissonnet: Parlez-moi davantage de cela, cela m'intéresse.

M. Clair: Sérieusement, c'est un peu, justement, pour introduire un régime un peu plus adéquat que seulement les bouts de papier et pour fournir un instrument qui peut être plus adéquat pour fournir des reçus; c'est seulement de cela qu'il s'agit.

M. Bissonnet: Autrement dit, est-ce que ce serait obligatoire? Même si l'usager ne demande pas de reçu, automatiquement...

M. Clair: Non, non. En tout cas, ce ne serait pas mon intention de le rendre obligatoire dans le règlement. Tout ce qu'on pourrait faire cependant, c'est normaliser, dans le fond, les reçus...

M. Bissonnet: Écoutez. On dit: "prescrire l'obligation de fournir un reçu codé pour toute course effectuée..." Si je m'en tiens au texte du paragraphe 22, si je comprends bien le français, c'est que si l'on opte pour régler, à ce moment-là, il faudrait prescrire une obligation formelle de fournir un reçu codé pour toute course. Voulez-vous, M. le ministre, connaître le montant de chaque course?

M. Clair: M. le Président, ce n'était pas conforme à l'esprit du législateur et du parrain du projet de loi. Il n'est absolument pas question de prescrire l'obligation pour toute course, mais plutôt de prescrire l'obligation de fournir sur demande...

M. Bissonnet: Ah bon! D'accord. J'accepte cela comme amendement.

M. Clair: ...un reçu codé pour toute course effectuée ainsi que la forme et la teneur de ce reçu. Parce que, sans cela, il est évident qu'il y aura un tas de...

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que le paragraphe 22 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté tel qu'amendé. Pourriez-vous faire l'amendement, M. le ministre, pour que ce soit bien clair au journal des Débats.

Le Président (M. Desbiens): Oui, s'il vous plaît.

M. Rodrigue: L'amendement, c'est d'inscrire, après les mots "prescrire l'obligation de fournir", les mots "sur demande", et de...

Le Président (M. Desbiens): "Prescrire l'obligation de fournir, sur demande", c'est cela?

M. Rodrigue: Oui, "un reçu codé pour toute course effectuée ainsi que la forme et la teneur de ce reçu". Cela se lirait ainsi tel qu'amendé.

M. Polak: ...

M. Bissonnet: La seule différence qu'il y a avec aujourd'hui, c'est que le reçu sera codé.

M. Clair: C'est cela. C'est qu'il sera standardisé. C'est le pouvoir de normaliser ces reçus-là et de les standardiser.

M. Bissonnet: Voyez-vous, M. le ministre, et c'est seulement une information que je vous demande, on sait que toutes les compagnies de taxi se servent de cartes d'affaires pour faire de la promotion pour leur association de services. À ce moment, peut-être que sur ces reçus codés, ils n'auront pas l'occasion de...

M. Clair: Pourquoi pas?

M. Rodrigue: Les restaurants le font.

M. Clair: Les restaurants le font.

M. Bissonnet: Des reçus codés?

M. Rodrigue: Oui. Dans un restaurant, vous avez un reçu codé qui porte la marque du restaurant dans bien des cas, c'est-à-dire la raison de commerce du restaurant.

M. Bissonnet: Ah oui! Le petit billet qu'ils nous donnent, c'est cela?

M. Clair: C'est cela. Mais, si vous ne voulez pas, vous pouvez toujours prendre les factures du ministère du Revenu.

M. Rodrigue: Prenez l'exemple du Parlementaire, ici. C'est inscrit "Restaurant Le Parlementaire" et vous avez...

M. Bissonnet: Je comprends.

M. Clair: D'accord?

M. Bissonnet: On va suivre cela de près.

Le Président (M. Desbiens): L'amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article...
M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: M. le Président, juste pour la postérité, on pourrait peut-être marquer que l'amendement a été soumis par le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Bien non. C'est dans le journal des Débats.

M. Polak: D'accord. Parce que le crédit doit aller au...

M. Bissonnet: Nous allons lire cela attentivement lorsque nous l'aurons reçu.

Le Président (M. Desbiens): Et cela va se retrouver répété dans le journal des Débats, M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: D'accord.

M. Clair: Et cela va être répété pendant des siècles et des siècles.

Le Président (M. Desbiens): Amen. Est-ce que le paragraphe 22 est adopté tel qu'amendé?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Paragraphe 23?

M. Bissonnet: Attendez, je veux juste regarder l'article 70.

M. Clair: Il n'y a pas de problème là, M. le Président.

M. Bissonnet: Les règlements au point de vue de l'amende...

M. Clair: Oui. Il y en a qui voudraient qu'elle soit plus élevée.

M. Bissonnet: Oui, j'ai vu cela quelque part.

M. Clair: On y reviendra tantôt.

M. Bissonnet: Pardon?

M. Clair: On y reviendra tantôt.

M. Bissonnet: Il n'y a pas de problème, mais il me semble que j'ai vu cela.

M. Clair: Oui, Il y en a qui demandent que les amendes soient plus élevées. Ils disent que 50 \$ minimum, ce n'est pas assez.

Le Président (M. Desbiens): ...dans un article subséquent?

M. Bissonnet: Sujet à discussion.

Le Président (M. Desbiens): Le paragraphe 23 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 60. Oui.

M. Clair: M. le Président, j'ai une déclaration importante à vous faire à ce moment-ci.

Le Président (M. Desbiens): M. le ministre des Transports.

M. Clair: Alors que l'opposition a fait porter ses principales critiques, en deuxième lecture, sur le pouvoir réglementaire trop abondant du gouvernement, ils viennent de voter très exactement en faveur de 21 des pouvoirs réglementaires sur 23 prévus à l'article 60.

M. Polak: Ah, vous avez fait une erreur de dire cela.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Jean-Mance.

M. Bissonnet: Cela ne veut pas dire que nous sommes d'accord que le gouvernement doit procéder...

M. Clair: Je ne suis ni pour, ni contre. Bien au contraire.

(23 h 15)

M. Bissonnet: ...doit décider par règlement. Nous avons comme objectif, à l'intérieur de ce projet de loi, compte tenu que vous ne voulez pas faire autre chose que cela, d'analyser les articles un par un. Par contre, suite à votre déclaration, nous adoptons avec une très grande réserve les pouvoirs réglementaires - le règlement, ce que l'on fera une autre fois - alors que le rapport de la commission présidée par le député de Trois-Rivières et le député de Westmount recommande fortement au gouvernement, à compter du 1er janvier - on n'est pas loin de là - d'introduire la législation déléguée au minimum afin que les parlementaires puissent connaître la substance des lois et que les administrés aussi puissent la connaître, au moment de l'adoption d'un projet de loi.

M. Clair: M. le Président, je partage tout à fait ces objectifs.

M. Bissonnet: Remarquez bien que c'est une loi que le ministre a déposée et le ministre a, depuis trois ans... depuis même 1976, ce gouvernement a la solution globale; et même avec ce projet de loi, la solution globale n'est pas à l'intérieur de l'industrie du taxi, tel que formulé par ce projet de règlement. Nous réservons nos commentaires au niveau de la troisième lecture.

M. Clair: Alors, M. le Président...

Le Président (M. Desbiens): Alors, est-ce que...

M. Polak: M. le Président...

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Sainte-Anne...

M. Clair: M. le Président, en terminant là-dessus, je pense qu'on pourrait en venir à la question du député de Sainte-Anne tantôt: L'entrée en vigueur de la loi quinze jours après la date de sa publication. Je pense qu'après avoir fait le tour des 23 pouvoirs, sauf sur la question du système de pénalité où je dis: cela se conçoit naturellement, que nous allons consulter avant d'implanter un tel système. Nous n'avons aucun intérêt à agir autrement. Nous allons consulter les gens. Tous les autres pouvoirs, je ne vois absolument pas pourquoi on dépenserait de l'argent à faire de la prépublication 60 jours à l'avance, et pourquoi on occuperait des pages de la Gazette officielle inutilement pour des normes purement techniques, qui existent déjà et qui sont très bien connues.

À quoi cela sert-il de prépublier un règlement qui va venir dire que les agglomérations qui existaient en vertu de l'ancien règlement continuent d'exister en

vertu du nouveau et de publier cela deux fois avec la description que cela prend pour publier ces agglomérations. C'est gaspiller de l'argent purement et simplement. Je ne vois donc pas pourquoi on serait obligé de republier.

M. Polak: M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Vu que c'est moi qui avais soulevé ce point, je trouve cela un peu bizarre que le ministre s'inquiète soudainement de quelques pages dans la Gazette officielle du Québec. On devrait prendre une couple de volumes pour voir ce qu'on trouve là-dedans. L'autre jour, j'ai trouvé quinze pages qui disent exactement comment un aide-plombier doit s'équiper avant d'aller à son travail, avec tous les outils qu'il doit avoir. En fait, je vais en parler à l'Assemblée - vous allez être surpris, vous n'êtes même pas capable de comprendre ce qui se trouve dans sa boîte d'outils. Donc, s'il vous plaît, quelques pages qui décrivent tout de même la pénalité, le pointage, je pense que c'est assez important. Ce n'est pas la fin du monde, une page ou deux de plus sur les tonnes de documents, de papiers et de paperasse qu'on reçoit du gouvernement.

D'abord un commentaire rapide. Le ministre a crié victoire trop vite quand il a dit tout à l'heure: Ah, regardez donc, sur 23, vous en avez accepté 21. On n'a rien accepté. On est ici parce que, savez-vous, le problème, chaque fois que des membres sont prêts à coopérer, nous sommes de petits imbéciles et, quand on est contre, on est des stupides. Donc, on ne gagne jamais. Mais moi, je vous dis une chose, on a regardé cela d'une manière raisonnable. On n'aurait jamais procédé d'une telle manière, comme le député de Jeanne-Mance l'a bien expliqué, je crois vraiment - je ne dis pas qu'il s'agit juste de l'article 17, des points de pénalité, mais d'autres articles aussi. Je pense bien qu'il y a des points assez importants où le public en général doit avoir une occasion de réagir, et même les chauffeurs de taxi. C'est que si, à un moment donné, il y a un président d'une ligue qui vous dit: Moi, je pense de telle et telle manière, cela ne veut pas dire que tous les chauffeurs de taxi qui sont membres de la ligue pensent comme cela.

Donc, quand je vois combien de publications de préavis il y a sur toutes les petites choses, le moindre détail sur des affaires qui affectent très peu de personnes, je pense que, dans un domaine comme celui-ci, où cela affecte même la possibilité pour quelqu'un de gagner sa vie, parce qu'il y a une suspension de permis de trois mois, ce

serait intéressant, pas seulement de regarder cela avant, mais même après; double vérification. Qu'est-ce qui arrive, si vous publiez que c'est accepté et qu'ensuite vous constatez que cela ne marche pas. C'est un problème. Là, il faut encore changer le règlement.

Quoi qu'il en soit, c'est le député de Jeanne-Mance qui a le dernier mot là-dedans, étant l'expert en la matière, mais je crois que... Autre question que je pose: C'est qu'on voit ici que 23 paragraphes sont réglés. Il n'y a pas un article général qui dit que le gouvernement peut, par règlement, et sans limiter la généralité de ce qui précède, s'occuper des règlements ou en édicter, l'intérêt de l'industrie du taxi. Il n'y a rien de cela. Vous avez, ici, une énumération des 23 catégories. Qu'est-ce qui arrive si on trouve une autre catégorie que vous avez oubliée? Est-ce que c'est couvert, oui ou non?

M. Clair: M. le Président, les pouvoirs réglementaires sont des pouvoirs précis qui ne peuvent être exercés que dans la limite des prescriptions de la loi.

M. Polak: D'accord.

M. Clair: Adopté?

Le Président (M. Desbiens): L'article 60 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Polak: Division grave.

Le Président (M. Desbiens): Adopté sur division. J'appelle 61.

M. Clair: M. le Président, j'aimerais...
M. le Président...

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

M. Clair: J'aurais un amendement manuscrit à proposer - que vous n'avez pas entre les mains - au deuxième alinéa de l'article 61. Je propose que ce deuxième alinéa soit remplacé par le suivant: "Le gouvernement peut, à la demande d'une autorité régionale, lui déléguer, pour la période qu'il indique, le pouvoir prévu par le paragraphe 5^D de l'article 60 relativement aux droits payables pour renouveler un permis ou par les paragraphes 8^D ou 9^D dudit article." C'est à la demande de la CUM qui nous a fait part qu'elle désirerait pouvoir éventuellement obtenir une telle délégation de pouvoirs.

M. Bissonnet: M. le ministre...

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: À cet effet, à l'article 5, il faut quand même qu'il y ait une conformité provinciale sur les droits annuels payables pour un permis de taxi. Je ne vois pas pourquoi la CUM, qui chargeait un droit annuel de 180 \$ pour un permis de taxi alors que ville de Laval, en demanderait 50 \$ et la sur la rive sud, ou en demanderait 90 \$.

M. Clair: Je ne dis pas que nous ferons la délégation à coup sûr. Je pense que l'idée est bonne et mérite d'être retenue. Je ne vois pas pourquoi si, sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, les revenus sont plus importants parce qu'il y a eu un programme de rachat, parce que la communauté s'en est chargée et, finalement, cela fait que c'est plus rentable. Pourquoi le droit de renouvellement ne pourrait-il pas être éventuellement plus élevé sur ce territoire si la rentabilité est à la mesure? Je ne pense pas qu'il y ait de religion à faire là-dessus.

M. Bissonnet: Non. Par les revendications que vous avez eues de la CUM, automatiquement on pense déjà, alors qu'on n'a même pas opté et que l'on n'est même pas dans ce champ d'activité, à la possibilité d'augmenter les droits annuels.

Actuellement, M. le Président, est-ce que les droits annuels sont tous les mêmes?

M. Clair: C'est 52 \$ si ma mémoire est fidèle.

M. Bissonnet: C'est comme tantôt, avec tout cet "opting out", on peut avoir des tarifs bien différents dans les régions limitrophes, de l'une à l'autre.

M. Clair: Autrefois, c'était d'une municipalité à l'autre. Maintenant, avec soit les MRC, des ententes intermunicipales ou encore une communauté, on joue quand même sur un territoire beaucoup plus grand que des limites municipales purement et simplement.

M. Bissonnet: Prenons à titre d'exemple la CUM et les régions les plus immédiates, la région de la ville de Laval et la région de la rive sud. Est-ce que les tarifs sont les mêmes pour ces trois régions actuellement? Dans toutes ces agglomérations, est-ce que les tarifs sont les mêmes?

M. Clair: Il y a quelques exceptions peut-être. En général, les tarifs sont les mêmes. Je ne pourrais pas répondre précisément, à coup sûr.

M. Bissonnet: En général, ils sont les mêmes. Cela présente déjà une certaine difficulté pour l'utilisateur qui est autant à Laval, à Montréal que sur la rive sud.

Évidemment, il y a un permis d'agglomération qui est différent mais les tarifs sont en général les mêmes.

Le danger, c'est qu'on arrive avec une liste de tarifs différents dans une région. Quand on considère le transport en commun, le transport de personnes, qu'on essaie de planifier avec des transferts, il faut tout de même que le transport soit au même tarif et, évidemment, les commissions de transport essaient d'avoir le même tarif dans ces mêmes régions.

Là, on arrive avec le paragraphe 5°. On arrive immédiatement avec la Communauté urbaine de Montréal qui recommande et fait des pressions au niveau du ministre pour qu'on prévoie immédiatement la possibilité de changer les droits annuels.

Evidemment, il y a une clause qui dit que "le gouvernement peut, à la demande d'une autorité régionale..."

Je vous fais part de toutes les représentations qui ont été faites par le député de Portneuf et par le député de Laprairie en ce qui a trait aux MRC où on prévoirait donner un délai d'attente avant que les MRC puissent opter...

M. Clair: Elles vont l'avoir.

M. Bissonnet: ...au niveau... Vous avez un projet d'amendement à cet effet?

M. Clair: Pour les ententes intermunicipales, on a un projet d'amendement.

M. Bissonnet: Évidemment, le paragraphe 5°...

M. Clair: Simplement, M. le Président, des fixations générales de tarifs, il en existait dans plusieurs secteurs et aujourd'hui, dans bien des secteurs de transport, les coûts sont souvent différents d'une région à l'autre pour des types de transport différents d'un cas à un autre. Des fixations générales de tarifs souvent contribuent à ignorer les coûts réels et les conditions d'exploitation d'un secteur ou d'un autre.

Les conditions d'exploitation d'un taxi à Sept-Îles ne sont pas les mêmes qu'à Montréal. Si, à la limite, cela se reflète au niveau de la tarification ou des droits, cela ne peut que permettre de répondre avec plus de souplesse au jeu de l'offre et de la demande.

Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bissonnet: Non. M. le Président, nous sommes contre cet amendement compte tenu que, pour nous, le droit annuel des permis de taxi est établi depuis de nombreuses années sur un tarif provincial.

Il est évident que si la situation de l'industrie du taxi à Montréal est revalorisée par des revenus supérieurs, les propriétaires ou les conducteurs auront des impôts supérieurs à payer à l'État.

Compte tenu que le ministère qui a la responsabilité de ce transport défraiera, au moment de l'implantation du nouveau système par une CUM ou par une autorité régionale, les versements pour trois ou quatre années, nous considérons qu'il est bien hâtif de transférer ce droit à une communauté parce que, en fait, dans Laval, il pourrait y avoir des droits annuels de 150 \$ et dans la CUM cela pourrait être 52 \$. Je pense que ce n'est pas de cette façon qu'on doit normaliser cette industrie. Nous allons voter contre l'amendement. Adopté sur division.

(23 h 30)

Le Président (M. Desbiens): Alors l'amendement est adopté sur division?

M. Clair: Sur division.

M. Bissonnet: Oui.

M. Clair: L'article aussi.

Le Président (M. Desbiens): Alors l'article 61, tel qu'amendé, est adopté sur division.

M. Bissonnet: Sur division.

M. Clair: Oui. L'article 62, M. le Président...

Règlements d'une autorité régionale

Le Président (M. Desbiens): Section II, Règlements d'une autorité régionale. L'article 62, est-ce qu'on l'adopte paragraphe par paragraphe également?

M. Clair: Je pense, M. le Président, que l'article 62, on pourrait l'adopter purement et simplement. C'est simplement l'article qui reprend les pouvoirs qui pourraient être délégués aux autorités régionales. Je ne vois pas qu'il y ait avantage à... Il y a donc...

M. Bissonnet: Le paragraphe 10...

M. Clair: ...13 des 23 pouvoirs qui peuvent être transférés.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: ...où on parle des pouvoirs, c'est là encore, en ce qui a trait aux taux et tarifs pour chaque type de transport qu'elle indique, à l'intérieur d'une agglomération...

M. Clair: Oui.

M. Bissonnet: ...en fait, de la région, à ce moment-là c'est notre appréhension qu'il y ait différents tarifs comme la CUM, comme je vous ai expliqué tantôt, Laval, la Rive-Sud. Et je pense que dans cette grande communauté - c'est un exemple que je donne, cela peut être un exemple dans la région de Québec ou dans d'autres régions - lorsqu'on prend des taxis, évidemment on est toujours dans une communauté ou une région très facilement, sans avoir à faire des déplacements... D'ailleurs, la plupart des gens qui travaillent à Laval, à ce moment-là, si le tarif à Laval est meilleur marché que le tarif de Montréal, il est possible que les gens de Montréal appellent les taxis de Laval. À ce moment-là, selon les dispositions de la loi, quelqu'un peut aller chercher à Montréal et le ramener à Laval, point de destination, point d'origine. À ce moment-là, je pense que ce serait encourager, à l'intérieur de trois grandes agglomérations... Si, à Montréal, le tarif est de 0,20 \$ du départ de moins ou 0,10 \$ le kilomètre, cela va encourager les gens de Laval à appeler les taxis de Montréal. C'est de l'autre côté du pont, c'est une affaire de rien.

Donc, cela nous inquiète un peu qu'il y ait des différences de prix dans les tarifs.

M. Clair: Ah, il y a un risque à courir, M. le Président, mais dans la mesure où les ensembles sont beaucoup plus grands que les municipalités, comme c'était le cas autrefois je pense qu'on a là peut-être un moyen terme.

J'aimerais attirer l'attention du député cependant sur le paragraphe 12, pour faire le même amendement que celui qu'il a proposé tantôt, d'ajouter "de prescrire l'obligation de fournir sur demande".

M. Bissonnet: M. le Président, pour les mêmes raisons que nous avons mentionnées, à la suite de la déclaration qu'a faite le ministre des Transports, nous allons adopter l'article 62 tel que modifié.

Le Président (M. Desbiens): À l'article 62, paragraphe 12...

M. Bissonnet: L'article 62 comprenant la modification faite au paragraphe 12, pour les mêmes motifs que nous avons stipulés au ministre, à la suite de la déclaration qu'il a faite tantôt concernant la réglementation, nous allons adopter, sur division, l'article 62 tel qu'amendé.

Le Président (M. Desbiens): Alors l'article 62 adopté tel qu'amendé, sur division.

M. Clair: L'article 63, M. le Président,

prévoit le mécanisme de prise en charge des nouvelles responsabilités par une autorité régionale.

M. Bissonnet: Juste une question, M. le ministre. Votre amendement, que vous nous avez mentionné, quant à la mise en opération des autorités régionales...

M. Clair: Pour les ententes intermunicipales, cela va être à l'article 67.

M. Bissonnet: Ah bon! D'accord.

Le Président (M. Desbiens): Alors, l'article 63 est-il adopté?

M. Polak: Une question, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: Comment est-ce qu'on garantit qu'il y a une certaine uniformité parmi les différentes autorités régionales dans ce règlement?

M. Clair: On vise justement à ne plus obliger l'uniformité à travers le territoire mais de permettre de répondre à des besoins particuliers d'une région à une autre.

M. Polak: Oui, mais est-ce que je comprends qu'il y a une certaine flexibilité qui doit être permise, et que, d'autre part, il doit y avoir certaines conditions de base qui doivent être similaires ou les mêmes un peu partout?

M. Clair: Oui, ce sont des pouvoirs qui vont rester entre les mains du gouvernement.

M. Polak: D'accord.

M. Clair: Sur les 23 pouvoirs, comme je vous le disais tantôt, il y en a treize qui peuvent être délégués aux autorités régionales. Les dix autres demeurent d'application générale.

Le Président (M. Desbiens): L'article 63 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): J'appelle l'article 64. Est-ce que l'article 64 est adopté?

M. Clair: L'article 64, M. le Président, pour répondre aux inquiétudes du député, s'il devait y avoir trop d'écart, on a prévu que le ministre peut désavouer un règlement sur les tarifs adopté en vertu du paragraphe 10 de l'article 62.

Si le ministre constatait, à un moment donné, qu'une autorité régionale va trop loin par rapport à sa voisine, le ministre pourrait désavouer.

Le Président (M. Desbiens): L'article 64 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Article 65.

M. Clair: C'est la mécanique d'entrée en vigueur des règlements.

M. Bissonnet: Quel est le sens, M. le ministre, à titre d'information, du paragraphe 4, lorsque l'on mentionne "s'il y a eu un ordre du ministre de donner suite à certaines recommandations de la commission..."?

M. Clair: C'est parce que, à l'avant-dernier alinéa de l'article 64, on dit que "le ministre peut ordonner à l'autorité régionale de donner suite à des recommandations de la commission" quand la commission a tenu, à la demande du ministre, des audiences sur une augmentation de tarif.

C'est la mécanique pour conserver entre les mains du ministre un pouvoir de désaveu advenant exagération.

Le Président (M. Desbiens): L'article 65 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Une petite précision pour le journal des Débats, s'il vous plaît. L'article 62, 12e, l'amendement qui a été fait, c'est par le député de Jeanne-Mance ?

M. Bissonnet: Non, c'est le ministre qui l'a fait. C'est-à-dire que je l'ai fait sur l'article 60 et le ministre en a proposé un sur 62.

Le Président (M. Desbiens): Paragraphe 12 de l'article 62, amendement du ministre.

M. Bissonnet: C'est un amendement de concordance de par le fait de l'adoption de l'article 60, paragraphe 12.

Le Président (M. Desbiens): Cela va.

M. Polak: M. le Président, je reviens à l'article 65, car on va un peu trop vite. On parle, tout de même, d'un droit de désaveu. Je posais la question tout à l'heure de l'uniformité de certains règlements dépendant de leur caractère; le désaveu du règlement, cela veut dire que le ministre pourrait dire, j'imagine, que telle ou telle autorité régionale va trop loin et on ne l'accepte

pas?

M. Clair: Exact. Mais c'est uniquement sur les tarifs.

M. Polak: Ah, les tarifs!

M. Clair: Afin d'éviter le problème qui était soulevé tantôt par le député de Jeanne-Mance à savoir que la tarification devienne complètement déséquilibrée d'une autorité régionale à l'autre. Adopté?

Le Président (M. Desbiens): L'article 65 est adopté. Article 66?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Article 67, M. le ministre, vous avez un amendement?

M. Clair: À l'article 67, M. le Président, vous vous souvenez que l'Union des municipalités du Québec avait demandé d'être entendue en commission parlementaire parce qu'elle souhaitait que les ententes intermunicipales puissent avoir priorité sur une décision d'une MRC sans que toutes les municipalités d'une même MRC soient tenues de participer à une entente intermunicipale.

Nous donnons suite à leur volonté en quelque sorte en proposant de remplacer l'article 67 du projet de loi par le suivant, et je cite:

"Des municipalités faisant partie du territoire d'une même municipalité régionale de comté peuvent conclure une entente intermunicipale pour créer une régie intermunicipale et la charger de la surveillance et du contrôle du transport par taxi sur leur territoire.

"Toutefois, une municipalité faisant partie d'une agglomération visée dans le paragraphe 1^o du premier alinéa de l'article 60 ne peut conclure une entente en vertu du premier alinéa que si l'ensemble des municipalités de cette agglomération sont parties à l'entente.

"L'entente doit être conclue conformément au Code municipal ou à la Loi sur les cités et villes et copie doit en être transmise à la Commission des transports du Québec.

"Une régie intermunicipale créée en vertu du présent article constitue la seule autorité régionale au sens de la présente Loi sur le territoire des municipalités parties à l'entente".

Je pense que, de cette façon, on vient de donner suite aux attentes du monde municipal.

Sur le plan géographique cela risque de faire un peu du fromage gruyère dans le sens que les agglomérations vont probablement y aller plus vite en ententes intermunicipales et autour il restera des permis TR qui vont

être en circulation et contrôlés à partir de Québec. Compte tenu de la résistance du monde municipal à l'article 67 tel qu'on l'avait libellé, je préfère reculer un peu et permettre qu'il y en ait davantage qui acceptent de s'impliquer.

M. Bissonnet: Autrement dit, si on considère les réclamations du monde municipal, on voulait s'occuper davantage des compétences à l'intérieur des champs de compétence d'aménagement, etc. Il faut que ce soit l'ensemble de toutes les municipalités dans une agglomération... À ce moment-là...

M. Clair: C'est une agglomération, mais avant il fallait que l'entente intervienne entre toutes les municipalités d'une même MRC, ce qui était beaucoup plus exigeant tandis que maintenant on dit: Si ce sont les municipalités d'une agglomération, cela peut aller. Il y a même des agglomérations qui sont constituées d'une seule municipalité. Par exemple, actuellement l'agglomération de Drummondville est constituée comme cela et selon ce que mon président de ligue me disait - je n'ai pas vérifié au ministère, de toute façon il n'existe plus de permis de taxi régional dans toute la MRC de Drummond. Il disait: Pourquoi imposez-vous à toutes les municipalités d'embarquer si, de toute façon, il n'y a plus de permis de taxi dans ces municipalités-là? Nous leur donnons raison en espérant qu'un jour...

M. Bissonnet: M. le ministre, je vais soumettre ce projet d'amendement à mon collègue le député de Laprairie qui est notre responsable des affaires municipales. Je vous demanderais, M. le Président, s'il était possible de suspendre l'article 67 à ce stade de l'étude en commission parlementaire.

M. Clair: Est-ce qu'on ne finit pas ce soir?

M. Bissonnet: Je ne pense pas.

Le Président (M. Desbiens): Il reste 18 minutes.

M. Bissonnet: Je propose la suspension.

M. Clair: Remarquez qu'on vous l'a donné à 11 heures ce matin mais on peut le suspendre. C'est d'accord.

M. Bissonnet: J'ai été pris. Je n'ai pas pu rencontrer mon collègue qui est pris avec le projet de loi 38. Vous connaissez ce projet de loi-là.

Le Président (M. Desbiens): De consentement l'article 67 est suspendu.

Pouvoirs de la Commission des transports

Chapitre 4, les pouvoirs de la Commission des transports du Québec. Vous avez également des amendements à l'article 68, M. le ministre?

M. Clair: Oui, de petits amendements techniques.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce qu'on les passe un par un?

M. Clair: Premièrement, en remplaçant au premier alinéa, à la fin du paragraphe 4, le point par un point virgule. D'accord?

M. Bissonnet: Excellent.

M. Clair: C'est excellent ça?

M. Bissonnet: C'est une grosse amélioration.

Le Président (M. Desbiens): Adopté?

M. Clair: Adopté.

Deuxièmement, en ajoutant après le paragraphe 4 du premier alinéa le paragraphe suivant: "Reconnaître une ligue de propriétaires de taxi par agglomération; enquêter sur la gestion des activités d'une ligue reconnue; finalement, déterminer si la cotisation annuelle prévue par l'article 52 est suffisante pour permettre à la ligue de s'acquitter des responsabilités prévues à l'article 50 et dans le cadre de l'article 52, fixer cette cotisation. Il s'agit de la concordance par rapport à ce qu'on a adopté auparavant.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que ces modifications...

M. Clair: La reconnaissance d'une ligue par agglomération, on a touché à cela tantôt. Il fallait habiliter la commission à le faire. Enquêter sur la gestion des activités d'une ligue reconnue. D'accord?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 68 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): J'appelle l'article 69.

M. Clair: Cela concerne le droit existant.

M. Bissonnet: C'est comme cela se passe actuellement.

M. Clair: C'est ça, c'est le droit existant.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 69 est adopté.

Chapitre V, les dispositions pénales. J'appelle l'article 70. Est-il adopté? (23 h 45)

Dispositions pénales

M. Bissonnet: Quelles sont, M. le ministre, les représentations qui vous ont été faites par les ligues de taxi en ce qui a trait à cet article?

Une voix: D'accord. Adopté, l'article 70.

Le Président (M. Desbiens): L'article 70 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): J'appelle l'article 71.

M. Clair: Je n'ai pas d'amendement, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 71 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clairs Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 72.

M. Clair: "Est partie à l'infraction." C'est le droit régulier, je dirais, même si ce n'est pas de droit commun.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 72 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. À l'article 73, vous avez un amendement, M. le ministre.

M. Clair: Oui, remplacer dans les deuxième et troisième lignes les mots "la présente section" par les mots "le présent chapitre".

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. Est-ce que l'article 73 est adopté tel qu'amendé?

M. Bissonnet: Adopté.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté tel qu'amendé. J'appelle l'article 74.

M. Clair: Avant, M. le Président, je propose l'insertion des articles 73.1, 73.2, 73.3 et 73.4. Est-ce que vous me dispensez de la lecture?

M. Bissonnet: Je vais les lire. Je ne les ai pas encore lus.

M. Clair: Je vais les lire. C'est à la demande de la Communauté urbaine de Montréal, si ma mémoire est fidèle. L'article 73.1 se lirait comme suit: "Le poursuivant peut faire signifier un avis d'infraction à une personne qui contrevient à une disposition de l'un des articles mentionnés à l'article 70.

"Cet avis constitue une dénonciation."

L'article 73.2...

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que vous permettez qu'on les adopte un à la fois? Ce sera plus simple.

M. Clair: Je pense que, si je les lis tous, cela va donner plus le contexte.

M. Bissonnet: Lisez-les tous.

Le Président (M. Desbiens): D'accord.

M. Clair: L'article 73.2: "L'avis d'infraction décrit l'infraction, spécifie l'amende minimale et le montant des frais et indique au contrevenant qu'il peut payer le montant requis dans les 20 jours à l'endroit indiqué.

"Ces frais sont de 5 \$."

L'article 73.3: "Si le contrevenant paie le montant requis dans le délai et à l'endroit fixés, il est considéré comme ayant plaidé coupable. Ce paiement ne peut cependant pas être considéré comme un aveu de responsabilité civile.

"À défaut d'un tel paiement, une sommation est signifiée au contrevenant."

L'article 73.4: "L'omission de signifier l'avis d'infraction ne peut être invoquée à l'encontre du poursuivant et il n'est pas nécessaire d'alléguer qu'il a été signifié ni d'en faire la preuve.

"Toutefois, le contrevenant qui, lors de la comparution, admet sa culpabilité et

prouve ensuite que l'avis d'infraction ne lui a pas été signifié ne peut être condamné à payer un montant plus élevé que celui qu'il aurait été tenu de payer en vertu de l'avis."

Il s'agit simplement, dans le fond, de prévoir une procédure plus expéditive que les anciennes procédures dans ce domaine.

M. Bissonnet: Des procédures qui sont courantes pour ce qui est des billets d'infraction, j'imagine?

M. Clair: C'est cela, plutôt que d'être convoqué en Cour municipale, etc.

M. Bissonnet: C'est comme pour un billet d'infraction.

M. Clair: C'est exact.

M. Polak: M. le Président, j'ai une question.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: C'est un peu une justice par ordinateur. De cette façon, un juge de la Cour municipale, très souvent, même dans le cas d'une petite infraction, a le droit de donner une petite leçon de morale à quelqu'un qui comparaît devant lui, de faire telle chose, tandis qu'ici on dit: Voici, l'amende est minimale; payez-la et c'est fini, 5 \$ de frais. Il peut y avoir des cas où on procède tout de même par sommation. À quelqu'un de troisième infraction, on pourra dire: Venez donc devant le tribunal.

M. Clair: Si la personne ne paie pas ou récidive, ou quoi que ce soit, à un moment donné, il est toujours possible de procéder par sommation, mais on est en matière de responsabilité stricte où les tribunaux imposent toujours l'amende minimale. Je ne vois pas pourquoi on ferait supporter à la collectivité des frais inutiles, quand ce n'est pas nécessaire.

M. Polak: En tout cas, on dit à l'article 73: "Le poursuivant peut faire signifier..." Donc il a encore l'option de le poursuivre autrement.

Le Président (M. Desbiens): L'article 73.1 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. L'article 73.2 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté.

L'article 73.3 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté.

L'article 73.4 est-il adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Les quatre nouveaux articles sont adoptés. J'appelle l'article 74.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): L'article 74 est adopté. Article 75. M. le ministre.

M. Polak: Pourriez-vous m'expliquer quel est le sens de l'article 74? Qu'est-ce que cela veut dire? Pourquoi y a-t-il cette présomption, pourquoi le dire?

M. Clair: Cela crée une présomption "réfragable", c'est-à-dire ce qu'on appelait une présomption juris tantum.

M. Polak: "Sauf preuve contraire." Pourquoi le dire? Quant à moi, si vous ne l'aviez pas dit, je l'avais compris déjà. Je pense toujours que le législateur est intelligent. Il doit y avoir une raison.

M. Clair: C'est parce que les procureurs du gouvernement ne sont pas assez bons et ils ont besoin d'avoir...

M. Polak: Ils ont besoin de quoi?

M. Clair: Non, simplement, ce sont des dispositions qui existent déjà dans la Loi sur les transports. On reconduit des dispositions qui existaient déjà. Effectivement, j'imagine que, dans ces causes-là, il était extrêmement difficile, dans certains cas, de faire la preuve de la contravention à la loi. C'est la raison pour laquelle, à un moment donné, on a inscrit dans la loi une présomption que la preuve incombe à celui qui est poursuivi. Autrement, comme cela se passe toujours par collusion dans ce cas, il devient extrêmement difficile de faire la preuve s'il n'y a pas une présomption juris tantum.

Le Président (M. Desbiens): Est-ce que l'article 74 est adopté?

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 75. M. le ministre.

M. Clair: Je propose, M. le Président, de modifier l'article 75 par le remplacement, à la fin du premier alinéa, du chiffre 72 heures par 48 heures, pour fins

d'harmonisation par rapport à ce qui se passe généralement.

M. Bissonnet: Pouvez-vous expliquer "un avis"? C'est probablement pour une automobile qui n'est pas sécuritaire. Est-ce bien cela? Une infraction à l'article 70. Qu'est-ce qui peut arriver? "Un avis de remédier", c'est quoi, en principe?

M. Clair: Comme cela existe dans le Code de la sécurité routière. Dans certains cas, c'est le pouvoir de donner un avis de 48 heures, comme on l'appelle régulièrement.

M. Bissonnet: Mais pourquoi? Comme on a prévu un avis de 72 heures, peut-être que dans l'industrie du taxi...

M. Clair: Pourquoi avait-on mis 72 heures? Parce que c'est 72 heures dans la Loi sur les transports; par contre, c'est 48 heures dans le Code de la sécurité routière. C'est la CUM qui avait attiré notre attention là-dessus. Pour 24 heures, je ne ferai pas une guerre sainte là-dessus.

M. Bissonnet: Mais, si l'on prévoit un délai de 72 heures dans la Loi sur les transports, j'imagine qu'il doit y avoir un but pour qu'on ait indiqué 72 heures. Je ne sais pas si c'est au cas où cela arrive durant une fin de semaine, le samedi et le dimanche; c'est peut-être plus compliqué. Il faut toujours que le gars gagne sa vie pendant ce temps.

M. Clair: La Loi sur les transports, avec sa disposition des 72 heures, est plus ancienne que la loi des 48 heures du Code de la sécurité routière, premièrement. Deuxièmement, comme il s'agit, dans la plupart des cas, de sécurité, la CUM nous a demandé que ce soit un délai de 48 heures parce que, si les freins sont défectueux, on n'a pas avantage à donner 72 heures; 48 heures sont suffisantes, surtout que les taxis circulent, en grande partie, en milieu urbain et ont accès à des services de garage et autres pour procéder rapidement à ces réparations.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Bellechasse.

M. Lachance: Si je comprends bien cet article, M. le Président, cela veut dire qu'on accorde au contrevenant la chance de se corriger avant de passer à une infraction qui consisterait, pour lui, à payer une amende. On donne la chance au coureur.

M. Clair: C'est cela. C'est afin de démontrer que l'objectif n'est pas de monter une machine à piastres, mais de s'assurer que la loi est respectée et que les conditions d'utilisation sont respectées.

M. Lachance: Donc, il ne serait pas question tout de suite pour quelqu'un de prendre le contrevenant en défaut et de lui dire: Tu devras payer une amende.

M. Clair: D'un autre côté, le policier n'est pas obligé de donner des délais de 48 heures en 48 heures.

M. Bissonnet: Il donne souvent un billet et il dit: Viens nous montrer ton auto dans 48 heures.

M. Clair: C'est cela.

M. Bissonnet: En fait, cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de contravention. Le dimanche, est-ce que le service pour les avis est en fonction? Disons, par exemple, que quelqu'un a un avis de 48 heures le vendredi, est-ce que le dimanche ce service-là fonctionne?

M. Clair: C'est un jour férié.

M. Bissonnet: En fait, il peut faire réparer le samedi, mais, s'il le fait seulement le lundi, il ne respectera pas les délais, compte tenu que les voitures-taxis, fonctionnent six ou sept jours par semaine.

M. Clair: Vous fouillez dans mes souvenirs les plus lointains, mais je me demande si dans la Loi sur les poursuites sommaires il n'est pas prévu que, lorsqu'il y a un avis préalable, les samedis et les dimanches ne comptent pas.

M. Bissonnet: Je ne le sais pas; je ne pourrais pas vous le dire.

M. Clair: Vous soulevez une question qui m'embarresse.

M. Bissonnet: M. l'ex-juge, est-ce que vous pourriez nous dire cela?

M. Polak: C'est toujours très difficile pour moi de parler de sécurité routière. Pour moi, c'est 48 heures.

M. Lachance: Je pense qu'une pratique existe, en tout cas au niveau de la Sûreté du Québec, à savoir qu'on ne fasse pas preuve d'une rigidité absolue là-dessus. Dans la pratique, on tient compte, je pense...

M. Clair: Vous n'avez pas la Loi sur les poursuites sommaires?

M. Bissonnet: M. le ministre, s'il s'agit d'infractions au Code de sécurité, c'est prévu par le Code de sécurité routière. Qu'est-ce que cela vient faire ici? Si dans le Code de sécurité routière on prévoit qu'une infraction à la sécurité amène un billet de 48 heures,

les 72 heures ne s'appliquent pas à la sécurité parce que c'est déjà réglementé par le Code de sécurité.

M. Clair: Non, c'est pour d'autres types d'infractions, c'est sûr.

M. Bissonnet: C'est ce que je me demande. Un transport privé doit être effectué en accordant au client l'exclusivité du taxi.

M. Clair: Prenez un exemple: le "pocket number" est mal affiché ou encore il est mal éclairé ou le collant qui indique la tarification est décollé. Ce sont des infractions spécifiques. Il faut qu'il y ait un délai et je pense que c'est normal que le délai soit de 48 heures.

M. Bissonnet: Si c'est en fin de semaine, c'est un problème.

M. Clair: On va vérifier de notre côté pour voir, quant à ce délai de 48 heures, si c'est par pratique ou si c'est en vertu de la loi que les samedis et les dimanches ne comptent pas.

M. Bissonnet: C'est peut-être difficile les samedis et les dimanches.

M. Clair: Il faudrait voir aussi comment cela est fait au Code de la sécurité routière, parce qu'on stipule 48 heures dans le code.

M. Bissonnet: D'accord. Je propose de suspendre l'article 75.

M. Clair: Je proposerais qu'on l'adopte. D'accord?

M. Bissonnet: Cela ne change pas grand-chose.

M. Clair: Vous allez vous en souvenir, M. le Président, que l'article 75 est en suspens?

M. Bissonnet: Les articles 75 et 67 sont en suspens.

M. Clair: D'accord.

Le Président (M. Desbiens): Il est minuit.

M. Bissonnet: Je propose l'ajournement.

Une voix: Il ne reste que deux articles dans le chapitre, 76 et 77.

M. Bissonnet: D'accord, on va finir ce chapitre-là.

Le Président (M. Desbiens): On

complète le chapitre simplement?

M. Bissonnet: Oui, consentement pour compléter le chapitre avec 76 et 77.

Le Président (M. Desbiens): L'article 75 est suspendu. J'appelle l'article 76.

M. Clair: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. J'appelle l'article 77.

M. Bissonnet: Adopté.

Le Président (M. Desbiens): Adopté. La commission élue permanente des transports ajourne ses travaux...

M. le député de Sainte-Anne.

M. Polak: À l'article 77, on parle d'une cour municipale. Ils ont la Communauté urbaine de Montréal comme autorité régionale. J'imagine qu'on veut dire la Cour municipale qui a juridiction dans les municipalités qui font partie de cette autorité régionale. On peut avoir une autorité régionale qui a plusieurs cours municipales.

M. Clair: À ce moment-là, il y a plusieurs cours municipales qui peuvent être habilitées.

M. Polak: Au lieu de dire "à la juridiction d'une cour municipale", il faudrait peut-être prévoir la possibilité d'en avoir plusieurs" Westmount, Côte-Saint-Luc, etc., en ont tous.

M. Clair: Oui, c'est cela, c'est l'effet de cela. "Lorsque le territoire d'une autorité régionale est soumis, en tout ou en partie, à la juridiction d'une cour municipale, une poursuite peut alors être intentée..."

M. Polak: D'accord.

M. Clair: ...devant cette cour."

M. Polak: En partie, oui, oui. D'accord.

Le Président (M. Desbiens): Alors, la commission élue permanente des transports ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 1)