



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 (2)

Le jeudi 8 décembre 1983 - No 187

Président: M. Richard Guay

Table des matières

Articles en suspens	B-10339
Transport par automobile non immatriculée comme taxi effectué avant le 16 novembre 1983	B-10347
Autres permis de taxi spécialisés	B-10353
Dispositions diverses	B-10353

Intervenants

M. Marcel Gagnon, président  
M. Michel Clair  
M. Michel Bissonnet  
M. Jean-Pierre Saintonge  
M. Maximilien Polak

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 jeudi 8 décembre 1983

Étude du projet de loi 47

(Onze heures trente-cinq minutes)

Le **Président** (M. Gagnon): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission élue permanente des transports se réunit aux fins de poursuivre l'étude article par article du projet de loi 47, Loi sur le transport par taxi.

Avant de faire la nomenclature des membres de cette commission, j'aimerais attirer l'attention de tout le monde sur le fait que nous sommes dans une salle où cela travaille plus ou moins bien. On me faisait remarquer hier que, lorsque plusieurs parlent en même temps, même si on est assez loin de nos micros, ils enregistrent pareil. Il faudrait peut-être faire attention aux conversations qu'il y aura autour de cette table.

Les membres de cette commission sont: MM. Bissonnet (Jeanne-Mance), Blouin (Rousseau), Polak (Sainte-Anne), Clair (Drummond), Desbiens (Dubuc), Lachance (Bellechasse), Laplante (Bourassa), Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Mathieu (Beauce-Sud), Rodrigue (Vimont), Saintonge (Laprairie).

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) et Perron (Duplessis).

Le rapporteur est le député de Kamouraska-Témiscouata.

Nous en étions rendus à l'article 78, mais deux articles avaient été suspendus: l'article 67...

**M. Bissonnet:** M. le Président, je voudrais...

**Le Président (M. Gagnon):** Oui, M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** ...faire une motion, compte tenu qu'un porte-parole du Parti libéral, sur les affaires municipales est avec nous ce matin, de reconsidérer l'article 66 et d'étudier après les articles 67 et 75 qui sont dans la même lignée. Est-ce qu'il y a un consentement pour reprendre l'étude de l'article 66?

**Le Président (M. Gagnon):** Est-ce qu'il y a consentement pour reprendre l'étude de l'article 66?

**M. Bissonnet:** C'est que l'article 66 va avec 67. Si on fait un débat sur l'article 67, on va revenir à l'article 66. Alors, j'aimerais commencer par l'article 66 et discuter en même temps des deux articles.

**M. Clair:** Je n'aime pas beaucoup qu'on revienne en arrière sur des articles qui ont été adoptés, surtout quand je pense que tout le débat peut se faire sur l'article 67. C'est plus pour une question de principe que pour quoi que ce soit d'autre. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on fasse un débat très large sur l'article 67, mais, ne connaissant pas les intentions du parti de l'Opposition, j'aurais de la difficulté à donner mon consentement si jamais ils ont envie de passer une journée sur chacun des articles.

**M. Bissonnet:** M. le ministre, ce n'est pas notre objectif et vous le savez très bien.

**M. Saintonge:** Allez-y sur l'article 67 et, s'il y a quelque chose, on va demander à rouvrir l'autre.

**Le Président (M. Gagnon):** On va reprendre l'article 67.

**M. Clair:** On peut faire un débat large, même si cela touche l'article 66.

**M. Saintonge:** Après, on pourra rouvrir l'autre.

**M. Clair:** Parfait, entendu.

**Le Président (M. Gagnon):** Est-ce que cela va? M. le député de Laprairie.

#### Articles en suspens

**M. Saintonge:** M. le Président, j'aurais quelques questions à poser au ministre. En fait, c'est concernant toute la question des MRC. Il y a non seulement des vœux ou des souhaits, mais même des attentes ou des principes qui ont été exprimés par les unions des municipalités, autant l'UMQ que l'UMRCQ, dans le sens qu'on ne délègue pas à l'autorité régionale, c'est-à-dire à la MRC, en fin de compte, au sens de la loi, les pouvoirs exercés aux articles 62 et suivants où on parle des pouvoirs de réglementation d'une autorité régionale. Le vœu au niveau des unions et même des municipalités est que le pouvoir soit confié aux municipalités

qui, elles, à leur tour, pourront par décision majoritaire et même par décision unanime référer la compétence en question à la MRC qui pourra, à son tour, accepter de réglementer toute la question, même si, dans un tel cas, certaines municipalités faisant partie d'une MRC pourraient ne pas vouloir participer à une telle entente. C'est à l'article 67 du projet tel qu'on le connaît actuellement, tel qu'il existait. Je sais que vous avez un amendement à apporter à cet article, mais je pense que cela ne corrige pas la situation entièrement. On reste toujours au niveau de l'article 66 qui dit qu'un règlement "doit être adopté à la majorité des deux tiers des voix." Donc, dans le cas où certaines municipalités ne voudraient pas, justement prendre en charge la réglementation sur le taxi ou la confier à la MRC, ou ne voudraient pas participer à une telle réglementation, si, globalement, la MRC, aux deux tiers, vote pour, les municipalités qui seraient contre, qui seraient dans le tiers défavorable à cela, seraient quand même couvertes par une telle décision, d'une part.

L'article 67 prévoit: "Des municipalités faisant partie du territoire d'une même MRC 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."

Le problème, c'est que: "Toutefois, une municipalité faisant partie d'une agglomération visée dans le paragraphe 1 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."

On sait que par le premier alinéa de l'article 60, l'agglomération qui sera visée sera une agglomération décrétée par le gouvernement. Dans un tel cas, si l'agglomération qui est visée par l'article 60, paragraphe 1, est décrétée par le gouvernement, suivant la loi...

**M. Clair:** Oui.

**M. Saintonge:** ...à ce moment, toutes les municipalités qui sont dans de telles agglomérations ne pourront pas faire valoir une dissidence et elles seront obligées d'être parties à l'entente comme telle au niveau de la MRC. La question fondamentale, c'est qu'une telle façon de procéder ne respecterait d'aucune façon les intentions du gouvernement qui ont été manifestées et par le ministre des Affaires municipales et par le ministre délégué à l'Aménagement, en ce sens qu'il n'y aurait pas de décentralisation au niveau des MRC avant la tenue d'une conférence intermunicipale sur cela, une conférence Québec-municipalités qui devait avoir lieu à l'été 1983, qui a été remise et subséquemment reportée à l'automne et qu'on

annonce pour la fin de l'hiver ou le printemps de 1984. Par cette façon d'agir, dans la loi 47, on contrevient en quelque sorte aux assurances qui avaient été données par ces deux ministres qu'une telle décentralisation n'aurait pas lieu, et qu'aucun pouvoir ne serait accordé aux MRC à moins d'une entente des municipalités concernées.

Je maintiens qu'actuellement, dans la façon de procéder en ce qui concerne la Loi sur le transport par taxi, on contrevient à ces dispositions puisque certaines municipalités, malgré leur dissidence, seront forcées d'être régies au niveau du taxi par la MRC et de participer aux ententes. Ce sont les représentations que je fais au ministre dans le sens que je renouvelle un peu ce que j'avais dit dans ma première intervention en deuxième lecture.

**M. Clair:** M. le Président, il y a plusieurs choses à dire au député de Laprairie. La première, c'est qu'en aucune façon nous ne contrevenons aux engagements que mes collègues ont pris à l'égard du monde municipal et des municipalités régionales de comté de leur imposer un nouveau partage de pouvoirs ou de leur décentraliser des factures et de ne pas faire en sorte que les municipalités soient impliquées contre leur volonté dans une décentralisation quelconque. En aucune façon nous ne revenons en arrière sur cela puisque le principe fondamental du projet de loi c'est de permettre aux municipalités et aux communautés urbaines ou régionales qui le désirent, de partager différemment les responsabilités et l'organisation d'un mode de transport de personnes qui est aussi important et qui a autant de potentiel en milieu rural qu'en milieu urbain. C'est le premier point que je tiens à faire valoir. En aucune façon nous n'imposons quoi que ce soit à qui que ce soit dans ce dossier.

Deuxièmement, le député n'a pas suffisamment pris connaissance de l'amendement que j'ai proposé à l'article 67. Peut-être - je ne lui en tiens pas rigueur, parce que c'est un secteur assez complexe - qu'il ne sait pas suffisamment comment fonctionne le taxi au Québec. À la suite de la réforme de 1972-1973, il existe deux types... J'aimerais cela que le député porte attention à mes paroles.

**M. Saintonge:** J'écoute attentivement.  
(11 h 45)

**M. Clair:** C'est parce que vous lisez l'amendement, on y reviendra tantôt. Il existe donc deux sortes de permis de taxi, des permis dits "agglomération" et des permis dits TR, taxi régional. Les agglomérations sont rarement constituées d'une seule municipalité et regroupent, la plupart du temps, plusieurs municipalités, justement parce qu'elles représentent

l'agglomération. Cela a été un des acquis importants de la réforme du taxi de 1973, alors qu'auparavant le taxi relevait essentiellement et complètement de la municipalité dans une agglomération comme Drummondville, par exemple, où il y avait Drummondville, Drummondville-Sud, Saint-Charles, Grantham-Ouest et Saint-Nicéphore qui avaient chacune leurs règlements sur le taxi. Cela a donné lieu à une confusion sans nom. L'idée est venue de reconnaître des agglomérations pour les fins du taxi. Il existe 53 agglomérations au Québec. Dans ces agglomérations, on retrouve de tout. On retrouve des agglomérations qui ne recouvrent qu'une seule ville, on retrouve des agglomérations qui regroupent une campagne, une ville importante ou encore plusieurs villes importantes. Par exemple, l'agglomération de Longueuil est constituée du territoire des municipalités de Brossard, Greenfield-Park, Lemoyne, Longueuil, Saint-Hubert et Saint-Lambert. Je ne connais pas bien la configuration dans le coin, mais cela doit correspondre pas mal à la municipalité régionale de comté de la région, aussi. Si on prend l'île de Laval, il y a une seule agglomération et elle couvre exactement le territoire de la MRC.

Alors, si on veut permettre une prise en charge à un niveau qui correspond aux besoins de transport par taxi, il nous faut faire preuve de souplesse. C'est la raison pour laquelle nous voulions conserver les acquis de la réforme de 1973 en ce qui concerne la constitution d'agglomérations de taxis. Nous ne voulions pas retourner au morcellement en 1400 municipalités de la réglementation sur le taxi. Nous ne voulions pas, par ailleurs, priver les municipalités de moyens qui sont à leur portée pour faire fonctionner le taxi de la façon la plus efficace, la plus productive et la moins coûteuse possible. C'est la raison pour laquelle, au départ, nous avons prévu pouvoir proposer un nouveau partage des responsabilités avec les communautés urbaines. Cela, je pense, ne crée pas de problème. Ces entités sont, effectivement, les mieux habilitées à participer à un nouveau partage de pouvoirs.

En dehors du territoire des communautés, nous avions le choix de dire: Nous revenons au morcellement d'avant 1973. Cette hypothèse est rejetée par tout le monde. Nous avions l'autre possibilité, soit de déléguer la responsabilité à la municipalité régionale de comté ou, encore, à l'ensemble des municipalités d'une même MRC, à la condition que toutes les municipalités d'une même MRC participent à l'entente. C'était le contenu de l'article 67, tel qu'il apparaissait auparavant. L'article 67 prévoyait que les municipalités pouvaient signer une entente intermunicipale, à la condition qu'elles soient toutes signataires. À

ce moment, cela demandait l'unanimité, mais on prévoyait cependant que la MRC, par un vote des deux tiers, pouvait décider de s'approprier la juridiction.

Fort des commentaires qui nous ont été faits par le monde municipal, même si je trouve que c'est un compromis, j'ai finalement accepté que cela puisse être seulement les municipalités qui font partie d'une agglomération qui puissent signer une entente intermunicipale. À ce moment, j'ai bien signalé au dernier paragraphe que, si une telle régie intermunicipale est créée, elle constitue la seule autorité régionale dans le territoire. C'est le dernier paragraphe de l'article 67 tel que modifié.

C'est donc dire qu'on prend le risque suivant: que, dans une même municipalité régionale de comté, le coeur de la municipalité régionale de comté décide de signer une entente intermunicipale, de prendre en charge le taxi, mais qu'il y ait désintéressement, cependant, quant au territoire rural aux alentours. J'avoue que c'est une concession que je fais parce que cela veut dire, à ce moment-là, que le Québec va devenir une espèce de fromage gruyère. En effet, si je prends l'exemple de ma MRC qui comporte 25 ou 26 municipalités, il y a éventuellement quatre municipalités qui peuvent être intéressées à constituer l'agglomération. Je n'ai pas eu l'occasion de le vérifier, mais, selon ce que le président de la Ligue de taxis de Drummondville m'indiquait, il n'existe plus de permis de transport par taxi régional dans le reste de la municipalité régionale de comté. Cela veut dire qu'il n'y a plus d'intérêt pour des propriétaires de taxi, dans le cadre actuel, à y aller. Si on ne modifie pas cela, il y a de bonnes chances qu'il n'y en ait pas, non plus.

Je trouve cela regrettable, mais, puisque je ne veux pas agresser les municipalités, je préfère prendre la chance du gruyère que de prendre la chance que personne ne soit intéressé à développer un nouveau partage des responsabilités. En aucun temps on ne force qui que ce soit à le faire. Je trouve qu'il aurait été avantageux de conserver l'article 67 tel qu'il existait pour s'assurer que le milieu rural, si les élus municipaux décident de prendre en charge le taxi, soit, lui aussi, assuré de services par taxi de toutes espèces. Il est possible d'en développer. On pense que c'est possible. Mais devant la position des municipalités, j'ai préféré reculer d'un pas et espérer que, d'ici à une dizaine d'années, on pourra aller plus loin.

Je pense que, si on veut s'assurer que les agglomérations de taxi, au minimum, puissent connaître un développement important à court terme, c'était préférable, finalement, d'en venir à l'amendement que j'ai proposé.

Si, dans certains cas, on dit que l'Union des municipalités et l'Union des municipalités régionales de comté s'opposent à tout nouveau partage des responsabilités, je dois vous dire, sans vouloir diminuer aucunement l'importance du rôle joué par l'Union des municipalités et par l'Union des municipalités régionales de comté, que, comme ministre des Transports - je pèse bien mes mots - j'ai été en mesure de vérifier à de très nombreuses reprises que les municipalités régionales de comté et les maires étaient personnellement en désaccord avec les déclarations et les prises de position officielles de l'Union des municipalités régionales de comté.

Je vais aller plus loin que cela. Je ne vous donnerai pas de noms parce que je ne voudrais pas mettre le maire en question dans l'embaras. En ce qui concerne la réorganisation du transport en commun en périphérie de Montréal, un maire bien connu de la région de Montréal m'a dit privément la semaine dernière: M. le ministre, je suis tout à fait en accord avec ce que vous êtes en train de faire pour la réorganisation du transport en commun. C'est la solution. C'est ce dont on a besoin pour réorganiser le transport en commun. Vous pouvez compter sur l'appui de ma municipalité, mais l'Union des municipalités du Québec m'a dit de ne pas dire qu'on était d'accord. Vous allez m'excuser, mais les déclarations que je vais faire vont être contraires à ce que je vous dis. C'est arrivé.

En matière de voirie rurale, il y a des municipalités régionales de comté qui voudraient vivre des expériences pilotes. Demandez-le à mon collègue, François Gendron, et demandez-le-moi. Il y en a plus qu'on n'est prêt à en accepter parce que je considère, comme ministre des Transports, qu'il faut y aller très prudemment là-dedans.

Je pense que c'est un peu la même chose dans le domaine du taxi. Je conçois très bien et j'accepte fort bien que l'Union des municipalités et l'Union des municipalités régionales de comté veuillent définir à long terme avec le gouvernement du Québec, qui est celui qui a la responsabilité juridictionnelle à leur égard, quel est l'avenir du partage des pouvoirs de façon importante. Mais dans la mesure où on ne fait que leur offrir des pouvoirs pour mieux répondre aux besoins de transport des personnes dans leur territoire, si elles veulent s'en charger, comme l'a déjà dit un de mes collègues, y a-t-il quelqu'un qui peut avoir l'âme assez basse pour être contre cela? Il me semble que ce n'est pas possible.

**Le Président (M. Gagnon):** M. le député de Laprairie.

**M. Saintonge:** M. le ministre, le fait n'est pas que les municipalités sont contre.

Justement, si les municipalités sont d'accord, c'est de le ramener à cela. Mais vous mentionnez: Les municipalités qui le désirent. C'est le danger actuellement, de par la loi. Au niveau des agglomérations, je vous concède que je ne suis pas au courant.

M. Clair: Je ne vous blâme pas, c'est très complexe.

**M. Saintonge:** Deuxièmement, les deux unions, dans certains cas, ne font pas, évidemment, l'unanimité de tous leurs membres; je pense que c'est normal. Il suffit de voir les résolutions adoptées lors des congrès des deux unions pour se rendre compte que l'ensemble des municipalités, à une majorité extrêmement forte, ont toujours dit que la décentralisation des pouvoirs à la MRC pourrait se faire uniquement sur consentement unanime des municipalités. L'ensemble des municipalités qui veulent participer à une décentralisation au niveau d'une MRC ou confier des pouvoirs à la MRC s'organiseront par une entente intermunicipale, comme le prévoit d'une certaine façon l'article 67.

Le danger que je vois, malgré l'article 67, au niveau de l'article 66, demeure dans certains cas où des municipalités qui ne désireraient pas participer pourraient être quand même forcées d'être sous la coupe de l'autorité régionale de la MRC dans le cas du taxi. Ce n'est pas garanti que dans certains endroits... Aux deux tiers des voix, dans certaines régions, au niveau de la MRC, s'il n'y a pas une entente unanime, une ou deux municipalités, qui seraient des municipalités rurales, pourraient être forcées de participer avec des municipalités régies par le Code municipal ou par la Loi sur les cités et villes à la réglementation du taxi. Elles seraient soumises à cela, à un partage et même à des coûts que cela pourrait entraîner. Donc, les municipalités qui ne le désireraient vraiment pas seraient obligées de participer d'une certaine façon à la décentralisation des pouvoirs au niveau de la MRC. C'est cela le danger. C'est la seule crainte du milieu municipal.

Le milieu municipal attend depuis quand même plus d'une année. J'étais présent à une réunion de l'Union des municipalités du Québec où le ministre Gendron avait clairement spécifié, il y a un an et demi, que tant et aussi longtemps que la conférence sur la décentralisation Québec-municipalités n'aurait pas lieu - c'était prévu pour l'été 1983, il parlait du mois d'août 1983 - il n'y aurait pas de pouvoirs confiés aux MRC entre-temps. Je suis d'accord avec vous que, dans certains cas, des municipalités peuvent désirer se réunir, se regrouper.

En terminant, la loi 45, qui a été déposée par le ministre des Affaires municipales et qui sera étudiée avant la fin

de la session, probablement la semaine prochaine, prévoit justement des ententes intermunicipales possibles où les municipalités qui le veulent, dans une MRC, peuvent participer. Une espèce de "opting out" est conféré aux autres municipalités qui ne veulent pas être présentes là-dessus. La MRC, par résolution, acceptera de régir l'entente en question pour les municipalités qui en font partie. Seulement les municipalités qui y participeront, évidemment, auront le droit de voter et de participer aux décisions. Le partage des coûts se fera à ce niveau. C'est une modification qui a été apportée à Loi sur les cités et villes et au Code municipal par la loi 45. Un tel genre d'amendement aurait été satisfaisant, je pense, au niveau du taxi pour permettre aux municipalités de conférer à l'autorité régionale de la MRC le pouvoir seulement sur les municipalités qui le veulent. Cela pourrait aussi permettre, M. le ministre - c'est un commentaire que j'avais eu d'un préfet et aussi d'un président d'union - dans deux MRC voisines, qu'une municipalité qui est dans une MRC puisse faire partie d'une entente avec d'autres municipalités de la MRC voisine au niveau du taxi; cela pourrait être profitable. Je vous donne l'exemple de Laprairie qui est dans une MRC, mais qui pourrait fonctionner davantage avec des villes d'une MRC voisine, comme Champlain.

**Le Président (M. Gagnon):** M. le ministre.

**M. Clair:** Il y a deux cas dans tout le Québec qui sont susceptibles de se présenter. Pour répondre précisément à la question du député qui a dit: Avec le vote des deux tiers, une MRC pourrait imposer sa réglementation ou des frais à une municipalité participante, j'aimerais ramener le député à l'article 62 du projet de loi qu'on a déjà adopté. Il faut bien voir de quoi on parle. Quels sont les pouvoirs qui seraient délégués, partagés par une municipalité régionale de comté, une entente intermunicipale ou une communauté urbaine? On peut le lire: "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, et édicter, eu égard à des types de transport qu'elle indique et le cas échéant pour le territoire qu'elle indique, des normes, des conditions, des modalités et des prescriptions particulières."

Il va y avoir, en ce qui concerne les normes de construction, des modèles qui vont être disponibles au ministère des Transports. Cela ne coûte rien. Cela donne, cependant, le pouvoir d'indiquer, de prescrire quel type

de transport ils désirent en matière de transport par taxi.

Deuxièmement, "interdire ou normaliser l'affichage commercial sur un taxi." Ce n'est pas quelque chose qui coûte si cher que cela. C'est la préparation d'un règlement. Comme je le disais hier, cela dépend si l'on veut que nos véhicules-taxis deviennent des arbres de Noël ou pas. Je pense que ce n'est pas quelque chose qui est coûteux. (12 heures)

"Édicter des normes, des conditions ou des modalités d'opération pour chaque type de transport qu'elle indique aux endroits qu'elle indique; autoriser les titulaires de permis de taxi à effectuer les types de transport qu'elle indique aux endroits qu'elle indique; prescrire l'obligation d'être titulaire d'un permis pour exercer le métier de chauffeur, établir les catégories de ce permis, déterminer les conditions et les modalités de délivrance, de renouvellement, de suspension et de révocation de ce permis, en prescrire la forme et le contenu, prévoir pour quel territoire il est délivré, fixer des droits exigibles pour sa délivrance et son renouvellement, habiliter une personne à le délivrer et en prescrire l'affichage." 5800 permis sur 10 000 sont concentrés à Montréal, le reste est éparpillé au Québec. Je peux vous donner l'exemple de l'agglomération de Drummondville, c'est 42 permis pour toute la MRC de Drummond. Ce n'est pas une facture énorme qu'on vient d'envoyer à qui que ce soit.

"Établir un système de points de pénalité d'après lequel un permis de chauffeur est révoqué." Les gens se plaignent parfois, dans certaines municipalités, que la qualité du service se dégrade et qu'en conséquence il y aurait lieu d'avoir un système de pénalité. "Prescrire les règles d'éthique des chauffeurs de taxi; déterminer les stipulations minimales que doit contenir un contrat écrit de transport par taxi et en prescrire la formule"; fixer les taux et tarifs; autoriser les titulaires à effectuer un transport par taxi à un prix différent des taux et tarifs en vigueur; prescrire l'obligation de fournir sur demande un reçu."

Je pense qu'il faut bien voir qu'il s'agit davantage de donner à ceux qui le veulent un pouvoir d'intervention. Je l'ai dit tantôt au député et je le répète: Il m'apparaît qu'il serait de beaucoup préférable que cela se fasse sur tout le territoire d'une municipalité régionale de comté. Mais, si tant est qu'il y a de la résistance, les plus volontaires, les plus intéressées au transport par taxi sont certainement les agglomérations existantes ou celles qui pourraient être modifiées à la demande du milieu. Les agglomérations ont toujours été modifiées non pas selon la volonté unilatérale du gouvernement, mais à la demande du milieu, soit des chauffeurs, soit des villes ou des municipalités qui

désirent faire partie d'une agglomération. Le gouvernement n'a aucun intérêt à étendre inutilement une agglomération de taxi. On en amende régulièrement trois ou quatre par année.

Toutes les chances indiquent que cela va commencer effectivement par l'article 67, mais si, dans X mois ou années, il y a un territoire donné où il apparaît préférable que cela se fasse au niveau de la municipalité régionale de comté, on dit simplement, à l'article 66, que cela pourra se faire. S'il y a des amendements qui sont apportés éventuellement à la loi 125 en ce qui concerne l'administration d'ententes intermunicipales par une MRC, sauf erreur, l'article 67 va tomber sous cette loi. Dans la loi générale, on dit qu'une entente intermunicipale peut être confiée pour administration à une MRC; les règles générales d'application de la loi 125 vont s'appliquer également à celle-ci.

**M. Saintonge:** La Loi sur les cités et villes.

**M. Clair:** C'est cela. Cela va s'appliquer à cela. Je pense qu'il y a eu une certaine incompréhension de la part du monde municipal de ce que nous entendions faire. Je pense que les municipalités se sont imaginées qu'on voulait décentraliser des factures, alors que nous voulons simplement mieux partager les pouvoirs avec elles en leur donnant la possibilité d'intervenir. Quand on a fait la réforme sur le transport scolaire, la loi 31 qui a introduit la polyvalence dans le transport scolaire, si ma mémoire est fidèle, les unions sont venues me dire exactement la même chose. Aujourd'hui, dans une quarantaine de commissions scolaires - entre 30 et 40, je n'ai pas le chiffre exact - les autobus scolaires ont été autorisés à laisser monter d'autres personnes que des écoliers à bord lorsqu'il y a de la place sur les circuits réguliers. Au cours de l'été dernier, sans qu'il en coûte un sou à quelque municipalité que ce soit, les municipalités ont pu, soit pour leur organisation de loisirs, de clubs d'âge d'or ou autres, faire affaires avec des transporteurs scolaires pour des voyages à charte-partie de 200 kilomètres et moins, qui coûtent beaucoup moins cher à la collectivité que les autobus interurbains réguliers qui servaient auparavant à la charte-partie. Je ne leur en tiens pas rigueur, c'est parce qu'ils ne connaissaient pas les avantages de cela. Ce n'est pas surprenant que, dans le taxi, ils soient craintifs. Cela fait dix ans qu'ils n'ont plus aucune responsabilité là-dedans. Il y eu un changement dans les maires, dans les conseils municipaux, ils ont perdu le contrôle de cela, ils ont perdu la connaissance de la manière dont fonctionne l'industrie du taxi et ils sont craintifs. Je

pense que le projet de loi 67 ne fait que leur donner des moyens pour répondre à des besoins qui s'expriment déjà sur le territoire et auxquels ils vont pouvoir répondre à bien meilleur coût tant pour eux que pour la collectivité s'ils en ont l'opportunité.

L'autre exemple est dans le domaine du transport adapté. Il existe un programme volontaire au ministère des Transports en ce qui concerne l'organisation du transport adapté. On doit avoir organisé aujourd'hui 25 agglomérations, au-delà d'une centaine de municipalités. Par la loi sur le taxi, on veut prévoir que, plutôt que d'utiliser seulement des mini-bus, elles pourront utiliser le taxi. Un voyage à la CTCUM par mini-bus coûte 40 \$ par personne handicapée. Un voyage par taxi à Québec coûte autour de 15 \$ et, à Drummondville, 4 \$. Je pense que cela bénéficie tout autant à la ville de Drummondville de pouvoir faire affaires avec un taxi qu'au gouvernement, qu'aux handicapés eux-mêmes. Il faut voir le transport des personnes d'une manière dynamique et non pas se contenter de dire: Les gens qui n'ont pas d'automobile, tant pis pour eux, qu'ils s'arrangent avec leurs problèmes.

En terminant, je le dis encore une fois, ce que je regrette, c'est qu'on ait plus de difficulté à le faire dans le milieu rural. Le député de Portneuf a manifesté beaucoup de sensibilité à cet égard et il a raison. Le taxi peut être utile en milieu rural également et, malheureusement, à cause de la trop grande centralisation qu'il y a eu en 1973, à cause de l'absence des municipalités dans le domaine du taxi pendant des années, aujourd'hui on fait face à un affaiblissement considérable de la présence d'un moyen de transport qui est souvent le seul qui est disponible pour des gens qui n'ont pas le moyen d'avoir une automobile, soit parce qu'ils sont bénéficiaires de l'aide sociale, parce qu'ils sont handicapés ou parce qu'ils sont âgés.

**Le Président (M. Gagnon):** Est-ce que l'article 67 est adopté?

**M. Saintonge:** Est-ce que le ministre peut quand même confirmer à ce moment, d'après ce qu'il dit, que les municipalités qui ne désirent pas participer à l'élaboration des règles être incluses non pas dans l'entente des MRC, mais dans la réglementation en question, vont conserver leur choix? L'article 66 serait discrétionnaire, d'après le ministre.

**M. Clair:** Cela va être un test de vérité. On va voir si c'est vrai que les municipalités ne veulent pas que, dans l'ensemble du Québec, les municipalités régionales de comté jouent quelque rôle que ce soit en matière de transport par taxi. Avec la majorité des deux tiers, on va avoir

la preuve éclatante de l'une ou l'autre des deux choses: soit que c'est vrai que les municipalités du Québec ne veulent pas que les municipalités régionales de comté s'impliquent, en aucune façon, dans le domaine du taxi ou si jamais, aux deux tiers des voix, toutes les municipalités régionales de comté du Québec en venaient sur une période... Je ne me fais pas d'illusion, ce n'est pas une affaire qui va se régler en six mois, deux ans. C'est un programme qui vise à réorienter le taxi et c'est sur une période d'une dizaine d'années. La réponse, on l'aura dans cinq ou dix ans. Mais si, dans cinq ans, six ans ou sept ans, toutes les municipalités ont voté aux deux tiers, au Québec, pour déléguer cette autorité à la municipalité régionale de comté, on aura la preuve éclatante qu'à ce moment il y avait un besoin et une volonté du monde municipal sur le terrain, pas au niveau d'une union ou d'un congrès, mais sur le terrain, elles auront refusé et, à ce moment, «Illes auront fonctionné par l'article 67.

Je pense qu'on ne peut pas avoir de programme plus volontaire que celui-là qui met à la disposition des municipalités les outils modernes dont elles sont dotées, soit les ententes intermunicipales, soit la municipalité régionale de comté, pour essayer d'améliorer la situation du transport des personnes dans leur territoire.

**M. Saintonge:** Le principe que les unions vont défendre et sur lequel l'Opposition est d'accord, c'est le principe de l'autonomie de chacune des municipalités. Que chacune des municipalités puisse accepter ou non d'être partie à une entente, c'est cela qui est le voeu principal de l'ensemble des municipalités du Québec. C'est le voeu que les unions ont transmis, tant l'UMQ que l'UMRCQ qui représentent, en fait, le monde municipal. On ne peut pas dire que ces gens-là ne représentent pas la majorité des voeux du monde municipal. C'est un voeu qui a été exprimé par l'ensemble des municipalités présentes aux colloques, aux réunions annuelles des unions dans ce sens. Et c'est ce qu'on veut protéger fermement pour l'Union des municipalités, ce avec quoi l'Opposition est d'accord.

Dans le débat sur le taxi tel qu'il existait, sans avoir suivi la commission parlementaire qui a eu lieu et même en lisant d'une façon assez sommaire, je l'avoue, le livre blanc que le ministre a produit, dans les représentations qui ont été faites en commission parlementaire, dans ce qu'on lisait dans les journaux, dans les discussions dans le cadre de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale même par le ministre - je n'ai pu écouter, malheureusement, l'intervention du ministre des Transports, mais celle du ministre des Affaires municipales - il m'apparaissait

clairement qu'on parlait toujours d'autorité locale. L'autorité régionale, on l'a toujours gardée un peu en suspens. On semblait toujours favoriser la décentralisation vers les autorités locales en disant que le taxi était de la compétence de l'autorité locale. On ne parlait pas de l'autorité régionale. C'était très distinct.

Mais, quand on est arrivé au niveau de la réglementation possible par le projet de loi 47, on a donné par un article les pouvoirs réglementaires au gouvernement et la possibilité pour l'autorité régionale de faire certains règlements où les municipalités régionales de comté arrivaient dans le portrait. Donc, on trouve à ce moment-là une décentralisation au niveau de l'autorité régionale et non pas de l'autorité locale. C'est une distinction importante. Et le monde municipal est très jaloux dans le cadre actuel de garder la possibilité à chacune des municipalités de décider elle-même si, oui ou non, elle veut participer à l'entente. C'est simplement cela.

Je comprends qu'on pourrait arriver à des décisions au niveau des MRC. Le ministre me dit que, si les deux tiers des municipalités disent oui, c'est d'accord. Donc, il resterait un tiers qui serait en désaccord et qui sera emporté dans le courant, si on veut. Mais je maintiens, quand même, que la solution au problème devrait être donnée en considérant l'autorité locale. On devrait donner l'autonomie locale à chacune des localités, des municipalités du Québec, leur donner le pouvoir, que la loi 45 prévoit dans ses amendements ou qu'elles participent volontairement à une entente intermunicipale. Et si, vraiment, dans les faits, l'incidence à participer à une telle entente est là dans le but de donner un meilleur service aux citoyens, je pense que les citoyens feront les pressions nécessaires auprès de leurs propres municipalités pour les inciter à faire partie de telles ententes et non pas à s'en exclure.

**M. Clair:** M. le Président, je comprends que le député - c'est normal, il joue son rôle - prenne fait et cause pour la position de l'Union des municipalités du Québec en particulier...

**M. Saintonge:** Et de l'UMRCQ également, M. le ministre.

**M. Clair:** ...et de l'UMRCQ, mais principalement l'Union des municipalités du Québec.

M. Saintonge: L'UMRCQ est plus...

**Le Président (M. Gagnon):** Un à la fois, s'il vous plaît!

M. Clair: M. le Président, je pense que

le député comprend mal la réalité du taxi pour vouloir envisager qu'on retourne aux municipalités locales proprement dites l'autorité sur le transport par taxi. Ce serait, après le drame connu par le taxi, la catastrophe pure et simple de revenir à une délégation d'autorité de chacune des municipalités locales du Québec. Je pense que je préférerais ne rien faire, garder le statu quo et continuer à essayer de bric et de broc d'améliorer la situation du taxi. Ce serait la catastrophe. Vous imaginez-vous sur l'île de Montréal, par exemple, revenir à diviser le taxi entre les 29 municipalités de la Communauté urbaine de Montréal. C'est inimaginable. On ne peut pas envisager cela.

Il y a des contraintes réelles à l'organisation du transport des personnes. C'est un problème qu'on a rencontré tant dans le transport en commun que dans le transport par taxi. Comment voulez-vous organiser, par exemple, le transport dans le corridor qui doit vous intéresser, le corridor Candiac-Laprairie-Delson, en matière de transport en commun? Si on avait donné autorité à chaque municipalité de ce corridor de s'entendre, de pouvoir négocier seule elle-même avec la CTCUM, cela aurait entraîné des coûts astronomiques pour la collectivité, parce que les contraintes physiques de l'organisation du transport des personnes sont telles qu'on doit fonctionner sur une base d'efficacité, de productivité et tenir compte de la réalité géographique urbanistique des collectivités. On ne peut pas envisager de retourner uniquement aux municipalités locales. Ce serait anéantir tout ce qui a été fait.

(12 h 15)

Dans la réforme de 1973, de bonnes choses ont été faites. Je l'ai dit dans mon discours de deuxième lecture. Cela ne m'a rien fait de reconnaître que la réforme de 1973 avait eu de bons côtés. Elle en a eu un mauvais qui a été une trop grande centralisation entre les mains du gouvernement. Mais la constitution des agglomérations de taxi fut un pas énorme franchi pour améliorer la condition du taxi. Il ne s'agit pas maintenant de débâter tout cela; ce serait revenir à 1970 et aux troubles qu'on a connus dans le taxi. C'est inimaginable. On ne peut pas envisager cela.

Deuxième point. En ce qui concerne les agglomérations, elles existent déjà. Vous les avez à la page 38 de la publication De nouvelles avenues pour le taxi. Il n'est pas question de modifier cela considérablement. C'est certainement possible. Je sais, par exemple, qu'à Drummondville la ligue des propriétaires de taxi de Drummondville est venue me rencontrer pour me dire: On pense qu'il y a deux municipalités où il n'y a plus de permis de taxi régional, cela devrait être ajouté à notre agglomération à Drummondville parce qu'on pense pouvoir

offrir le service, cela peut améliorer notre sort et améliorer celui de ces personnes.

Il n'est pas question que, par décision du gouvernement, on étende des agglomérations à l'ensemble d'une même MRC, d'aucune façon. Il n'y aura pas de changements substantiels à ce qui existe déjà. Il en a quelques-unes qui, chaque année, comme je vous le dis, selon le développement, demandent d'ajouter une municipalité ou d'en retrancher une. On le fait sur la base de la réalité physique, géographique de l'urbanisation d'une agglomération. Je comprends que le député, c'est son rôle d'attirer l'attention du gouvernement sur les préoccupations de l'UMQ et de l'UMRCQ. C'est son rôle et il le fait bien. Mais tout ce que je dis, c'est qu'il ne faut pas, non plus, aller à l'excès, les soutenir jusque dans l'absurde et leur demander de revenir en arrière. Comment voudriez-vous que le taxi puisse être organisé, par exemple, en termes de taxi collectif, si chaque municipalité d'une même agglomération a son autorité propre? Cela n'a pas de bon sens. Cela ne marchera jamais. Il n'y aurait aucune possibilité.

Même dans l'organisation du transport en commun, par exemple, en périphérie de Montréal - j'ai rencontré à plusieurs reprises à peu près tous les maires, ceux qui ont bien voulu venir me rencontrer, les 150 maires de la périphérie de Montréal - ce sont les municipalités qui m'ont demandé d'inscrire dans cette loi la possibilité de forcer une municipalité qui ne voudrait pas contribuer à le faire, parce que c'est trop facile.

Prenez un corridor de transport où il y a 5 municipalités. Le cas était susceptible de se produire, pour prendre un exemple réel, dans le corridor Châteauguay, Beauharnois, Valleyfield. La municipalité de Léry, au départ, disait: Je ne contribuerai pas à cela parce que l'autobus arrête juste d'un côté et juste à la limite de l'autre municipalité et il a un arrêt dans ma municipalité. Je ne suis pas intéressée à contribuer à cela. Vous auriez dû voir l'attitude des autres maires à une rencontre que j'ai eue - ce n'était pas le maire de Léry, mais un de ses conseillers, le pro-maire qui était présent - comment les autres, comme on dit chez nous, lui sont tombés sur la tomate et lui ont dit: C'est bien pas vrai que nous autres on va se payer un service de transport en commun et toi, parce que tu es géographiquement bien situé, tu vas nous faire payer indirectement ta facture et tu vas briser le système de transport des personnes dans notre secteur.

Ce sont les municipalités qui m'ont demandé d'inscrire dans la loi la possibilité, à la demande de toutes les municipalités dans le même corridor de transport, de pouvoir en forcer une autre à embarquer. Elles sont conscientes, ces municipalités, que, par-delà les principes, il existe la réalité

géographique des déplacements des personnes, et on doit la respecter. On ne peut pas déplacer des villes au complet et dire qu'on les met ailleurs. Si cette ville est au milieu du corridor, elle est là, c'est tout.

M. le Président, j'ai donné mes meilleurs arguments au député de Laprairie.

**Le Président (M. Gagnon):** Nous avons déjà passé pas mal de temps sur cela. Est-ce que cet article 67 est adopté? Le nouvel article?

**Une voix:** L'amendement.

**Le Président (M. Gagnon):** Oui, l'amendement à l'article 67 qui devient, en fait, le nouvel article 67. C'est cela?

**Une voix:** Non.

**Une voix:** Oui.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté sur division.

**M. Clair:** M. le Président, il y avait également l'article 75 qui était en suspens.

**Le Président (M. Gagnon):** Pour être certain, l'article 67 tel qu'amendé est adopté. C'est comme cela que j'aurais dû poser la question.

**M. Clair:** Adopté sur division.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 75 qui avait été suspendu.

**M. Clair:** À l'article 75, vous vous souvenez que j'avais proposé de remplacer 72 heures par 48 heures et les députés de l'Opposition s'inquiétaient de savoir ce qui arriverait si un tel billet était décerné un vendredi. J'ai indiqué que je pensais dans mes souvenirs que, dans la Loi sur les poursuites sommaires, il y avait quelque chose qui prévoyait qu'on n'était pas obligé de compter les samedi et dimanche. Ce n'est pas dans la Loi sur les poursuites sommaires; c'est à l'article 52 de la Loi d'interprétation que je cite: "Si le délai fixé pour une procédure..."

**Le Président (M. Gagnon):** Je m'excuse, M. le ministre. Je rappelle l'avertissement que je vous ai donné au début. Là, il y a deux caucus de chaque côté et je suis persuadé que cela ne va pas bien. Cela va-t-il? Il faut faire attention parce que, les microphones étant trop près, parfois il y a du grenouillage dans les microphones.

M. le ministre.

**M. Clair:** Chez nous, on dit: Il y a du pop-corn.

J'étais en train d'expliquer au député de Jeanne-Mance qu'en ce qui concerne le délai de 72 heures qu'on proposait de remplacer par le délai de 48 heures, la question des députés était de savoir ce qui arrivait si un billet était émis un vendredi. J'avais indiqué que je pensais que c'était dans la Loi sur les poursuites sommaires qu'on prévoyait quelque chose. Ce n'était pas dans la Loi sur les poursuites sommaires, mais c'était dans la Loi d'interprétation. L'article 52 dit: "Si le délai fixé pour une procédure ou pour l'accomplissement d'une chose expire un jour férié, ce délai est prolongé jusqu'au jour non férié suivant." Cela dispose du cas.

Est-ce que l'amendement est adopté?

**Le Président (M. Gagnon):** L'amendement à l'article 75 est-il adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. L'article 75 tel qu'amendé est-il adopté?

**M. Clair:** Adopté.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Nous passons à l'article 78.

**Transport par automobile  
non immatriculée comme taxi  
effectué avant le 16 novembre 1983**

**M. Clair:** Je voudrais proposer que le titre du chapitre VI soit remplacé par le suivant: Transport par automobile non immatriculée comme taxi effectué avant le 16 novembre 1983.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Le titre de ce chapitre est changé pour ce que vous avez mentionné. C'est ce que vous aviez comme amendement.

**M. Clair:** Exact.

**Le Président (M. Gagnon):** Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 78? M. le ministre.

**M. Clair:** L'article 78 est important. Cet article établit que ceux qui sont titulaires de permis autres que le permis de taxi ont jusqu'au 1er avril 1985 pour

demander un permis en vertu de la Loi sur le transport par taxi. J'aimerais donner quelques explications supplémentaires sur ce chapitre.

Ce chapitre vise à intégrer à la présente loi le transport actuellement effectué par des automobiles non immatriculées comme taxis pour que, dans un avenir rapproché, tous ceux qui offrent ou effectuent un transport rémunéré de personnes par automobile soient obligatoirement autorisés à effectuer le transport par un permis de taxi. Le transport rémunéré de personnes par automobile non immatriculée comme taxi origine de l'ancienne Régie des transports qui, à l'époque où le taxi relevait des municipalités locales, avait délivré des permis pour autoriser un transport par limousine avec restriction d'occasions, trois permis de luxe à Montréal. Ces permis ont été renouvelés depuis tous les ans. Après l'adoption du règlement sur le transport par taxi, la Commission des transports du Québec aurait autorisé, par d'autres permis que le permis de taxi, certains services de transport touristique par automobiles antiques, un transport régulier par automobiles entre Gaspé et Québec et un transport de travailleur à Thetford-Mines.

Lorsque la commission se sera prononcée sur le droit de ces transporteurs d'obtenir un permis en vertu de la Loi sur le transport par taxi, le droit d'effectuer un transport de passagers par automobiles autrement qu'en vertu d'un permis de taxi sera révoqué.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 78 est-il adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 79? M. le ministre.

**M. Clair:** Cet article précise que les articles 19 et 20 s'appliquent au transport spécialisé autorisé par un permis délivré en remplacement d'un permis délivré avant l'entrée en vigueur de la Loi sur le transport par taxi.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. Article 80?

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 80 est-il adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. Article 81?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.

**M. Polak:** J'aurais une question, M. le Président.

**Le Président (M. Gagnon):** Oui, M. le député de Sainte-Anne.

**M. Polak:** Je veux revenir sur l'article 79. Hier, on a parlé du permis de taxi spécialisé. Celui qui a un tel permis a le droit à un moment donné de demander un permis général. Donc, cela s'applique ici également?

**M. Clair:** Non. On va le voir dans les autres articles. L'article 80 fait que cela ne s'applique pas. Autrement dit, un permis de limousine existant ne pourra pas être transformé en permis de taxi.

**M. Polak:** D'accord.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 81 est-il adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. L'article 82 est-il adopté?

**M. Bissonnet:** Une minute! M. le ministre, sur le transport par limousine, est-ce qu'il ne serait pas possible de définir les types de transport? C'est bien ambigu. On considère souvent le transport par limousine comme un transport par taxi. Je ne sais pas si, à l'intérieur de votre ministère, vu qu'on touche au permis de limousine, on ne pourrait pas avoir une définition et savoir à quel type cela s'applique, s'il y a des restrictions. En fait, cela devient un compétiteur du taxi, comme cela l'a toujours été. Est-ce qu'en vertu de ces articles on va arriver à une meilleure solution quant au contrôle des permis de limousine qui sont émis, quant à l'exécution de leur travail et quant à la concurrence qu'elles font au transport traditionnel par taxi?

**M. Clair:** M. le Président, actuellement, le permis de limousine qui existe en vertu, comme je le disais tantôt, de l'ancienne Régie des transports du Québec est un permis d'entreprise, donc émis pour un nombre illimité de voitures, d'une part. D'autre part, quant aux services qu'il peut offrir, le permis qui avait été émis par la Régie des transports est particulièrement vague qu'est-ce que l'on fait? On fait deux choses: d'abord - on va le voir à l'article 83

- on plafonne le nombre de véhicules automobiles qui pourront être exploités par les détenteurs de ces permis d'entreprise; deuxièmement, aux articles 60 et 63, et particulièrement à l'article 60, au 14e paragraphe où on dit qu'on pourra "édicter des normes, des conditions ou des modalités d'opération pour chaque type de transport" que le gouvernement indique aux endroits qu'il indique, c'est dans ce règlement qu'on viendra préciser quel type de voitures, quel type de services et où, quand et comment on peut offrir un service de limousine. De cette façon, on viendra préciser, encadrer beaucoup plus précisément ce que peuvent faire les limousines et ce qu'elles ne peuvent pas faire. Elles auront jusqu'au 1er avril 1985 pour s'y soumettre.

**M. Bissonnet:** En vertu du paragraphe 14, est-ce que les règlements vont comporter des normes de sécurité, d'inspection et de salubrité, comme on le fait pour les taxis?

M. Clair: Certainement.

**M. Bissonnet:** En ce qui a trait aux tarifs, est-ce que le projet de loi habilite les autorités générales, en fait la CUM, parce que ce serait la seule à régir le tarif?

**M. Clair:** Oui, c'est la CUM effectivement, s'il y avait décentralisation en vertu de l'article 63.

**M. Bissonnet:** Combien y a-t-il actuellement de permis de limousine dans la région métropolitaine? Combien y a-t-il de permis et combien d'autos actuellement? Si vous aviez les noms aussi, ce serait bien.

**M. Clair:** Oui. Il y a Outremont Limousine qui a une voiture; Murray Hill en aurait 27; Limousines Samson en aurait 29.

**M. Bissonnet:** Il y en a également d'autres. Il y a d'autres compagnies qui ont des limousines. Vous n'avez pas Limousine GTV?

M. Clair: Il en existe d'autres, mais de vrais permis de limousine, de transport de luxe, tel qu'émis par la Régie des transports du Québec, il y en a trois. Le problème, c'est qu'il y en a d'autres, comme je l'ai expliqué hier, qui ont des plaques AT, par exemple. Remarquez que j'ai un peu l'impression...

**M. Bissonnet:** Ce que je veux dire, ce sont celles qui ont des plaques...

**M. Clair:** Peut-on suspendre pour deux secondes?

**Le Président (M. Gagnon):** Oui, oui. Je

suspend les travaux pour deux minutes.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise de la séance à 12 h 32)

Le **Président (M. Gagnon):** À l'ordre, s'il vous plaît!

L'article 82 est-il adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

M. Clair: Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. L'article 83 est-il adopté?

M. Clair: Alors, l'article 83 prévoit que les permis de limousine étaient et sont toujours des permis d'entreprise. Pour permettre d'instaurer un régime comparable à celui des permis de taxi, la commission devra déterminer le nombre maximal d'automobiles que peut contenir la flotte. Les chiffres que j'ai donnés tantôt sont à titre indicatif sûrement puisque, effectivement, c'est la commission des transports qui aura à entendre ces propriétaires de permis d'entreprise et à déterminer le nombre exact d'automobiles.

**M. Bissonnet:** Selon les représentations que vous avez eues des ligues de taxi, à la suite du dépôt du projet de loi, de quelle façon les ligues ont-elles accueilli ces dispositions relatives aux permis de limousine? Avez-vous eu des commentaires?

**M. Clair:** Elles ont réagi favorablement. Il est certain que les ligues auraient préféré la disparition pure et simple du permis de limousine. Or, il faut être conscient du fait que si on était allé plus loin, en les plafonnant quant au nombre de permis de limousine, en excluant un bon nombre de plaques AT du marché et en dérégulant le transport à l'occasion de funérailles, de baptêmes et de mariages, en édictant des normes très strictes en ce qui concerne la question des salariés et la question du type de service qu'elles peuvent offrir, on allait vers l'expropriation. Comme le gouvernement n'est pas intéressé à acquérir une entreprise de transport par limousine pour l'éteindre, il valait mieux les encadrer au maximum. Le monde du taxi le comprend.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 83 est adopté. Article 84?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté aussi.

## Article 85?

**M. Clair:** À l'article 85, M. le Président, j'ai un petit amendement à proposer. Je propose, de remplacer dans cet article les mots "des salariés" par les mots "ses salariés", de sorte que l'article 85 se lirait comme suit: "Le titulaire d'un tel permis ne peut confier la garde et l'exploitation des limousines qu'à ses salariés." C'est afin d'éviter les problèmes que nous connaissons dans le domaine de l'exploitation de la limousine.

**M. Bissonnet:** En fait, la pratique courante en ce qui a trait à Samson Limousine c'est que ce ne sont pas des salariés. C'est qu'ils louent leur auto à peu près 140 \$ par jour, ils paient l'essence; cela leur coûte à peu près 175 \$ par jour avant de commencer à obtenir un salaire. Est-ce qu'il y aura une façon de contrôler cela, de vérifier si ce sont vraiment des salariés ou si ce sont vraiment des types qui louent l'auto? Actuellement, pour cette compagnie, il n'y a aucun doute que c'est une location.

**M. Clair:** Effectivement, vous avez tout à fait raison: il y a un contrat qui lie Limousines Samson à l'aéroport de Dorval. C'est la raison pour laquelle, à l'article 119, on prévoit que l'article 85 a effet seulement à compter du 1er avril 1986.

Autrement dit, pour parler simplement, ce que l'on dit à ces propriétaires de permis d'entreprises de limousines, c'est qu'il ne sera plus possible d'exploiter des chauffeurs de taxi mal pris qui vont travailler à commission en location et de les forcer indirectement à aller chercher leur revenu en faisant concurrence d'une manière déloyale aux propriétaires de permis de taxi. Dorénavant, on les oblige à faire affaires avec des salariés - que leurs employés soient les salariés de l'entreprise - pour éviter ainsi des problèmes qui m'ont été soumis à de multiples reprises par des chauffeurs de taxi. Cependant, afin de respecter la situation telle qu'elle est actuellement, on donne jusqu'au 1er avril 1986.

**M. Bissonnet:** À partir du 1er avril 1986, s'il y a contravention de la part d'un des propriétaires de permis de limousine, il y aura possibilité de révoquer le permis.

**M. Clair:** Exact.

**M. Bissonnet:** Les mécanismes sont bien prévus à l'intérieur?

**Le Président (M. Gagnon):** M. le ministre.

**M. Bissonnet:** La commission peut faire enquête à la demande du ministre.

**M. Clair:** Exact.

**M. Bissonnet:** Les mécanismes sont assez forts pour aller jusque là.

**M. Clair:** Les études peuvent aller jusque là.

**Le Président (M. Gagnon):** M. le député de Sainte-Anne.

**M. Polak:** Oui. Concernant cet article 85. Est-ce que les Limousines Samson sont au courant de ce texte?

**M. Clair:** Le texte de loi est public. Nous ne les avons pas consultés. C'est évident, M. le Président, que ces entreprises, Murray Hill, Limousines Samson et l'autre...

**M. Bissonnet:** Murray Hill...

**M. Clair:** Oui. Mais c'est quand même évident, quant au nombre de voitures, qu'ils préféreraient ne pas être plafonnés. Mais le système était ainsi fait que dans le fond, avec les permis qui existaient de Limousines Samson, de Murray Hill et de Outremont, plus les autres plaques AT qui étaient en circulation dans la région de Montréal, à toutes fins utiles elles avaient le pouvoir d'éteindre complètement l'industrie du taxi, de la faire disparaître complètement à peu près de l'île de Montréal.

À mon avis, c'étaient des permis exorbitants par rapport à ce qui existe dans l'entreprise du taxi. Je ne les ai pas consultés personnellement. Je ne les ai pas rencontrés. Je ne pense pas que mes fonctionnaires non plus les aient rencontrés, parce qu'il était évident aussi que toute discussion que nous aurions pu avoir avec ces entreprises avant le dépôt du livre blanc et du projet de loi aurait pu entraîner une surenchère. On ne va pas jaser avec quelqu'un qui est en position de force pour faire encourir des coûts à la société. Je pense qu'on ne pouvait se le permettre.

**M. Polak:** Non, mais je voudrais surtout savoir au point de vue de... À partir du 1er avril 1986, cela doit être exploité exclusivement par des salariés.

**M. Clair:** Exact.

**M. Polak:** Est-ce qu'ils sont au courant de cela? Leurs salariés...

**M. Bissonnet:** On va communiquer avec eux pour les informer du contenu du projet de loi. Ils ont quand même jusqu'au 1er avril 1986. Cela donne encore passablement de temps. Cela donne presque trois ans.

**M. Polak:** Maintenant, est-ce que cela

s'applique aussi à ceux qui sont là présentement ou seulement à ceux qui seront engagés à partir du 1er avril 1986?

**M. Clair:** Cela va s'appliquer à tout le monde.

**M. Polak:** À tout le monde. Je connais plusieurs de ces chauffeurs qui sont bien heureux de l'entente qu'ils ont. Ce ne sont pas tous des victimes exploitées. Je prends de temps en temps, quand j'arrive à Dorval, les limousines Samson.

**M. Clair:** Je pensais que vous preniez juste le taxi.

**M. Polak:** Je prends le taxi et la limousine. Cela dépend un peu des disponibilités. Je demande au chauffeur... J'aime le luxe de temps en temps, savez-vous, M. le Président. Je n'ai aucun luxe comme simple député. On n'est pas gâté comme le ministre. Je me donne le luxe d'une couple de dollars de plus, deux ou trois, et je voyage en limousine. Je m'installe à côté du chauffeur et je lui demande toujours comment il va. Il m'explique un peu la formule selon laquelle il travaille. J'en ai eu beaucoup qui sont très contents et qui se considèrent un peu comme des sortes d'opérateurs indépendants, des "franchisiers", comme ils le disent dans leur formule. Ils ne se plaignaient pas. Au moins, qu'ils soient avisés, qu'ils soient mis au courant du fait qu'à partir du 1er avril 1986 la formule change d'une manière assez importante.

**M. Clair:** Je ne prête d'intention à personne. Le résultat de ce procédé, tel qu'il existe présentement... Le chauffeur paie combien?

**M. Bissonnet:** Je vous dis cela sous réserve, mais on me dit que c'est 140 \$ d'allocation par jour.

**M. Clair:** C'est 140 \$ par jour. S'il n'a pas suffisamment de voyages à l'aéroport...

**M. Bissonnet:** Il en a assez.

**M. Clair:** ...pour être rentable, qu'est-ce qu'il fait? Il s'en va traîner devant les hôtels pour prendre et recevoir des appels. On m'a dit qu'il y avait même...

**M. Bissonnet:** Un système de "dispatch".

**M. Clair:** ...un système de "dispatch" maintenant pour envoyer des limousines dans les hôtels. Progressivement, ces permis de limousine sont en train de manger le marché du taxi. On ne peut pas avoir deux types de taxi: un type qui peut aller n'importe où,

n'importe quand, faire à peu près n'importe quoi et un autre qui est encadré et qui doit offrir un service public, qui doit offrir non seulement les courses payantes, mais aussi les petites courses qui sont moins payantes. Je pense que ce sera plus équitable de fonctionner comme on le prévoit dans le projet de loi.

**M. Bissonnet:** Juste pour ajouter sur les permis de limousine. Est-ce qu'avant le dépôt du projet de loi il y avait des règles très précises au niveau de la Commission des transports quant à l'émission de nouvelles plaques AT pour les permis de limousine? Est-ce que cela était gelé avant le dépôt du projet de loi?

**M. Clair:** Pour les permis de limousine...

**M. Bissonnet:** Est-ce que quelqu'un pouvait avoir un autre permis avant?

**M. Clair:** Les permis de limousine sont d'anciens permis émis par la Régie des transports du Québec. La commission n'a pas émis de nouveaux permis de limousine, mais des permis qui ont donné cependant lieu à des plaques AT.

**M. Bissonnet:** La problématique vis-à-vis des limousines, c'est que, pour quelqu'un qui va prendre une limousine à l'aéroport de Dorval pour aller au centre-ville, aux heures d'affluence c'est le même prix. Elles ont un tarif fixe compte tenu de la circulation qui est dense à ces heures. Si vous prenez une auto-taxi, ce sera peut-être plus dispendieux compte tenu de la circulation, si c'est en soirée ou s'il y a une tempête de neige. La limousine vous demande un prix fixe de temps. Les tarifs n'ont jamais été approuvés par qui que ce soit. Je ne sais pas si la commission des transports approuvait les tarifs, mais cela me surprendrait. Les tarifs sont faits probablement par la compagnie elle-même.

**M. Clair:** Voyez-vous, c'est le problème.

**M. Bissonnet:** C'est pour cela que la communauté urbaine...

**M. Clair:** J'aurais aimé avoir avec moi le libellé de la décision de la Régie des transports du Québec à l'époque. Ce qu'on m'a toujours dit, c'est que ces permis n'avaient aucune restriction quant au nombre de voitures. Deuxièmement, quant au type de service à offrir, c'était également très imprécis. Troisièmement, Murray Hill a déjà fait approuver ses tarifs par la CTQ, Limousines Samson ne l'a jamais fait. C'est ambigu quant aux pouvoirs de la commission sur ces permis de limousines.

**M. Polak:** M. le Président, juste une question là-dessus. Je voudrais être très certain que dans ce projet de loi on n'essaie pas de vraiment réglementer contre Samson en particulier. Je voudrais être très certain qu'elle va être avisée du contenu du projet de loi; d'ailleurs, je vois qu'elle a jusqu'au 1er avril 1986. Il y a aussi quelque chose comme les droits acquis dans son industrie.

**M. Clair:** Si on avait confirmé les droits acquis de Limousines Samson dans l'interprétation la plus large qu'on puisse imaginer, la même chose pour Murray Hill et les permis d'Outremont, oublions l'industrie du taxi à Montréal, il n'y en a plus.

**M. Polak:** Je comprends cela. Je comprends qu'il faut réglementer et qu'il y a quelque chose à faire, mais toujours en prenant en considération qu'on gère des commerces que, et par des mesures législatives, il ne faut pas ruiner les commerces du jour au lendemain par des mesures législatives; il faut être prudent. (12 h 45)

**M. Clair:** ...

**M. Bissonnet:** Quand on parle de limousines, ce n'en sont pas; ce sont des berlines; il y a des automobiles appartenant à Samson qui font du taxi, il y a quelques voitures qui peuvent être considérées comme limousines mais la très grande majorité, ce sont des autos qui sont plus propres, qui sont plus confortables mais qui ne sont pas systématiquement des limousines comme pourrait le laisser croire le mot "limousine".

**M. Clair:** Un détail historique important: On m'indique qu'à l'origine, tant les permis de Limousines Samson que celui de Murray Hill prévoyait que cela devait être exploité par des salariés. Mais à une date que j'ignore, au moment du renouvellement du permis de Limousines Samson, la clause restrictive des salariés est disparue et ou n'a jamais su...

**M. Bissonnet:** Ce qu'ils font actuellement est donc légal.

**M. Clair:** C'est exact. Il semble qu'ils soient conformes à leur permis. Tout ce qu'on fait, c'est ramener cela à la situation originale de la Régie des transports du Québec.

**M. Polak:** Je pense qu'il faut quand même regarder les deux côtés de la médaille. Il n'y a pas de doute que le service est bon chez Samson; ce sont des hommes en uniforme, ils sont très polis; ils prennent vos bagages. Ce ne sont pas tous les chauffeurs de taxi qui agissent comme cela. J'ai vu des taxis à l'aéroport de Dorval

qui ne sont vraiment pas propres et qui ne se comparent pas du tout aux automobiles gérées par Samson. J'ai vu cela très souvent, personnellement. On parle d'augmenter le standard de l'industrie, je suis d'accord mais il faut tout de même réaliser que, même si cela coûte plus cher, il y a des gens qui voyagent, il y a des hommes d'affaires qui arrivent et qui préfèrent voyager dans telle automobile parce que c'est plus beau, c'est plus propre, le service est meilleur, l'homme est bien habillé et il ne fume pas dans son automobile. Ce sont des petites choses qui comptent et certains passagers sont consentants à payer 2 \$ ou 3 \$ de plus. Il ne faut pas oublier cela non plus.

Hier, vous avez dit vous-même qu'on a ces transports spécialisés avec des automobiles antiques et je pourrais dire, avec des automobiles un peu plus luxueuses que les autres. Je voudrais bien établir que mon intention dans le projet de loi n'est pas de couper la tête à M. Samson; je ne le connais pas, je n'ai pas affaire à lui mais je veux être certain qu'il y a un certain respect pour une opération commerciale existante.

**M. Clair:** Deux choses là-dessus, M. le Président. D'abord, je pense que le député est injuste à l'égard des propriétaires de taxi qui desservent maintenant Dorval. J'utilise régulièrement les services de taxi à Montréal à Innotech Aviation Ltée et je pense qu'il y a une eu une amélioration considérable depuis l'introduction du nouveau système, quant à la qualité du service offert.

**Une voix:** ...Ce ne sont pas des taxis...

**M. Clair:** Je sais mais, même lorsqu'on va à Dorval, il est généralement reconnu que cela s'est amélioré considérablement.

D'autre part, le point le plus important: Vous êtes-vous déjà demandé comment il se faisait que le taxi à Montréal n'a jamais développé de service spécialisé équivalant au service de limousines? C'est pour une raison bien simple, c'est parce qu'il existait des permis d'entreprises qui permettaient à ces entreprises de dominer le marché à un point tel qu'il devenait illusoire pour les permis de taxi de tenter d'accaparer ce marché. Que fait-on? On vient donner à ces entreprises de limousines un permis de taxi spécialisé et permettre aux taxis qui le voudraient, comme on l'a vu hier, de développer eux aussi dans des règles de concurrence normale des permis de transport spécialisé, que ce soit des voitures de luxe ou autres. On remet les gens en situation de concurrence et d'égalité beaucoup plus équitable que ce qui existait auparavant. On n'empêche pas Limousines Samson ou Murray Hill de continuer à fonctionner.

C'est évident qu'il y a un marché pour un service dit de limousines, de voitures plus

luxueuses et on doit favoriser l'émergence d'un tel service. Cela existe dans presque toutes les grandes villes du monde; je ne vois pas pourquoi il n'y en aurait pas à Montréal et éventuellement à Québec, mais il faut que cela se fasse dans des conditions d'équité et non pas dans une situation où un peut écraser tous les autres.

**Le Président (M. Gagnon):** Alors, l'article...

**M. Bissonnet:** Juste une dernière question. Vous parlez de Québec; actuellement, il n'y a aucun permis de limousines et, en vertu du projet de loi, il n'y en aurait pas non plus parce qu'on les...

**M. Clair:** Cependant, il pourrait y avoir des permis de taxi spécialisé...

**M. Bissonnet:** Il pourrait y avoir des taxis spécialisés.

**M. Clair:** ...pour développer ce marché-là.

**M. Bissonnet:** À titre de limousines.

**Le Président (M. Gagnon):** Est-ce que l'amendement à l'article 85 est adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. L'article 85 tel qu'amendé est adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Article 86?

**M. Bissonnet:** Adopté.

#### Autres permis de taxi spécialisés

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. J'appelle l'article 87.

**M. Bissonnet:** À l'article 87, on dit: "La commission peut, sur demande d'un titulaire de permis visé à l'article 78 autre que celui qui détient un permis de limousine, délivrer un permis de taxi spécialisé..."

**M. Clair:** C'est pour les autres autre que les limousines. Pour les autres AT.

**M. Bissonnet:** Ce serait pour un type qui est déjà dans le taxi à ce moment.

**M. Clair:** Non, c'est pour les autres qui ont des plaques AT avec des permis qui ont été émis dans le temps comme les véhicules antiques, touristiques où il y a déjà des permis qui ont été émis.

**M. Bissonnet:** Il y a déjà des permis là-dessus. Les autres ont un AT actuellement...

**M. Clair:** Oui.

**M. Bissonnet:** ...et ils vont avoir un T.

**M. Clair:** Ils vont devenir des taxis spécialisés et ils vont avoir des restrictions à leur permis qui vont leur permettre de ne faire que...

**M. Bissonnet:** Autrement dit, ils vont avoir le même type de permis qu'une auto-taxi ordinaire vers un taxi spécialisé.

**M. Clair:** Oui, mais sauf qu'ils n'auront pas le privilège de se convertir en taxi...

**M. Bissonnet:** Ils ne pourront pas revenir.

**M. Clair:** C'est cela.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 87 est adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. J'appelle l'article 88.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. J'appelle l'article 89.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. J'appelle l'article 90.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

#### Dispositions diverses

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. J'appelle l'article 91.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. J'appelle l'article 92.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. J'appelle l'article 93.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 94.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 95.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 96.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 97.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 98. Surtout ne m'arrêtez pas.

**M. Clair:** Adopté.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 99.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 100.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 101.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 102.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 103.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 104.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.  
J'appelle l'article 105.

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté. À l'article 106, il y a un amendement, M. le ministre.

**M. Clair:** Oui. Je propose que l'article 106 soit remplacé par le suivant: "L'article 6 de cette loi est modifié par la suppression dans le paragraphe a) des mots "ou le transport par véhicule-taxi" et rayer la virgule, M. le Président. Il y a une virgule qui apparaissait ou un point, un point plutôt.

**Le Président (M. Gagnon):** L'amendement à l'article 106 est-il adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 106, tel qu'amendé est-il adopté?

**M. Bissonnet:** Adopté.

**M. Clair:** J'ai oublié de dire "ou pour le transport par véhicule-taxi".

**M. Bissonnet:** Il faut que vous reveniez à l'article 106 pour que le journal des Débats...

**Le Président (M. Gagnon):** Relisez donc votre amendement à l'article 1061

**M. Clair:** L'article 6 de cette loi est modifié par la suppression dans le paragraphe a) des mots "ou pour le transport par véhicule-taxi".

**Le Président (M. Gagnon):** Cela est adopté. J'appelle l'article 107.

**M. Bissonnet:** Vous n'avez pas un amendement là-dessus?

**M. Clair:** Oui, l'article 107 après.

**M. Rodrigue:** L'article 107 est un ajout. Ce n'est pas un amendement...

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 107 est adopté, je présume que vous avez un autre article, c'est cela?

**M. Clair:** Si l'article 107 est adopté...

tel que révisé, oui. L'ajout, on va regarder cela.

Le Président (M. Gagnon): Vous adoptez l'article 107?

**Le Président (M. Gagnon):** C'est cela. L'article 108 est adopté.

M. Bissonnet: L'article 107, oui. Pas l'amendement..

**Le Président (M. Gagnon):** Adopté.

**M. Clair:** Je propose maintenant, M. le Président, après l'article 108, d'insérer l'article 108.1 qui se lirait comme suit: "L'article 34.1 de cette loi est remplacé par le suivant: "34.1 La commission peut, dans le cadre des règles de pratique et de régie interne, énoncer des principes en vue de la gouverne de ses affaires.

**M. Clair:** Je propose, M. le Président, d'ajouter après l'article 107, l'article suivant 107.1: "L'article 23 de cette loi est modifié par le remplacement du dernier alinéa par le suivant: "Cependant, la commission peut statuer qu'une décision devient exécutoire immédiatement après avoir été rendue ou à toute autre date ultérieure qu'elle fixe et continue de l'être jusqu'à décision contraire en appel."

"Elle peut aussi, par énoncé de principes, déterminer le cadre d'exercice du pouvoir prévu par l'article 23 et, en l'absence de règlements, de ceux prévus par l'article 32." Concordance?

M. le Président, pour donner des explications au député de Jeanne-Mance, cela n'a aucun rapport avec la loi sur le taxi. Cela est un amendement à la loi de la Commission des transports puisque, actuellement, la commission a le pouvoir de statuer qu'une décision devient exécutoire immédiatement quand il s'agit de demandes dans l'international, camionnage ou autres, principalement le camionnage, alors qu'elle n'a pas ce pouvoir lorsqu'il s'agit du transport purement local intra-Québec. C'est un non-sens dont la commission se plaint depuis un bon moment, les camionneurs également. Alors que, pour un transporteur étranger, la CTQ peut décréter que la décision entre en vigueur immédiatement, sur-le-champ, dans le cas d'un transporteur québécois, elle ne peut pas le faire. J'ignore pourquoi cela avait été fait comme cela dans la loi. C'est probablement un oubli qu'il y avait eu en ce temps. J'assure mes collègues que c'est non contentieux et, s'ils ne veulent pas, on pourrait le reporter à une autre fois, mais...

**M. Bissonnet:** Quel impact cela va-t-il apporter?

**M. Clair:** C'est l'article de concordance avec le précédent. D'accord, l'article 23, c'est ce qu'on vient d'adopter.

**M. Bissonnet:** Ah bon!

**M. Clair:** C'est seulement pour préciser qu'elle peut le faire également pour l'article 23.

**M. Bissonnet:** Il n'y a pas de problème. Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Le nouvel article 108.1 est-il adopté?

**M. Clair:** Adopté.

**Le Président (M. Gagnon):** Article 109?

**M. Bissonnet:** Adopté, mais on aurait des ajouts à faire à cet article.

**Le Président (M. Gagnon):** L'article 109 est adopté.

**M. Bissonnet:** Article 109.1.

**Le Président (M. Gagnon):** À l'article 109.1, vous avez...

**M. Clair:** L'article 109 est adopté?

**M. Bissonnet:** L'article 109 est adopté, mais on propose trois amendements à 109.1, 109.2, 109.3...

**M. Clair:** D'accord.

**M. Bissonnet:** ...et s'ils sont acceptés, peut-être qu'on pourra les renuméroter, tel qu'on le fait toujours à la fin.

Le Président (M. Gagnon): À l'article 107.1, c'est un nouvel article; il est adopté.

M. Clair: Oui.

**Le Président (M. Gagnon):** Article 108?

M. Clair: J'aurais un ajout à l'article 108.1, M. le Président.

**Le Président (M. Gagnon):** Nous allons adopter l'article 108 pour commencer. C'est cela?

**M. Clair:** Oui.

**Le Président (M. Gagnon):** Est-ce que l'article 108 est adopté?

M. Bissonnet: Attendez. L'article 108,

M. Clair: Oui, à la fin. D'accord.

**M. Bissonnet:** Pour l'article 109.1, voici le texte qu'on a remis à la commission ce matin: L'article 17 de la Loi concernant l'impôt sur la vente au détail (L.R.Q., chapitre 1-1) est modifié par l'addition, à la fin du premier alinéa, du paragraphe suivant:

"aj) à la vente d'une automobile utilisée comme taxi au sens de la Loi sur le transport par taxi (1983, chapitre, insérer ici le numéro du chapitre de la présente loi)." Il s'agit d'une proposition d'amendement que nous faisons au projet de loi pour que les propriétaires, les détenteurs de permis de taxi soient exemptés de la taxe de vente, ce qui leur donnera un revenu additionnel. Et, compte tenu des difficultés économiques qu'ils vivent dans l'industrie du taxi, cette mesure pourra les aider pleinement à gagner leur vie de façon décente.

**Le Président (M. Gagnon):** Sur la recevabilité, j'aimerais vous entendre. Je ne crois pas que cet amendement soit recevable.

**M. Clair:** M. le Président, effectivement, je tiens à plaider sur la recevabilité de cette motion d'amendement. Je pense que cette loi viendrait modifier la Loi concernant l'impôt sur la vente au détail et je pense donc qu'il y a incompatibilité avec le projet de loi sur le transport par taxi. Maintenant, un fait plus important, M. le Président, seul un ministre de la couronne peut proposer un amendement à une loi qui a des effets sur les finances publiques.

**Une voix:** C'est cela.

**Le Président (M. Gagnon):** Donc, je suis obligé de refuser cet amendement.

**M. Bissonnet:** Mais sur le principe de notre proposition, M. le ministre des Transports, est-ce que vous pourriez nous faire vos commentaires?

M. Clair: M. le Président, je pense qu'on ne peut pas discuter d'un amendement qui n'est pas reçu.

**Le Président (M. Gagnon):** L'amendement étant refusé, je pourrai seulement vous donner l'article... (13 heures)

**M. Bissonnet:** D'accord.

M. le ministre, nous avons un autre ajout à l'article 109.1. Je vais répéter l'amendement, cela concerne les concessions qui sont données aux associations de services de taxi, qui sont données par les organismes publics et parapublics. Nous proposons le texte suivant: "Il n'est pas permis aux corporations oeuvrant dans les domaines publics et parapublics d'offrir l'exclusivité

des postes d'attente à une entreprise de service de taxi."

Notre proposition d'amendement, est instante. Il y a eu des promesses du Parti québécois à cet effet en 1976, en 1981, pour que les corporations, les hôpitaux, à titre d'exemples, qui oeuvrent dans le domaine public et parapublic, qui sont des instances gouvernementales, abolissent ces concessions pour permettre à tous les propriétaires qui ont un permis immatriculé de pouvoir offrir les services dans ces postes qui sont privilégiés aujourd'hui.

**M. Clair:** M. le Président, quant à la recevabilité de la motion, même si, sur le fond, je pense que les préoccupations du député l'honorent...

**M. Bissonnet:** ...c'est une demande qu'on fait. C'est une promesse de votre Parti.

**M. Clair:** ...mais encore là, cela aurait, même si elles étaient marginales, des effets sur le financement du réseau hospitalier, notamment du réseau scolaire. Et, seul un ministre de la couronne est habilité à proposer de tels amendements.

**M. Bissonnet:** M. le Président, qu'est-ce que vous faites?

**M. Clair:** M. le Président, seulement pour vous expliquer, c'est que les commissions...

**Le Président (M. Gagnon):** C'est une question de principe cela, ce n'est pas une question...

M. Clair: ...les organismes publics et parapublics comme par exemple les hôpitaux ou des institutions d'enseignement, universités, collèges ou autres peuvent aller en soumissions auprès des associations de services de transport par taxi et leur demander de soumissionner pour avoir le droit exclusif de desservir un poste de taxi situé à proximité d'un hôpital. À ce moment, seuls les taxis membres de cette association de service ont le droit de desservir cette institution. L'association de service paie des montants qui peuvent varier entre 1000 \$ et 40 000 \$, selon la durée du contrat et la rentabilité ou non des activités. Elle paie ce montant à un hôpital pour avoir le droit de desservir. Cela génère des revenus dans un hôpital, dans une institution publique ou encore quand c'est le gouvernement lui-même, s'il en a. J'ignore s'il en a; je ne pense pas. Mais, pour ces institutions collégiales, universitaires, scolaires, hospitalières ou autres services de santé divers, cela existe déjà. Je pense que, vu que cela affecte indirectement les revenus et

les dépenses de l'État, seul un ministre de la couronne peut proposer un tel amendement.

**M. Polak:** M. le Président.

**Le Président (M. Gagnon):** M. le député de Sainte-Anne.

**M. Polak:** M. le Président, avant que vous décidiez, parce que je sais que vous entendez toujours les arguments de part et d'autre devant la commission des engagements financiers, vous êtes connu comme un juge assez objectif, vous êtes même en train de fouiller dans votre règlement. Je trouve l'argument du ministre un peu bizarre quand il dit qu'on ne peut pas faire de changement parce que cela affecte d'autres lois, d'autres ministres.

On vient précisément d'amender la Loi sur les cités et villes, le Code municipal et différentes autres lois par le projet de loi actuel devant nous. Donc, il ne faut pas se cacher en arrière des technicités. Si l'idée soumise par le député de Jeanne-Mance n'est pas acceptable, dites-le. On va réglementer cela. On prendra un vote mais il ne faut pas se cacher derrière des arguments techniques pour dire qu'on ne veut pas discuter de cela.

**Le Président (M. Gagnon):** Sur la recevabilité, M. le député de Sainte-Anne, je ne voudrais pas que vous pensiez que je suis en train de me cacher.

**M. Polak:** Non, M. le Président, pas vous mais le ministre se cache.

**Le Président (M. Gagnon):** Je vais vous lire l'article 64: "Une motion ne peut être présentée que par un représentant du gouvernement, après recommandation du lieutenant-gouverneur en conseil, lorsqu'elle a pour objet direct l'exécution de travaux publics, l'allocation de subventions, l'imposition d'une charge additionnelle sur le revenu public ou sur les contribuables."

L'argumentation du ministre à savoir que les hôpitaux ont l'habitude de transiger avec des compagnies de taxi, si je comprends bien, ce qui amène des revenus additionnels à l'hôpital. Est-ce bien cela votre recommandation?

**M. Bissonnet:** Dans ce sens-là.

**Le Président (M. Gagnon):** À troisièmement, l'imposition de charges additionnelles sur les revenus publics...

**M. Bissonnet:** Dans ce sens-là...

**M. Polak:** M. le Président, il n'y a pas un geste dans la vie qui n'a pas une conséquence financière. Si vous allez manger

aujourd'hui, je suis certain que vous allez payer pour votre repas...

**Le Président (M. Gagnon):** Là-dessus, M. le député de Sainte-Anne, il n'y aura pas d'obstination entre nous deux. Je suis obligé, comme président, quand même, de faire respecter le règlement de l'Assemblée nationale. À ce moment, si le règlement ne nous plaît pas, il y a toujours un endroit pour demander de le changer; d'ailleurs, je crois qu'on est en train de réétudier le règlement de l'Assemblée nationale.

Actuellement, en tout cas, cela m'apparaît très difficilement acceptable, en prenant l'argumentation du ministre. Si vous avez une argumentation contraire à me faire entendre, à savoir que l'argumentation du ministre, par exemple, ne serait pas justifiée dans ce cas-là, je serais prêt à vous entendre.

**M. Bissonnet:** M. le Président...

**Le Président (M. Gagnon):** M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** Il demeure que le principe d'un certificat d'immatriculation pour une voiture automobile taxi donne des privilèges identiques à tout le monde. On fait des privilèges "privilégiés" à certains propriétaires détenteurs de permis de taxi et c'est contraire à l'objet du projet de loi. On veut une réforme; quand on fait une réforme, on met tout le monde sur le même pied. Le ministre aurait dû s'enquérir, si c'est sa remarque, auprès du ministre des Finances, de proposer un amendement de par le ministre concerné pour modifier cette situation, qui en est une anormale. Et c'est la politique, à titre d'exemple, de la ville de Montréal. On a rendu tous les postes en commun à tous les propriétaires d'auto-taxi.

**Le Président (M. Gagnon):** À ce moment-ci, je dois demander, parce qu'on a déjà dépassé l'heure...

**M. Bissonnet:** Consentement.

**Le Président (M. Gagnon):** ...le consentement de la commission pour poursuivre ou je dois aussi...

**M. Clair:** Consentement.

**Le Président (M. Gagnon):** Je suis un petit peu mal pris effectivement. Je préférerais prendre quelques minutes pour aller consulter.

**M. Clair:** Écoutez, M. le Président, ce que vous avez également le pouvoir de faire, vous avez le pouvoir, en tout temps, de modifier dans sa forme une motion d'un député.

Alors, au dernier alinéa de l'article 64,

on dit: "Toutefois, cette règle ne s'applique pas à une motion qui exprime seulement une opinion abstraite sur une matière énumérée ci-dessus".

Si le député veut transformer sa motion en une motion ... s'il veut, dans le fond, et ce que ça veut dire ce paragraphe-là, c'est que si le député veut simplement exprimer une opinion et exprimer son souhait, son accord...

**M. Bissonnet:** Je comprends, M. le Président, M. le ministre, mais cela fait trop longtemps que l'industrie du taxi fait cette revendication et cette revendication a été promise autant par votre parti que le nôtre, et ça fait déjà sept ans. Je pense qu'il est temps aujourd'hui d'agir.

**M. Clair:** M. le Président, sur la recevabilité, je regrette que vous ayez à prendre du temps mais, à mon avis, vous commettriez un dangereux précédent, si vous acceptiez qu'une motion d'amendement provenant d'un député de l'Opposition qui engage, indirectement et même directement, des fonds de l'État soit proposée et débattue.

**M. Bissonnet:** On parle du transport de personnes, c'est du transport de personnes qu'on parle.

**Le Président (M. Gagnon):** Alors, nous allons, comme c'était l'offre de l'Assemblée nationale, ajourner nos travaux sine die. Lorsqu'on les reprendra, vous aurez le temps. Ou bien nous allons les suspendre pour quelques minutes parce que je dois consulter.

**M. Clair:** M. le Président.

**Le Président (M. Gagnon):** Je vais suspendre quelques minutes et aller consulter.

**M. Bissonnet:** C'est ça.

(Suspension de la séance à 13 h 9)

(Reprise de la séance à 13 h 15)

**Le Président (M. Gagnon):** Ce que je croyais, au départ, j'en ai la certitude après consultation sur l'article 64. Cet article dit bien que seul un ministre ou un membre du gouvernement peut proposer un amendement qui implique une dépense de fonds publics. Même si, dans votre...

**M. Bissonnet:** Il faut qu'un ministre fasse cela.

**Le Président (M. Gagnon):** ...motion, on ne parle pas directement d'argent, implicitement, c'est un moyen d'enlever des

revenus aux hôpitaux, ce qui implique des fonds publics. Je dois donc refuser cet amendement.

**M. Clair:** M. le Président, j'aimerais expliquer à mon collègue la problématique qui entoure ces concessions. Il est certainement question d'argent. Maintenant, nous n'avons pas de relevé détaillé de ce que cela rapporte aux hôpitaux, aux universités, aux collèges, etc. Ce n'est pas la principale question qui se pose; la principale question qui s'est toujours posée, c'est comment transformer en poste commun un aussi grand nombre de postes qui, jusqu'à maintenant, étaient confiés à des associations de services. Les concessions sont vues par les autorités des centres hospitaliers et autres corporations publiques comme étant un instrument pour s'assurer qu'il y a une harmonie aux postes et une bonne qualité et fiabilité du service.

Si le député de Jeanne-Mance accepte, j'aurais peut-être une proposition à lui faire. Je serais disposé à me pencher de nouveau sur cette question et éventuellement, à la suite des consultations qui seront tenues et du mandat que je pourrais obtenir du Conseil des ministres, la semaine prochaine, envisager la possibilité de modifier l'article 60 pour donner au gouvernement un pouvoir réglementaire d'intervention là-dessus, soit pour les interdire dans le domaine public. Je ne pense pas que, dans le domaine privé, on puisse se permettre d'intervenir parce qu'on modifierait la liberté de contracter contenue dans le Code civil.

En ce qui concerne les organismes publics, je serais prêt à ce qu'on termine l'étude de tous les articles, sauf l'article 116 et cette question-ci, que j'aimerais garder en suspens. Lorsque la Commission des transports sera mandatée pour étudier le projet de loi sur les conseils intermunicipaux de transport, on pourra prendre une quinzaine de minutes pour disposer complètement de la question des concessions et de l'article 116 que je voudrais garder en suspens. Est-ce que cela convient au député?

**M. Bissonnet:** Si je comprends bien, on reviendra en commission parlementaire.

**M. Clair:** C'est cela, pour aborder la question des concessions. Ce qu'on pourrait faire serait de donner un pouvoir réglementaire au gouvernement; on ne peut pas abolir les contrats existants, mais on pourrait empêcher d'autres corporations publiques de le faire. On pourrait dire que celles qui existent prendront fin à leur date d'échéance et qu'elles ne seront pas renouvelées. Mais, avant de faire cela, je veux faire plus de consultations. D'ailleurs, j'aurais besoin d'un mandat du conseil des ministres pour proposer un tel amendement.

M. Bissonnet: Compte tenu de ce que vous me dites - cette commission pourra reprendre, probablement lundi ou au moment approprié - j'aimerais que vous puissiez vous informer auprès de la Régie de l'assurance automobile du Québec afin de nous donner un rapport des coûts des plaques d'immatriculation et du rapport de ratio entre les blessures corporelles subies dans l'industrie du taxi en comparaison avec celles subies dans un véhicule ordinaire. Selon l'industrie du taxi et selon les revendications, on leur demande un montant additionnel de 100 \$ mais, par contre, au niveau de la résultante des accidents corporels, ils figurent mieux que les automobilistes ordinaires. Je pense qu'il y a un préjudice, là aussi.

M. Clair: M. le Président, sur cette question, je m'engage à faire parvenir aux députés les renseignements disponibles à la Régie de l'assurance automobile du Québec. Cependant, je n'accepte pas qu'on commence à rediscuter de cette question en commission parlementaire. On aura l'occasion de le faire en Chambre ou ailleurs. Le projet de loi sur le transport par taxi ne touche pas la question de l'assurance automobile. Je veux bien lui donner tous les renseignements, pour qu'il se forme une opinion personnelle de la régie; mon chef de cabinet qui est ici lui fera parvenir, d'ici à quelques jours, les documents qu'il y a à la régie sur cette question. Cependant, je n'accepterai pas qu'on en rediscute.

M. Bissonnet: Je propose l'ajournement de la commission sine die.

M. Clair: On pourrait terminer les autres articles, cependant, pour qu'il ne reste que l'article 116 et la question des concessions.

M. Bissonnet: Mais la taxe de vente?

M. Clair: On peut terminer les autres articles.

M. Bissonnet: On va suspendre.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que votre troisième amendement qui était...

M. Clair: À quel article étions-nous rendus?

M. Bissonnet: Je ne l'ai pas proposé, j'y reviendrai. Je vais faire de la consultation, moi aussi.

Le Président (M. Gagnon): Ce qui veut dire que...

M. Bissonnet: On va suspendre. Il n'y a

qu'une dizaine d'articles.

Le Président (M. Gagnon): Les travaux de la commission parlementaire des transports sont ajournés sine die.

(Fin de la séance à 13 h 22)