



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée des projets de loi

22 — Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi et

23 — Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports

Le jeudi 11 juin 1987 - No 75

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Projet de loi 22 - Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi	CAE-4091
Permis de chauffeur de taxi	CAE-4093
Taux et tarifs	CAE-4098
Pouvoir d'intervention d'une ligue reconnue	CAE-4101
Permis de taxi	CAE-4103
Accès à un poste d'attente	CAE-4110
Infractions et peines	CAE-4113
Transport par limousine de grand luxe	CAE-4118
Projet de loi 23 - Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports	CAE-4122
Protection du camionnage en vrac	CAE-4123
Motion d'amendement du ministre	CAE-4128
Discussion sur la recevabilité	CAE-4128
Reprise de l'étude détaillée	CAE-4130

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Charles Messier, président suppléant

M. Marc-Yvan Côté
Mme Louise Harel
M. Michel Bissonnet
M. Georges Vaillancourt

- * M. Michel Drolet, ministère des Transports
- * Mme Anne-Marie Bilodeau, Régie de l'assurance automobile du Québec
- * M. Gilles Savard, ministère des Transports
- * M. Pierre-Paul Vigneault, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 11 juin 1987

Étude détaillée des projets de loi 22 et 23

(Onze heures cinquante-neuf minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude du projet de loi 23 et du projet de loi 22. Je crois qu'il y a consentement pour que nous changions un peu l'ordre qui nous avait été donné pour commencer avec la Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi.

Mme Harel: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci. J'appelle M. le ministre. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense, M. le Président, que tout a été à peu près dit de manière globale au moment du discours de deuxième lecture et j'aimerais rectifier une seule chose concernant l'ensemble de ces deux lois. J'avais dit que notre contentieux était très affairé et qu'il n'avait pas le temps de préparer les règlements. J'ai peut-être été audacieux dans mes propos. Ce n'est pas le reflet complet de la réalité. Ils sont effectivement très occupés, mais, dans la mesure où ils pourraient en recevoir les ordres, ils sont disposés à tasser des choses pour en faire d'autres. Alors, il n'y a pas de problème de ce côté-là.

Alors, on pourrait commencer, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Maisonneuve, est-ce qu'il y a des remarques préliminaires?

Mme Harel: Non, pas à ce moment-ci, M. le Président.

Projet de loi 22

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Maisonneuve. Alors, j'appelle maintenant l'article 1.

M. Côté (Charlesbourg): Alors:

"L'article 4 de la Loi sur le transport par taxi est modifié par le remplacement, dans la quatrième ligne, des mots "prescrit par règlement" par les mots "de taxi". Cet article a pour effet de supprimer la notion de permis de chauffeur prescrit par règlement, puisqu'il est déjà prévu par la loi qu'une personne doit, pour exercer le métier de chauffeur de taxi, être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il s'agit donc d'un amendement de concordance.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 1 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 1 est adopté, j'appelle l'article 2.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 12 de cette loi est modifié par le remplacement du premier alinéa par le suivant: "12. Un permis de taxi est délivré pour une agglomération délimitée par règlement du gouvernement ou pour une région délimitée par la Commission des transports du Québec, sous réserve de l'article 94.03."

Alors, M. le Président, comme commentaire, cet article vise à substituer le terme "description" par le terme "délimitation" en référence à la délimitation des agglomérations et des régions.

Mme Harel: L'article 94.03 vise quoi exactement?

M. Côté (Charlesbourg): Les limousines de grand luxe; cela fait référence aux limousines de grand luxe. L'article 94.03 dit ceci: Le permis de limousines de grand luxe est délivré pour tous les territoires du Québec.

Mme Harel: Vous avez bien spécifié en Chambre que le permis serait délivré à un titulaire pour l'usage d'une auto...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...et chaque véhicule exigerait...

M. Côté (Charlesbourg): Un permis.

Mme Harel: ...la délivrance d'un permis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela: une voiture un permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 2?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il faut changer pour la simple et bonne raison - vous vous souviendrez en deuxième lecture, on l'a dit - que les permis de limousine de grand luxe auront tout le Québec comme territoire. Alors, c'est ce qui oblige à faire le réajustement à ce moment-ci.

Mme Harel: C'est donc la raison pour laquelle les critères sont beaucoup plus exigeants, puisque le titulaire du permis devra faire la preuve qu'il a une connaissance suffisante de l'ensemble du territoire. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 2 est adopté?

M. Bissonnet: M. le Président, juste une question d'information.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Est-ce que la Commission des transports - évidemment, il va y avoir plusieurs demandes par plusieurs personnes pour avoir un permis de limousine de grand luxe - va être autorisée à émettre un maximum ou un minimum de permis, parce que, lorsque sept ou huit permis auront été accordés, pour les autres demandes, des personnes vont s'y opposer? Je ne sais pas si on a étudié cela?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le marché qui va déterminer le nombre, sinon on pourrait se retrouver encarcané avec un chiffre qui pourrait être dix, mais qui ne serait pas le reflet de la vérité. Oui sait, il peut y avoir une demande supérieure?

M. Bissonnet: Ils vont s'opposer comme dans d'autres demandes de transport; ou demandes d'autres permis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est la règle du marché qui va déterminer cela.

M. Bissonnet: Alors, il faut, que les gens soient vigilants.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est pour cela qu'on va permettre dans cette loi aux ligues de taxis constituées par loi d'être représentées ou de pouvoir plaider devant la Commission des transports.

M. Bissonnet: Merci, M. le ministre, cela répond à ma question.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 2 est adopté?

Mme Harel: M. le Président, de toute façon nous allons revenir, dans le cadre de l'étude du projet de loi, sur toute la question des limousines.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 2 est adopté. J'appelle maintenant l'article 3.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 14 de cette loi, modifié par l'article 2 du chapitre 63 des lois de 1986 est de nouveau modifié: - Vous n'êtes pas surpris, M. le Président?

"1° par l'addition à la fin du premier alinéa, de la phrase suivante: "Cependant, il peut aussi être effectué sur un autre territoire pour lequel aucun permis n'est délivré";

"2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, partout où se trouvent, les mots "ce territoire" par les mots "ces territoires".

Cet article a pour but de permettre l'exploitation d'un permis de taxi en dehors du territoire pour lequel il a été délivré lorsqu'il s'agit de desservir un territoire pour lequel aucun permis n'est délivré. Cet article, par conséquent, prévoit une nouvelle exception à l'obligation de n'exploiter un permis de taxi que sur les territoires sur lesquels il est délivré. On permet ainsi à des régions non encore desservies de l'être, du moins quant aux services essentiels, sans pour autant obliger les titulaires de permis à encourir des frais et à remplir des formalités.

On peut prévoir que ces titulaires ne seront intéressés à desservir que des territoires contigus de sorte que cette nouvelle extension contient en elle-même une limite suffisante pour qu'il ne soit pas nécessaire d'en prévoir une dans le libellé de l'article.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, il faut donc comprendre qu'il y avait déjà des exceptions à l'obligation d'exploiter un permis seulement sur le territoire pour lequel on l'avait obtenu. Quelles étaient ces exceptions? Est-ce que l'exception était de pouvoir effectuer un voyage à l'extérieur du point d'origine ou de la destination de la course? Cela dépendait finalement... J'ai l'air d'en savoir beaucoup, parce que...

M. Côté (Charlesbourg): Vous utilisez beaucoup les taxis.

Mme Harel: Non. Je me rappelle avoir eu une bonne séance d'information. Est-ce que ce sont là les exceptions auxquelles on se réfère?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: En quoi le transport pour personnes handicapées est-il concerné par cette modification? Ah oui! C'est parce que, vraisemblablement, des territoires où il n'y a pas de permis pourraient être desservis par des véhicules qui ont un permis dans le territoire voisin. Je suis rendue que je me donne les questions et les réponses!

M. Côté (Charlesbourg): Vous êtes mûre pour le pouvoir, vous!

Mme Harel: Je vais vous laisser donner les réponses. De toute façon, le problème est que ce sont les même personnes qui nous les soufflent.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions à l'article 3?

Une voix: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'exemple de la transparence!

Mme Harel: Dans des matières qui sont très opaques.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions à l'article 3? Est-ce que l'article 3 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Permis de chauffeur de taxi

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 4.

M. Côté (Charlesbourg): "Cette loi est modifiée par l'insertion, dans la section IV, avant l'article 40, des suivants:

"39.1. Un permis de chauffeur de taxi

est délivré pour un territoire correspondant à celui d'une autorité régionale, sauf exceptions prévues par règlement et lorsque ce permis est prescrit pour effectuer un transport par limousine de grand luxe."

"39.2. Le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi ne peut exercer son métier de chauffeur qu'avec l'automobile exploitée en vertu d'un permis de taxi délivré pour un territoire compris dans le territoire pour lequel ce permis de chauffeur de taxi a été délivré."

Cet article vise à rapatrier dans la loi certaines dispositions réglementaires concernant les permis de chauffeur de taxi et leur exploitation puisqu'elles sont inhabituelles à l'exercice d'un pouvoir réglementaire. Cet article vise à insérer, avant l'article 40, l'article 39.1 qui a pour effet de prescrire que, sauf exception, le permis de chauffeur de taxi est délivré pour un territoire correspondant à celui de l'autorité régionale. Ces exceptions se rapportent au transport par limousine de grand luxe puisque le projet de loi prévoit que les permis de limousine de grand luxe sont délivrés pour tout le territoire du Québec et à certains regroupements de municipalités prévus par règlement qui s'étendent au-delà du territoire d'une autorité régionale. Par exemple, la Communauté urbaine de Québec où s'ajoute le territoire de la municipalité de Saint-Dunstan-du-Lac-Beauport.

Quant à l'article 39.2, il a pour objet de prévoir que le titulaire d'un permis de chauffeur de taxi ne peut exercer son métier qu'avec un véhicule exploité en vertu d'un permis délivré pour un territoire, compris dans celui pour lequel ce permis de chauffeur a été délivré. On veut ainsi éviter que des chauffeurs de taxi n'aillent exercer leur métier dans des territoires pour lesquels leurs connaissances n'ont pas été vérifiées par examen.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Sur l'article 39.1. On dit que ces dispositions sont inhabituelles à l'exercice d'un pouvoir réglementaire. Maintenant, les exceptions vont être déterminées par règlement et la règle sera que le permis est délivré pour un territoire correspondant à celui de l'autorité régionale. C'était déjà dans le règlement. Tout ce qui est fait c'est rapatrier, c'est cela?

M. Drolet (Michel): Il s'agit de l'article 28 du règlement actuel sur le transport par taxi.

Mme Harel: Dans le règlement, à l'article 28, on retrouvait l'expression "par la régie", après le mot "délivré". Parce que

maintenant le permis de chauffeur de taxi est délivré... Vous n'indiquez plus, comme c'était le cas dans les règlements, que c'est par la régie?

M. Drolet: C'est déjà prévu dans la loi à l'article 41.1 que le permis de chauffeur de taxi est délivré par l'autorité régionale. Alors, dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal, cela sera elle ou la Régie de l'assurance automobile. Encore là, il y a une espèce de concordance à faire à la suite de la régionalisation des pouvoirs à la Communauté urbaine de Montréal.

Mme Harel: À l'article 39.2, il faut d'une part que le chauffeur de taxi obtienne un permis pour l'exercice dans le territoire où il est délivré, mais que l'automobile ait également un permis d'exploitation pour le territoire. En d'autres termes, un chauffeur... Parce que vous donnez comme explication que c'est pour éviter que des chauffeurs aillent dans un autre territoire exercer leur métier, mais c'est aussi pour éviter que des véhicules d'un autre territoire soient utilisés. Ce sont les deux cas qui sont couverts.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: C'est exactement cela. En fin de compte, celui qui exploite un permis de chauffeur de taxi doit le faire absolument avec un véhicule, parce que le permis de taxi étant lui-même rattaché à un véhicule et décrivant le territoire sur lequel il peut être exploité, le titulaire du permis de chauffeur de taxi doit l'exploiter lui aussi, étant donné qu'il est limité à un certain territoire, avec un véhicule qui, lui-même, peut être exploité sur le territoire pour lequel le permis de chauffeur de taxi est délivré.

Mme Harel: Actuellement, par exemple, admettons que le chauffeur de taxi obtienne un permis pour utilisation dans un territoire, dans le cas actuel est-ce qu'il peut le faire avec un véhicule qui a un permis de taxi pour un autre territoire?

M. Drolet: Actuellement, c'est déjà aussi prévu par règlement. Il s'agit de l'article 31 du règlement sur le transport par taxi.

Mme Harel: Qu'est-ce qui est nouveau dans cet article?

M. Drolet: D'abord, on va faire à 39.1 l'exception pour le transport par limousine de grand luxe étant donné qu'on ajoute cette nouvelle question de permis. Aussi, parce qu'il aurait fallu préciser davantage le pouvoir réglementaire et, plutôt que de faire

une correction au pouvoir réglementaire, étant donné que c'est un principe qui est assez immuable, à savoir, relier le territoire de l'autorité régionale au permis de chauffeur de taxi, on a préféré le mettre dans la loi.

(12 h 15)

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 4?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 4 est adopté.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'avais compris que le ministre des Transports, n'étant pas avocat, il suit. Article 5, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 5.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 41 de cette loi est remplacé par le suivant: "Le permis de chauffeur de taxi doit contenir une photographie du titulaire, prise par la Régie de l'assurance automobile du Québec ou l'autorité régionale, selon le cas, porter un numéro et renfermer toute autre information déterminée par règlement." Cet article vient déterminer davantage ses exigences que doit rencontrer le permis de chauffeur de taxi, en précisant que la photographie du titulaire du permis de chauffeur de taxi, que doit contenir le permis, doit avoir été prise par l'autorité délivrante de ce permis et en nous référant aux dispositions réglementaires quant aux autres informations que ce permis doit contenir, les dispositions réglementaires qui existent déjà et dont il faut s'assurer d'une habilitation suffisante.

Un des problèmes des photos, il y en avait qui n'étaient pas trop ressemblantes. Cela peut créer toutes sortes de problèmes, ce pouvait être une autre personne qui allait passer l'examen aussi. Cela crée toutes sortes de problèmes.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le ministre, est-ce qu'il y a possibilité de donner des instructions à la Régie de l'assurance automobile du Québec pour que la photo et le nom soient beaucoup plus grands que sur la petite carte d'à peu près deux pouces par deux pouces carrés. L'utilisateur peut difficilement voir la photo et encore plus difficilement voir le nom et s'il a une plainte à formuler sur un service qui a été rendu de façon inadéquate, il est quasiment obligé d'avoir une loupe pour regarder le nom. Est-ce qu'il ne serait pas possible de les

agrandir. À titre d'exemple, à New York, quand vous prenez un taxi, vous ne pouvez pas ne pas remarquer le nom, il est à peu près grand comme cela. Cela permet une indication, de voir véritablement la photo et le nom. Je pense que cela améliorerait de beaucoup le service aux consommateurs qui ont des plaintes à formuler. Ils n'auront pas besoin de se forcer pour trouver qui est le conducteur, le reconnaître, d'une part, et reconnaître également son nom.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une très bonne suggestion qui est faite par le député de Jeanne-Mance. Je prends l'engagement de vérifier, auprès de la Régie de l'assurance automobile, les possibilités, les coûts aussi évidemment parce qu'il y a...

M. Bissonnet: C'est une carte comme celle de l'assurance-maladie qu'ils ont dans leur... On ne peut pas la voir. Je me rappelle du "pocket number" quand c'était la ville de Montréal. C'était un carton de cinq pouces sur sept où l'on voyait très bien la figure et le nom en gros caractères.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, mais à partir du moment où il y a transfert à Montréal de la responsabilité, les problèmes devraient être réglés par eux. Mais, pour ce qui est de la régie, je vais vérifier.

M. Bissonnet: Prenez la ville de Québec. Prenez un taxi, M. le ministre, et essayez de regarder le nom du chauffeur, vous ne pourrez pas le trouver parce c'est écrit à peu près à un quart de pouce.

M. Côté (Charlesbourg): Parce qu'à Québec, on peut les appeler par leur prénom.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, c'est donc dire que ce sera écrit dans la loi, maintenant, que la photo doit être prise par la régie ou l'autorité régionale. Et c'est par réglementation que la suggestion du député de Jeanne-Mance peut être introduite. J'imagine que déjà dans la réglementation, il y avait des spécifications sur la photographie...

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'était purement administratif. On va examiner cela et on va faire le nécessaire à la régie.

Mme Harel: Il faut comprendre que, si

la réglementation québécoise spécifiait des indications comme celle-là, il serait possible que la réglementation de la Communauté urbaine de Montréal spécifie autre chose.

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, oui.

Mme Harel: Dans la mesure où la réglementation québécoise deviendrait inopérante au moment où il y aurait une réglementation de la communauté urbaine, est-ce souhaitable qu'il n'y ait pas une sorte d'harmonisation?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il faut une harmonisation parce que le touriste qui va arriver de l'étranger, qui va prendre un taxi à Montréal, qui sera habitué à une photo plus grande, donc, à une meilleure lecture du nom de l'individu et qui va se retrouver à Québec...

Mme Harel: À Laval.

M. Côté (Charlesbourg): ...à Laval ou ailleurs... Je pense qu'il y aurait nécessité d'une...

Le phénomène dans lequel on se retrouve, c'est que nous décentralisons. Si on devait laisser au gouvernement seul la responsabilité de définir, on ne décentraliserait pas trop. Je pense d'avantage qu'en faisant entente avec la communauté urbaine et différentes agglomérations, on pourra régler le problème et, au moins, avoir à l'esprit qu'il faut uniformiser et rendre suffisamment visibles la photo et le nom, pour les gens qui voudraient porter plainte. Et il faut que ce soit suffisamment accessible aussi.

Mme Harel: J'imagine qu'il y a déjà, présentement, des pourparlers entre les gens du ministère et ceux de la CUM.

M. Côté (Charlesbourg): Non, pour le transfert?

Mme Harel: Quant à l'harmonisation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il a beaucoup de travail de fait. On est dans la phase finale.

Mme Harel: Les audiences ont eu lieu hier à la Communauté urbaine de Montréal. Elles ont quand même eu pas mal de succès. Une dizaine d'organismes ont présenté des mémoires. Cela a quand même été bien couvert par les médias de la région de Montréal. Le ministère avait-il un observateur?

M. Côté (Charlesbourg): M. Michel Trudelle était là-bas. Cela a été suivi de

très près par le ministère. Cela fait un an et demi. Qu'on négocie avec la communauté urbaine. J'ai moi-même parlé à monsieur Hamelin, jeudi dernier, sur certains petits pépins qu'il y avait, en cours de route avec, en particulier, la ligue A-11. Il semble bien que ce soit rentré dans l'ordre lundi, lors d'une rencontre.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 5? L'article 5 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 6.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 41.1 de cette loi est modifié par l'addition de l'alinéa suivant: "Le permis de chauffeur de taxi prescrit pour effectuer un transport par limousine de grand luxe est délivré par l'autorité compétente du lieu du principal établissement du titulaire du permis de limousine de grand luxe et selon les dispositions qui sont applicables en ce lieu." Cet article vise à prévoir que, pour effectuer un transport par limousine de grand luxe en qualité de chauffeur, il faut être titulaire d'un permis délivré, selon les dispositions applicables, au lieu du principal établissement du titulaire du permis de limousine de grand luxe. Cette précision s'avère nécessaire compte tenu du nouvel article 39.1 proposé.

Mme Harel: C'est la disposition qui permet non pas d'émettre le permis de limousine de grand luxe, mais le permis de chauffeur. C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 6 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 7.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 41.5 de cette loi est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: "Lorsque le permis de chauffeur de taxi a été délivré par une autorité régionale qui s'est conformée à l'article 41.2, la régie avise celle-ci de la suspension ou de la révocation du permis de conduire du titulaire de ce permis de chauffeur de taxi, sauf en cas de délivrance d'un permis restreint conformément à l'article 105 du Code de la sécurité routière. Dès la réception de cet avis, l'autorité régionale doit suspendre ou révoquer le permis de chauffeur de taxi de cette personne."

Cet article vise à mettre en évidence le principe qu'une autorité régionale ne peut

décréter la révocation du permis de chauffeur de taxi d'une personne qui, après que son permis de conduire eut été révoqué, s'est vu accorder un permis restreint par la Régie de l'assurance automobile du Québec pour lui permettre de continuer d'exercer son métier. Par conséquent, cet article assure au chauffeur de taxi qui a obtenu de la Régie de l'assurance automobile du Québec un permis restreint à la suite d'une révocation de son permis de conduire - donc, classe 31 - l'exercice de son droit de continuer son métier en interdisant non seulement la révocation, la suspension du permis de chauffeur de taxi, mais aussi en empêchant la régie d'aviser l'autorité régionale de la suspension ou de la révocation du permis de conduire lorsqu'il y a délivrance d'un permis restreint. Ainsi, tout danger de confusion se trouve écarté.

C'est pour éviter que, s'il n'y a pas de communication constante, la personne qui se voit délivrer un permis restreint puisse quand même faire son travail. Je pense que c'est une question de balise pour bien s'assurer que le détenteur du permis ne soit pas victime de... On me dit ici qu'empêcher peut être fort mais vaut mieux fort que moins.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Dans le cas qui nous intéresse, est-on en train de modifier la Loi sur les transports? Pourquoi cette disposition s'applique-t-elle uniquement au permis de chauffeur de taxi? Là, c'est un transport par taxi, je veux bien croire, mais les chauffeurs de camions, les chauffeurs d'autobus vivent donc le même problème présentement.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Harel: Non. Parce que c'est seulement la régie qui a entière juridiction.

Mme Bilodeau (Anne-Marie): Oui, en vertu du Code de la sécurité routière.

Mme Harel: La main droite sait ce que fait la main gauche.

Mme Bilodeau: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): On présume.

Mme Harel: Tandis qu'il y avait là deux paliers. Il y avait une confusion.

Mme Bilodeau: Deux paliers, deux juridictions, ici, dans le texte.

Mme Harel: Est-ce que cela a déjà causé des problèmes ou si vous les appréhendez, ou s'ils se sont déjà produits?

M. Côté (Charlesbourg): On est suffisamment avancés, au ministère des Transports maintenant, on est préventifs.

Mme Harel: ...les devance...

M. Côté (Charlesbourg): On fait de la prévention.

Mme Harel: Vous devancez les jugements de cour.

Mme Bilodeau: C'est une question de cohérence.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 7? L'article 7 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 8.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 41.6 de cette loi, modifié par l'article 9 du chapitre 63 des lois de 1986, est de nouveau modifié par la suppression du premier alinéa."

Il serait peut-être bon de lire le texte actuel de l'article 41.6: "La régie qui délivre un permis restreint conformément à l'article 105 du Code de la sécurité routière n'est pas tenue d'aviser l'autorité régionale, le cas échéant, de la révocation du permis." C'est en concordance avec ce que nous venons d'adopter.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions? L'article 8 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 9.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 44 de cette loi est remplacé par le suivant...

Mme Harel: Un instant, M. le ministre, évidemment, ce sont là des dispositions qui ont eu l'aval de l'autorité régionale, qui ont été discutées avec l'autorité régionale, qui sont approuvées.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un seul élément, si ma mémoire est fidèle, qui n'est pas inclus. La volonté régionale aurait voulu l'uniformité des véhicules. Je pense que ce n'est pas le temps, il faut d'abord faire en sorte que l'industrie se rationalise, que le plan de recherche fasse ses effets et que, par la suite, l'expérience étant faite, ces décisions se prennent au niveau régional, de concert avec les intervenants du milieu.

Mme Harel: L'autorité régionale souhaiterait l'uniformité des véhicules comme dans des villes comme New York, par exemple⁷

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Elle l'aurait souhaité comme disposition qui ne serait pas mise en vigueur mais qui serait introduite dans le projet de loi.

M. Côté (Charlesbourg): Elle l'aurait souhaité dans les plus brefs délais. Mais je pense que cela perturberait l'industrie et on doit davantage vivre tous les effets bénéfiques du deuxième souffle du plan de rachat et permettre à l'autorité régionale de bien s'implanter et de voir le fonctionnement. Il est clair que, pour réussir, il faut une parfaite harmonie entre l'autorité régionale et les taxis. Je pense que c'est un mariage qui est très récent, on pourrait même dire qu'il n'est pas encore consommé et, quant à cela, j'imagine que chacun doit apprendre à vivre avec les autres. Si on a voulu rapprocher le pouvoir d'administration, des taxis, ce n'est pas pour créer de nouvelles enfarges, mais davantage pour que ce pouvoir soit plus accessible, plus rapidement, et qu'on ait une connaissance plus profonde. Je pense que cela devra venir plus tard.

Mme Harel: Toute l'affaire n'est pas encore ratifiée.

M. Côté (Charlesbourg): Non-

Mme Harel: Dites-moi, concernant la question du plan de rachat, vous en parliez tantôt, avec l'annonce faite lundi soir, y a-t-il eu des changements qui se sont produits dans les trois jours? On est seulement jeudi.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on m'avait souligné.
(12 h 30)

Mme Harel: Y-a-il eu recrudescence?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai rencontré M. Léveillé, jeudi dernier à Montréal, et il me signifiait qu'il y avait, à sa connaissance, plusieurs personnes qui attendaient l'annonce officielle pour se manifester. Quant à moi, l'ai signé une série de papiers, j'ai signé une série de documents et cela prendra effet lundi prochain. Alors c'est à partir de ce moment que... Une cinquantaine attendraient lundi. C'est quand même assez significatif.

Mme Harel: Peut-être que cela m'a échappé mais je n'ai pas vu que les journaux avaient beaucoup fait écho...

M. Côté (Charlesbourg): Non, non.

Mme Harel: ...parce que souvent c'est l'information qui...

M. Côté (Charlesbourg): C'est du monde qui se parle. C'est à partir du moment où la tête en est avisée ou informée, je pense que c'est une communication qui se fait très rapidement. Finalement, une publicité sera faite, disons, que l'information va sortir du cabinet en fin de semaine et en particulier lundi, première journée.

Mme Harel: Est-ce qu'il faut souhaiter que ce plan fonctionne?

M. Côté (Charlesbourg): À 1000, ce sera déjà un succès.

Mme Harel: 1200. La barre est un peu basse à 1000.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Beaucoup, finalement, peut-être quelques centaines de permis qui dormaient, donc cela n'a pas eu un effet réel. Pour que cela ait un effet, il en faut quand même un peu plus pour compenser ces permis qui n'étaient pas actifs.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 9?

Mme Harel: À l'article 8, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 8 est adopté. J'appelle maintenant l'article 9?

Taux et tarifs

M. Côté (Charlesbourg): L'article 44 de cette loi est remplacé par le suivant: "A4 Les taux et tarifs applicables au transport privé doivent être fixés de façon à ce que le prix d'une course soit calculé par taximètre, par zone ou par heure et fractions d'heure.

"Cependant, les taux et tarifs applicables à un transport privé effectué par le titulaire d'un permis de taxi dans la région pour laquelle le permis est délivré peuvent aussi être fixés de façon à ce que le prix de la course puisse être calculé par odomètre."

Cet article a pour objet de préciser les différentes façons d'après lesquelles le prix d'une course doit être calculé, afin de fixer des taux et tarifs applicables au transport privé. Ces précisions apparaissent déjà dans le règlement sur le transport par taxi à l'article 47, de sorte que le texte proposé vise principalement à permettre la suppression future d'une disposition régle-

mentaire qui, présentement, ne concorde pas tout à fait avec la loi.

Mme Harel: Quelles sont finalement ces différences du règlement à l'égard de la loi?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: Vous les voyez à la lecture du texte actuel de l'article 44 où on est beaucoup moins précis quant aux possibilités de fixation des taux et tarifs où on vous dit que c'est calculé soit par taximètre, par odomètre, par zone ou par heure, tout simplement, sans apporter davantage de précision quant aux fractions d'heure et quant à la possibilité, par exemple, seulement dans les régions de la fixation par odomètre. Alors, l'article 44 actuel...

Mme Harel: Oui. Vous nous dites que le deuxième paragraphe de l'article 44, tel que proposé, reprend ce que nous avons déjà finalement adopté en ce sens que le titulaire d'un permis de taxi... dans la région pour laquelle le permis est délivré. Pourquoi avoir finalement ajouté cet...

M. Drolet: Le règlement à l'heure actuelle prévoit que c'est seulement dans les régions où on peut se servir de la fixation par odomètre, alors que la loi, elle, semble déterminer que dans tous les cas on peut fixer soit par taximètre, par odomètre, par zone ou par heure. D'une part, on ne parle pas des fractions d'heure dans la loi actuelle. On ne parle pas non plus que la fixation par odomètre ne s'applique que dans les régions. Alors cette non-concordance entre le texte du règlement et le texte de la loi peut causer des problèmes de légalité. C'est pour cela qu'on apporte cette correction.

Mme Harel: Je pense bien, M. le Président, que cela n'a peut-être pas une importance primordiale. Ce n'est pas un cas redondant finalement au sens où... C'est certain que... Vous nous dites que l'odomètre peut être utilisé lorsque le transport est effectué par le titulaire d'un permis de taxi dans la région pour laquelle le permis est délivré, sinon, de toute façon, il ne peut pas faire de course, il ne peut pas faire de transport privé.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: Le tarif peut être différent d'une région à l'autre. Alors, on précise qu'effectivement c'est dans la région où il opère qu'il pourra utiliser l'odomètre. À partir du moment où il entre dans une région où les tarifs ne sont pas fixés de la même manière, il devra s'y conformer.

Mme Harel: Au premier paragraphe, vous nous dites: Le transport privé doit être fixé soit par taximètre, par zone, par heure ou fractions d'heure. Vous ne nous dites pas: Le transport privé effectué par le titulaire d'un permis de taxi dans la région pour laquelle le permis est délivré. Vous ne nous le dites pas, vous ne l'écrivez pas, mais cela va de soi, si j'ai bien compris?

M. Drolet: C'est sûr, cela va de soi, oui.

Mme Harel: En tout cas, pourquoi, si cela va de soi dans le premier paragraphe, le répéter dans le deuxième?

M. Côté (Charlesbourg): ...en Cour d'appel.

Mme Harel: Ah! Ah! Ah!

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: En fait le principe... Le premier alinéa c'est le principe général sur la façon dont la commission va fixer les taux et les tarifs. Lorsque vous arrivez dans le deuxième alinéa, c'est l'exception. C'est pour restreindre l'exception de l'utilisation de l'odomètre à la seule région pour laquelle le permis est délivré, parce qu'il peut y avoir quand même transport d'une région à une autre et on veut limiter l'exception de l'utilisation de l'odomètre. Le principe...

Mme Harel: Donc, le principe c'est de limiter l'usage de l'odomètre pour la seule région où le permis est délivré. Si le véhicule va dans la région d'à-côté conduire quelqu'un... Prenons un cas précis, Mirabel. Vous partez de Drummondville et vous demandez - n'est-ce pas que cela vous fait plaisir, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je suis certaine que vous auriez souhaité bien plus que l'aéroport de Mirabel soit à Drummondville mais disons que...

Le Président (M. Saint-Roch): Non, Mme la députée, seulement une nouvelle subvention du fédéral pour notre aéroport serait suffisante.

Mme Harel: Vous en demandez moins que vos prédécesseurs il y a quinze ans. De toute façon, l'exemple étant que vous demandez de vous faire reconduire de Drummondville à Mirabel, vous traversez donc des régions différentes. Le véhicule qui vous prend a un permis délivré pour le

secteur de Drummondville. Il vous conduit à Mirabel. Ne pourrait-il pas utiliser l'odomètre?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Savard.

M. Savard (Gilles): L'exemple que vous avez apporté effectivement n'est pas tout à fait exact dans le sens que pour une course de Drummondville à Mirabel, ce qui va se produire le plus souvent, c'est que les personnes vont convenir à ce moment par contrat, comme le permet la loi, d'une tarification qui sera fixe la plupart du temps. Or, s'il n'y a pas cette entente consensuelle entre les gens pour fixer le prix de la course et si cela fonctionne à l'odomètre - là il faudrait vérifier si l'endroit d'où on part est une agglomération ou non - à ce moment-là, effectivement c'est la tarification de base qui continue de s'appliquer. Donc, il n'y aura pas de changement de tarification selon les zones qui vont être traversées ou quoi que ce soit.

Mme Harel: Mais si c'est l'odomètre qui est utilisé, c'est-à-dire le nombre de milles parcourus

M. Savard: Mais à ce moment, c'est selon la tarification qui va être imposée à partir de la zone, parce que l'origine de la course était dans la zone où une tarification était imposée, une tarification - disons, je n'ai aucune idée - de 0,25 \$ du kilomètre. À partir du moment où la course origine de cette zone, la tarification qui va s'appliquer va être de 0,25 \$ du kilomètre quelle que soit la destination. Dans les faits, par contre, ce n'est pas comme cela que cela se produit. Dans les faits, ce qui se produit, c'est qu'ensemble les gens vont, comme la loi le permet pour des courses qui ont quand même une certaine distance, convenir par entente d'une tarification. Donc, c'est un contrat entre le passager et le titulaire du permis de taxi. À ce moment-là, ce sont des contrats qui se font habituellement à prix fixe, ce qui avantage l'une et l'autre partie. Pour autant qu'il y a un écrit qui consigne cette entente, c'est tout à fait légal et c'est avec le moins de formalisme possible qu'on peut réaliser ces contrats.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? L'article 9 est adopté. J'appelle l'article 10?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 46 de cette loi est remplacé par le suivant: "46 Les taux et tarifs applicables au transport spécialisé par limousine ou par limousine de grand luxe doivent être fixés de façon à ce que le prix du transport soit calculé par heure et fractions d'heure, par zone ou par

zone - il n'y a pas une erreur⁷ Par zone ou par zone - et par heure et fractions d'heure." Excusez-moi. Cet article a pour effet d'élargir les façons de calculer les taux et tarifs applicables au transport spécialisé par limousine, de manière que des taux et tarifs répondent davantage aux spécifications du transport privé, exception faite du calcul au taximètre et à l'odomètre. De plus, il vise à introduire une tarification pour le transport par limousine de grand luxe. Dans le cas de limousine de grand luxe, le tarif est un plancher, ce n'est pas un plafond.

Mme Harel: C'est une tarification qui n'est faite ni par taximètre, ni par odomètre mais par heure ou fractions d'heure, en fait, qui est faite à l'heure ou à la journée ou à la semaine, selon la durée.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Savard.

M. Savard: Si vous me permettez, concernant le transport par limousine, ce ne sont pas tout à fait les mêmes principes de facturation. Ces véhicules ne peuvent pas utiliser de taximètre. C'est, au départ, une grosse différence entre les deux. On pense plus à de la facturation horaire ou de la facturation en fonction de zones traversées. Maintenant il faut comprendre que ce sont des zones que le transporteur lui-même va déterminer et pour lesquelles il va déposer des taux et des tarifs à la Commission des transports du Québec qui, elle, va fixer à ce moment les taux et tarifs du transporteur compte tenu de certains planchers de normes de tarification pour 40 \$ ou des choses du genre. Donc, à ce moment-là, ce n'est pas la même dynamique de facturation mais cela correspond quand même aux usages des deux marchés qui sont très distincts. Les passagers n'apprécieraient pas trop voir un taximètre dans un véhicule de luxe. Donc, cela réplète les coutumes.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 10 est adopté. J'appelle l'article 11?

M. Côté (Charlesbourg): Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 48, du suivant: "48.01 Un chauffeur de taxi ne peut exiger d'un client, en outre du prix de la course calculé conformément aux taux et tarifs, un frais qui n'est pas prévu par règlement du gouvernement." Je pense que cela paraît suffisamment clair.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions? Est-ce que l'article 11 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 12⁷

M. Côté (Charlesbourg): L'article 48.1 de cette loi, édicté par l'article 11 du chapitre 63 des lois de 1986, est modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne, des mots "la course" par les mots "le prix de la course et, le cas échéant, les frais". La substitution des mots "la course" par les mots "le prix de la course et, le cas échéant, les frais" a pour effet de prévoir expressément que l'obligation du client de s'identifier s'étend au refus de ce dernier de payer non seulement le prix de sa course mais aussi des frais pour la détermination desquels a été prévu un nouveau pouvoir réglementaire.

{12 h 45}

Mme Harel: Avez-vous eu des représentations sur cette disposition qui avait été adoptée en 1986, en juin 1986?

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, pas à ma connaissance...

Mme Harel: Non?

M. Côté (Charlesbourg): ...et pas à la connaissance des personnes qui m'accompagnent non plus.

Mme Harel: C'était vu comme un premier pas vers l'identification...

M. Côté (Charlesbourg): Non, je me souviens de nos discussions.

Mme Harel: ...obligatoire. On n'a pas déterminé comment se fait l'identification. Cela n'a pas été déterminé par règlement, cela n'a pas été...

M. Côté (Charlesbourg): ...très large.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est très large comme...

Mme Harel: Vous n'avez eu aucun écho des...

M. Côté (Charlesbourg): Du tout.

Mme Harel: ...conséquences.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce que l'article 12 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 13.

**Pouvoir d'intervention
d'une ligue reconnue**

M. Côté (Charlesbourg): Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 50, du suivant:

"50.1 Une ligue reconnue peut intervenir en tout temps devant la commission dans une affaire relative à un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile pour assurer la défense de l'intérêt de ses membres ou l'exercice de toute autre fonction que la loi lui confère."

Ici, je pense que c'est extrêmement important pour les ligues qui ont été constituées par une loi d'avoir ce pouvoir et de faire en sorte qu'elles puissent effectivement représenter leurs membres. Cela me paraît une des pièces importantes de ce projet de loi, pour permettre aux ligues d'aller défendre leurs intérêts devant la Commission des transports du Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Ma question est à savoir si l'expression "ses membres" contient le singulier également. En d'autres mots, ce pouvoir, auquel nous souscrivons, est-il de donner aux ligues la possibilité de représenter l'intérêt collectif de leurs membres plutôt que de représenter l'intérêt d'un membre?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Je ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais peut-être laisser M. Drolet vous faire part des réflexions qu'il y a eu au ministère. Il n'y a peut-être pas la sécurité totale et s'il y a des améliorations qu'on peut apporter, on est disposé à le faire.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Drolet.

M. Drolet: Effectivement, lorsque l'on emploie la notion "l'intérêt de ses membres", ce serait l'intérêt des membres pris comme collectivité, mais évidemment nous n'avons pas d'assurance juridique à ce niveau. Nous n'avons pas retrouvé de précédent nous donnant une interprétation de ces mots.

Mme Harel: Ne serait-il pas souhaitable, pour que l'intention du législateur soit bien formulée, d'ajouter le qualificatif "collectif" après le mot "l'intérêt"?

M. Côté (Charlesbourg): "L'intérêt

général de ses membres".

Mme Bilodeau: La question de cohérence en droit...

Mme Harel: L'intérêt général, évidemment, fait référence a contrario à l'intérêt particulier. Mais "l'intérêt particulier de ses membres" ou "l'intérêt général de ses membres"... On peut souhaiter qu'elle s'occupe des intérêts particuliers de...

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: C'est pour cette raison que l'on écrit "l'intérêt de ses membres" sans préciser ou sans qualifier l'intérêt. Si l'on avait voulu viser l'intérêt particulier, on aurait dit: "l'intérêt d'un membre". Le singulier comprenant le pluriel, cela aurait visé l'intérêt particulier. Alors, en mentionnant "l'intérêt de ses membres", c'est compris que c'est l'intérêt de l'ensemble des membres.

Mme Harel: Est-ce vraiment une règle d'interprétation? Cela peut aussi être interprété comme étant la défense de chacun de ses membres, si tant est qu'ils étaient en cause. Cela pourrait être interprété comme ne devant écarter aucun de ses membres dans la défense des intérêts. Mais l'intention, en introduisant cette disposition, c'est de permettre à la ligue... Donnez-moi des exemples.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux vous en donner un, moi.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est du vécu. C'est quelqu'un qui se présente devant la Commission des transports du Québec et demande un permis. La ligue a voulu s'opposer en tant que ligue et elle n'a pas pu le faire parce qu'elle n'était pas reconnue comme telle à la Commission des transports du Québec. C'est donc un membre en particulier qui a été obligé de s'y opposer. Cela fait moins fort que la ligue. Alors, ce que l'on veut conférer à la ligue, ce sont les pouvoirs de représenter l'intérêt de l'ensemble de ses membres sur une demande de permis additionnel ou de modification de permis. C'était cela l'esprit, au départ, à moins que mes collaborateurs ne me disent autre chose. Mais depuis le début, c'est ce que j'ai compris. Ce n'est pas nécessairement d'aller représenter devant la Commission des transports l'intérêt d'un membre de la ligue qui aurait des problèmes avec la Commission des transports, d'où le libellé "l'intérêt de ses membres". Donc, c'est l'ensemble des

membres qui sont peut-être pris à partie ou concernés par l'émission d'un autre permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Cette proposition législative est basée sur certaines décisions de la Commission des transports du Québec qui a rejeté à quelques reprises certaines interventions d'opposition de la ligue en tant que telle et qui portaient sur des intérêts de ses membres. Alors, cela visait l'intérêt général et c'est vraiment l'objectif visé ici.

Mme Harel: Effectivement, il y a eu des décisions à cet effet de la part de la Commission des transports du Québec. Et là, on va s'entendre. Il est éminemment souhaitable qu'une disposition comme celle-là soit introduite dans la Loi sur le transport par taxi pour permettre à une ligue reconnue de représenter l'intérêt de ses membres. La question, c'est que nous savons très bien que ce genre de disposition est susceptible d'être contestée éventuellement, puisque la représentation faite par une ligue reconnue sera nécessairement dans un cas de litige ou de controverse. Nécessairement, il y aura en jeu des questions d'intérêt et des questions de droit et une des façons pour une des parties sera sans doute d'invoquer cette disposition pour essayer de la faire invalider. J'imagine que c'est du droit nouveau. Chaque fois qu'il y a du droit nouveau, il y a quelqu'un quelque part qui essaie de s'en servir.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Alors, il vaut mieux avoir une clause étanche, d'une certaine façon.

M. Côté (Charlesbourg): Une clause trop précise créerait aussi des problèmes, parce que la Commission des transports du Québec pourrait tenter de l'interpréter. On avait une très bonne cause - quant à nous, du moins, on le pensait et on le croit encore - avec l'allocation de permis et un commissaire de la Commission des transports du Québec nous a déboutés dernièrement. On va certainement aller en appel, mais lorsque l'on fait face à des hommes qui jugent, ils interprètent comme ils le peuvent avec les moyens qu'ils ont. Mais je pense qu'il ne faut pas laisser trop de place à l'interprétation. En ce sens-là, le but visé est effectivement de permettre d'aller devant la Commission des transports du Québec et d'être reconnus comme tels. Une interprétation tatillonne ferait en sorte que peut-être, dans certains cas, il pourrait les exclure.

Mme Harel: Il me semblait, auparavant, quand on étudiait le droit, que lorsqu'il y

avait une décision en matière d'interprétation, on pouvait plaider l'intention du législateur telle que formulée lors du discours de deuxième lecture et lors de l'étude article par article. Cela pouvait être plaidé, non? Cela ne l'a jamais été?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: En fait, non, cela ne doit pas...

Mme Harel: Il me semblait que cela servait à quelque chose le travail que l'on faisait, à part que de l'imprimer sur du papier pour que personne ne le lise. Non?

M. Drolet: Lorsqu'une disposition n'est pas claire, le juge va rechercher l'intention du législateur, mais normalement les travaux de commissions ou autres, les notes explicatives, ne doivent pas servir à l'interprétation de la loi.

Mme Harel: Cela sert à quoi, alors?

M. Drolet: Cependant, une étude assez succincte pourrait quand même démontrer que de plus en plus les tribunaux vont utiliser - mais il n'y a pas de règle établie - ce que l'on appelle des données externes à la loi pour rechercher l'intention du législateur. Il n'y a pas de règle précise là-dedans et c'est un peu un cas d'espèce dans chaque cas.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que si quelqu'un faisait une étude très systématique des jugements rendus en faisant le parallèle avec l'intention du législateur, ce serait une révolution que l'on pourrait amener dans tout le Québec. À ce niveau-là, il y a bien du monde qui doit souhaiter que cela ne se fasse pas comme étude.

Mme Harel: Il y a bien des gens qui se demandent maintenant, quand ils sont avocats, si ce n'est pas mieux d'essayer de se faire nommer juge que de se faire élire député.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Absolument. La sécurité est plus grande, même si à 108 000 \$ on se plaint pareil.

Mme Harel: Quand on veut décider de choses dans notre société, quand on veut être partie prenante aux décisions.

M. Côté (Charlesbourg): Même si à 108 000 \$ par année, on se plaint pareil. Alors...

Mme Harel: Ce n'est pas assez, mais c'est déjà pas mal.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions à l'article 13? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: On pourrait l'adopter sous réserve pour que j'en parle à mes conseillers juridiques pour voir si on n'aurait pas une autre formulation à vous proposer.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de problème, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'article 13 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 14.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, compte tenu que l'on devra s'arrêter à 13 heures, je n'aurai même pas le temps de lire l'article. Je propose que... On pourrait considérer qu'il est 13 heures.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il consentement?

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ceci, la commission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 58)

(Reprise à 15 h 16)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de loi 22, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi.

Au moment de notre suspension, nous en étions à l'article 14. M. le ministre.

Permis de taxi

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j' imagine que vous avez une patience d'ange, compte tenu de la longueur de l'article 14.

"L'article 60 de cette loi, modifié par l'article 12 du chapitre 63 des lois de 1986, est de nouveau modifié: 1^o par la suppression, dans le paragraphe 1^o du

premier alinéa, des mots "créer et". Ce paragraphe vise à supprimer les termes "créer et" puisqu'ils sont inutiles pour la compréhension du paragraphe 1^o de l'article 60 actuel."

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté. "2^o par l'insertion, dans la deuxième ligne du paragraphe 2^o du premier alinéa, après les mots "nombre maximum de permis", des mots "qui peuvent être délivrés". Alors, ce paragraphe vise simplement à l'amélioration du texte pour en faciliter la compréhension.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): "3^o par l'insertion, dans la deuxième ligne du paragraphe 3^o du premier alinéa, après le mot "titulaire", de ce qui suit: "y prévoir des exceptions et la durée de celles-ci". Ce paragraphe vise à permettre au gouvernement, lorsqu'il détermine le nombre maximum de permis dont une personne peut être titulaire, d'y prévoir des exceptions de même que la durée de celles-ci et habiliter certaines dispositions réglementaires actuelles, soit les articles 7, 9 et 11.

Mme Harel: Du règlement.

M. Côté (Charlesbourg): Du règlement, bien sûr.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: Oui. En fait, il s'agit tout simplement d'habilier certaines dispositions réglementaires. Par exemple, l'article 9 du règlement qui dit qu'on ne peut être titulaire de plus de 20 permis de taxi, à moins que tous les permis détenus n'aient été acquis avant le 1^{er} novembre 1973. Or, prévoir des exceptions à ces règles, ce n'est pas précisément prévu dans le pouvoir réglementaire.

Mme Harel: Actuellement, les exceptions existent-elles?

M. Drolet: Elles existent puisqu'il s'agit de l'article 9, entre autres, de l'article 11, aussi, du règlement actuel et de l'article 7.

Mme Harel: Il s'agit d'habilier ces articles-là dans le règlement et non pas de les modifier. Le ministre entend-il les modifier?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: Ils vont s'appliquer?

M. Drolet: Exact.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): "4° par l'insertion, après le paragraphe 3° du premier alinéa, du suivant:

"3.1° déterminer les obligations que doit respecter un titulaire de permis dans l'exercice de ses activités et y prévoir des exceptions." Ce paragraphe a pour effet de permettre au gouvernement de déterminer des obligations qu'un titulaire de permis doit respecter dans l'exercice de ses activités et d'y prévoir des exceptions de manière à habilitier certaines normes réglementaires actuelles, à titre d'exemple, l'article 17.

Mme Harel: L'article 17, par exemple, prévoit l'utilisation d'une automobile de type berline ou familiale aménagée pour le transport des personnes. Cela exclut, à ce moment-là, l'usage des autos compactes.

M. Côté (Charlesbourg): Non pas les limousines.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Savard.

M. Savard: En ce qui a trait aux véhicules, une automobile de type berline ou familiale. Dans le cas de la berline, c'est une conduite intérieure quatre portes avec un capot. On ne précise pas, à ce moment-là... un coffre arrière, pardon. On ne précise pas, à ce moment-là, à cet endroit, quel est le nombre de passagers, on dit tout simplement qu'il doit y avoir un nombre de ceintures correspondant au nombre de passagers. Donc, l'article sur les berlines prévoit des véhicules ayant quatre places à l'intérieur, quatre ceintures de sécurité et la familiale, c'est la voiture dont le coffre arrière est remplacé par une espèce de compartiment à bagages plus allongé. Cela comprend aussi certains petits véhicules qu'on appelle des familiales qui transportent sept personnes et moins et qui ont un peu une forme genre minibus, mais qui ne sont pas des minibus. Ce sont des véhicules à trois portières latérales qui servent particulièrement pour le transport des personnes handicapées, outre les limousines.

Mme Harel: Alors, M. le Président, les permis des limousines de grand luxe ne sont pas couverts par cette disposition de l'article 14? Cet article ne s'applique qu'aux permis de taxi?

M. Savard: Excusez-moi, l'article 14

de?

Mme Harel: L'article 14 qui modifie l'article 60.

M. Savard: D'accord.

Mme Harel: Le projet de loi prévoit, à l'article 14, des modifications qui, doit-on comprendre, ne s'appliqueraient qu'aux permis de taxi.

M. Savard: Dans le cas du paragraphe 4 de l'article 14 qui ajoute le paragraphe 3.1 à l'article 60, mon confrère me corrigera, mais le titulaire de permis, à ce moment-là, c'est un titulaire de permis en vertu de la loi.

Donc, ce que dit l'article, c'est que le gouvernement peut, a le pouvoir, via un règlement, d'imposer certaines choses à certaines personnes. L'exemple qui est donné en ce qui concerne les véhicules nous dit, tout simplement, qu'une personne qui fait du taxi doit utiliser un certain type de véhicule. Donc, s'il fait du taxi traditionnel ce sera la berline ou la familiale, mais s'il fait du transport par limousine, ce sera le type de limousine actuellement prévu aux règlements sur le taxi. S'il fait de la limousine grand luxe, encore une fois, ce paragraphe 3.1 nous habilite, à ce moment-là, à lui dire: Vous allez utiliser une limousine allongée avec les descriptions qui viendront au chapitre réglementaire.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): "5° par le remplacement du paragraphe 7° du premier alinéa par les suivants:

"7° établir les conditions ou les restrictions concernant l'accès des taxis à un poste d'attente.

"7.1° prohiber, sur les immeubles des établissements publics qu'il détermine, la concession d'un droit d'accès exclusif à un poste d'attente ou d'un droit d'installation d'une ligne téléphonique directe exclusive ou établir les conditions ou les restrictions concernant une telle concession."

Ce paragraphe a pour objet de favoriser un meilleur climat social dans l'industrie du taxi. En effet, il confère au gouvernement le pouvoir de prohiber la concession d'un droit d'accès exclusif à un poste d'attente et de prohiber ou d'établir des restrictions à la concession d'un droit d'installation d'une ligne téléphonique directe, exclusive sur les immeubles et les établissements publics.

Il habilite, ainsi, une disposition réglementaire, soit l'article 26.

Mme Harel: C'est une situation qui a occasionné beaucoup de litige dans la région

de l'île de Montréal, qui trouve là une solution. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): "6° par l'insertion, dans la première ligne du paragraphe 11° du premier alinéa, après le mot "désigner", de ce qui suit: "dans les cas qu'il indique". Par l'addition des mots "dans le cas qu'il indique", ce paragraphe a pour effet de permettre au gouvernement, lorsqu'il désigne une personne pour percevoir les droits annuels payables, pour la délivrance ou le renouvellement des permis de taxi, d'indiquer dans quels cas cette personne pourra percevoir ces droits habilitants ainsi l'article 15 du règlement sur le transport par taxi.

Mme Harel: Alors, c'est la Commission des transports du Québec qui perçoit ces droits. L'article 15 dit: L'administrateur de la commission est désigné pour percevoir les droits payables pour le renouvellement des permis de taxi, lorsque la commission a autorisé une suspension de services. Cet article ne s'applique pas que dans les cas de suspension de services, c'est dans tous les cas.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: En fait, la personne qui est désignée pour percevoir le droit payable pour la délivrance ou le renouvellement des permis de taxi, c'est la Régie de l'assurance automobile, suivant l'article 14. On crée une exception, c'est le cas de l'administrateur de la commission, dans les cas où il y a eu suspension du service. À ce moment-là, c'est lui qui va percevoir les droits payables pour le renouvellement.

Mme Harel: Dans les cas qu'il indique, cela dépendra des occasions. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 7?

M. Côté (Charlesbourg): "Par l'addition, à la fin du paragraphe 12°, du premier alinéa, des mots suivants: "et prescrire les cas où le taxi doit être équipé d'un taximètre de même que l'endroit où il doit y être installé".

Ce paragraphe vise à permettre au gouvernement non seulement d'établir des normes ou conditions ou modalités de construction, d'utilisation et d'entretien d'un taximètre, mais aussi de prescrire les cas où le taxi doit être équipé d'un taximètre, comme le prévoit déjà l'article 21 du règlement. Finalement, on se rend compte qu'on va chercher de la force pour ne pas

être contesté. À partir du moment où on l'inclut à l'intérieur du projet de loi au lieu des règlements cela le rendra plus difficilement attaquant.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): "8° par l'insertion, dans la quatrième ligne du paragraphe 14° du premier alinéa, après les mots "ses normes de construction", de ce qui suit: "interdire l'installation ou l'utilisation des équipements qu'il indique".

Ce paragraphe a pour objet de permettre au gouvernement d'interdire l'installation ou l'utilisation de certains équipements. Ainsi, ce paragraphe donne au gouvernement l'habilitation nécessaire pour qu'il puisse prohiber l'installation d'une enseigne d'identification sur le toit d'une limousine et exiger certains équipements sur les limousines de grand luxe.

Mme Harel: C'est quand même un article habilitant pour l'ensemble des permis, que ce soient ceux de taxi ou autres et cela protège contre des éventuels progrès technologiques qui pourraient venir annuler les effets des règlements.

M. Côté (Charlesbourg): Utilisés à bon ou mauvais escient.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Paragraphe 9?

M. Côté (Charlesbourg): "Par l'addition, à la fin du paragraphe 16°, du premier alinéa, des mots "et y prévoir des exceptions".

Ce paragraphe vise à permettre au gouvernement de prévoir des exceptions lorsqu'il établit des normes, des conditions ou des modalités d'opération pour chaque type de transport aux endroits qu'il indique. Ce paragraphe a notamment pour effet d'habiliter le gouvernement à permettre la transmission téléphonique ou radiophonique de réquisition de services, sauf au départ de certains aéroports: Sainte-Foy, Dorval et Mirabel.

Mme Harel: C'est quand même fantastique, on est rendu à légiférer pour donner le droit de faire des exceptions à nos dispositions. C'est dans l'ordre.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce adopté?

Mme Harel: Surtout qu'on est dans un domaine où le niveau de réglementation, pour qu'il atteigne une certaine souplesse, suppose le pouvoir de faire des exceptions.

Continuons.

Mme Bilodeau: C'est une règle de droit.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Le paragraphe 9 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le **Président** (M. Saint-Roch): J'appelle le paragraphe 10.

M. **Côté** (Charlesbourg): "Par l'addition, dans la deuxième ligne du paragraphe 17° du premier alinéa, après les mots "aux endroits qu'il indique" des mots "et aux conditions qu'il détermine". Ce paragraphe vient préciser davantage les pouvoirs réglementaires du gouvernement concernant les chauffeurs de taxi, habilitant, du coup, plusieurs dispositions réglementaires actuelles...

Une voix: Il y a quelque chose qui ne marche pas. C'est le paragraphe 10.

M. **Côté** (Charlesbourg): Excusez, je me suis trompé de commentaires. Vous reculez la bobine, M. le Président, vous effacez et on recommence.

Le **Président** (M. Saint-Roch): Nous effaçons et nous recommençons, M. le ministre.

M. **Côté** (Charlesbourg): D'accord, parfait, merci M. le Président, C'est bien effacé? Merci.

Ce paragraphe a pour but de prévoir que le gouvernement peut déterminer à quelles conditions les types de transport collectif qu'il indique peuvent être effectués, lorsqu'il autorise les titulaires de permis de taxis à effectuer ce type de transport. Ce paragraphe vise principalement à habilitier l'article 68 du règlement sur le transport par taxi.

Mme Harel: Où en est rendu le transport collectif? La Communauté urbaine de Québec a finalement laissé tomber son projet qui avait eu l'aval du ministère. (15 h 30)

M. **Côté** (Charlesbourg): Cela n'a pas été très concluant. Peut-être que les sites choisis n'étaient pas ceux qui auraient dû être choisis. Il fallait au moins commencer quelque part et cela n'a pas été une expérience très concluante aux yeux de la Commission des transports. Dans la mesure où ce serait à recommencer, cela se ferait davantage à des endroits, je pense, où il n'y a pas déjà de transport en commun alors que, dans ce cas, c'était de l'extension de fréquence de transport en commun, à tout le moins, pour la partie de Sainte-Foy où cela

avait été utilisé.

Je ne sais pas si j'ai le rapport... A-t-on eu le rapport de cela? Du moins, ce que j'avais retenu comme échange avec M. Forgues de la commission de transport, c'est qu'il y avait de la place à bonifier une expérience comme celle-là et peut-être, aussi, que la densité de la population de Québec n'était pas suffisamment significative et qu'on devrait probablement tenter ces expériences, mais ailleurs que dans la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec.

Mme Harel: La possibilité de relancer un projet de transport collectif est-elle actuellement étudiée, d'une façon expérimentale?

M. **Côté** (Charlesbourg): C'est-à-dire qu'à ta suite du sommet de la Montérégie, il y a un autre phénomène qui pointe: celui des communautés rurales non desservies par du transport en commun et qui ont très largement manifesté leur intérêt pour faire en sorte qu'il y ait une jonction du monde rural non desservi aux commissions de transport et des commissions de transport au arand réseau. Nous sommes en train d'évaluer, actuellement, ce phénomène du monde rural. C'est davantage là-dessus que portent nos réflexions actuellement, soit sur un projet pilote qui pourrait être tenté effectivement dans le sud-ouest de Montréal pour des communautés qui sont réparties sur le territoire sans service de transport en commun et qui... On avait des exemples frappants, dans certains cas. Pour aller à ta messe le dimanche, cela coûtait 32 \$ de taxi. Il y a véritablement des personnes qui sont complètement isolées et, règle générale, pas très fortunées non plus. Je pense que c'est davantage dans ce sens qu'on va regarder cela. On a 90 jours, à la suite de la tenue du sommet de la Montérégie, pour tenter de compléter un projet qui pourrait être inclus dans la signature de l'entente-cadre gouvernement-région de la Montérégie, pour sa réalisation dès l'automne 1987. On est à travailler en ce sens, actuellement.

Mme Harel: C'est un projet dans un secteur qui n'est pas desservi par le transport en commun, qui se trouve à ne pas susciter la résistance aussi...

M. **Côté** (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: ...des professionnels du transport en commun...

M. **Côté** (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: ...qui voient là une rivalité...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. La condition qu'on a mise, à ce moment-ci, dans les négociations, c'est que le tout se fasse... Parce que c'est un projet qui est arrivé à la table du sommet sans que les commissions intermunicipales de transport y soient associées. Nous avons exigé que les commissions intermunicipales de transport y soient associées et que ce soit peut-être aussi le bébé des commissions intermunicipales de transport, de telle sorte que nous ne pouvions pas, selon nos règles budgétaires, subventionner des organismes qui n'ont pas pour but d'organiser du transport en commun. Alors, par le biais du regroupement des CIT dans cette expérience, on pourrait subventionner des CIT qui feraient du rabattement sur leurs circuits d'autobus.

Mme Harel: C'est le ministère comme tel qui poursuit les contacts avec...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...la Montérégie. La commission de transport avait entrepris ce projet pilote avec la Commission des transports du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: En ce qui concerne la Commission des transports, qu'est-ce que c'est?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une expérience...

Mme Harel: C'est un bilan...

M. Côté (Charlesbourg): Qui n'est pas suffisamment positif pour l'étendre.

Mme Harel: ...négatif?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire que, dans la première phase, c'est intéressant parce que c'est le gouvernement qui payait presque la totalité. À partir du moment où l'expérience pilote peut devenir une expérience permanente, cela appelle un financement autre que celui d'une expérience pilote. Alors, il y a de ces problèmes.

Mme Harel: Le rapport est public, j'imagine.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'a probablement pas été publié jusqu'à maintenant, mais je pourrais prendre une note et vous faire parvenir une copie du rapport.

Mme Harel: Lors des rencontres de la table de l'ATUQ...

M. Côté (Charlesbourg): L'ATUQ.

Mme Harel: Vous appelez cela... C'est la table...

M. Côté (Charlesbourg): L'Association des transporteurs urbains du Québec.

Mme Harel: C'est cela. L'Association des transporteurs urbains du Québec. Est-ce qu'il y a eu exploration possible d'expérimentations de ce transport collectif sous forme de transport par taxi?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: C'est encore complètement dans les limbes?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Le paragraphe 10 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant le paragraphe 11.

M. Côté (Charlesbourg): "Par le remplacement du paragraphe 18° du premier alinéa par les suivants:

"18° établir des catégories de permis de chauffeur de taxi, 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 et déterminer les territoires qui ne correspondent pas à celui d'une autorité régionale pour la délivrance d'un tel permis;

"18.1° fixer les droits exigibles pour la délivrance et le renouvellement d'un permis de chauffeur de taxi, pour la délivrance d'un duplicata de ce permis et pour les examens reliés à sa délivrance;

"18.2° déterminer les obligations que doit respecter un titulaire de permis de chauffeur de taxi dans l'exercice de son métier et y prévoir des exceptions;

"18.3° déterminer les frais que le chauffeur de taxi peut exiger d'un client, en outre du prix d'une course, établir à quelles conditions ces frais peuvent être exigés et déterminer le montant maximal du billet de banque que ce chauffeur peut être tenu d'accepter en paiement d'une course;

"18.4° interdire au titulaire d'un permis de taxi ou de chauffeur de taxi, pour les types de transport qu'il indique, certaines activités ou certaines pratiques."

Ce paragraphe vient préciser davantage les pouvoirs... C'est le bon, M. Drolet?

M. Drolet: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Surveillez-moi. Ce paragraphe vient préciser davantage

les pouvoirs réglementaires du gouvernement concernant les chauffeurs de taxi, habitant du coup plusieurs dispositions réglementaires actuelles. Il a tout d'abord pour effet de supprimer de son pouvoir réglementaire celui de prescrire l'obligation d'être titulaire d'un permis pour exercer le métier de chauffeur de taxi, l'obligation prévue dans la loi à l'article 4. Il vise à permettre au gouvernement de déterminer les territoires qui ne correspondent pas à celui de l'autorité régionale pour la délivrance des permis de chauffeur de taxi.

Ceci habilite l'article 28 du règlement. Je vous dis cela de mémoire.

Il a également pour objet d'ajouter aux pouvoirs réglementaires du gouvernement celui de fixer des droits exigibles pour la délivrance, le renouvellement, la délivrance d'un duplicata du permis de chauffeur de taxi ainsi que les examens reliés à sa délivrance, celui de déterminer les obligations que doit respecter un titulaire de permis de chauffeur de taxi dans l'exercice de son métier et celui d'y prévoir des exceptions. Ceci habilite les articles 56 et suivants.

Par ailleurs, ce paragraphe ajoute le pouvoir de déterminer les frais qui peuvent être exigés d'un client, en outre du prix d'une course, d'établir des conditions auxquelles ces frais peuvent être exigés et de déterminer le montant maximal du billet de banque que peut être tenu d'accepter en paiement d'une course un chauffeur de taxi. C'est l'article 41 qui est habilité, à ce moment-ci.

Enfin, il a pour effet d'habiliter le gouvernement à interdire au titulaire d'un permis de taxi ou de chauffeur de taxi, pour les types de transport qu'il indique, certaines activités ou certaines pratiques. Ainsi, ce paragraphe va permettre au gouvernement de prohiber certaines pratiques commerciales du chauffeur de limousine, comme la sollicitation et le maraudage, afin d'éviter un empiètement sur d'autres services de taxi.

Le **Président** (M. Messier): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. À l'article 18.2, on retrouve: "déterminer les obligations que doit respecter un titulaire de permis". Hier, lors du dépôt des mémoires devant l'a CUM plusieurs associations de personnes handicapées ont fait valoir, dans l'avant-projet de règlements qu'étudie la CUM, que devrait être introduite cette obligation de desservir. Paraît-il qu'il y a, assez fréquemment une sorte de refus des chauffeurs de taxi de desservir certains types de personnes handicapées parce que cela nécessite peut-être un peu plus de délai. On parle, entre autres, des personnes aveugles et des personnes handicapées. On dit que

certain chauffeurs ont tendance à ignorer les personnes handicapées qui hêlent un taxi. Cela ne fait pas partie des obligations présentement.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais ce que l'on nous dit, c'est que cela nous habilitait à le faire.

Mme Harel: Oui. Il semble que cela cause des contraintes aux chauffeurs que de transporter des personnes handicapées, mais, par ailleurs, c'est une clientèle qui a besoin de ce type de déplacements et il devrait y avoir des obligations spécifiques à cet égard.

M. Côté (Charlesbourg): Mais, comme on serait habilité à le faire, on pourrait effectivement le prévoir dans la mesure où c'est un vœu très largement exprimé.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Si cela répond à un problème, c'est notre obligation de considérer cela.

Mme Harel: De toute façon, je pense que la fédération des ligues elle-même a réagi en disant qu'elle souhaitait que les chauffeurs deviennent de plus en plus professionnels avec un code d'éthique. Alors, cela se discute. Soit que ce soit dans le code d'éthique, mais c'est encore mieux de l'introduire dans les obligations.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, il y a beaucoup d'ouvertures de la part des ligues de taxi actuellement pour que soit très bien encadré la pratique de ce métier et pour en faire, véritablement, un métier très bien exercé. On aura très bientôt, quant à nous, un rapport sur l'école de taxi. Cela nous apparaît extrêmement important pour savoir si on va continuer ou non.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que l'école de taxi est un besoin. C'est ce qui se fait actuellement qui peut être examiné dans les...

Mme Harel: De toute façon, le passage par l'école n'est pas obligatoire.

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est parce qu'il faut faire attention. En ce qui concerne, actuellement, le passage obligatoire par l'école de conduite automobile, il y a des études qui viennent d'être publiées et qui nous démontrent que cela n'a pas nécessairement un effet direct sur la qualité du conducteur. Il faut être prudent à ce sujet-là, quoique conduire et vivre du métier de conduire, c'est une autre dimension.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on est à examiner de très près l'école de taxi. Je suis pleinement convaincu qu'il en faut une qui soit très bien encadrée et qui dispense de manière convenable... Les cours, c'est une autre chose. On aura un rapport...

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ...parce qu'il faut quand même leur donner la chance de vivre et de partir aussi et de faire les réajustements nécessaires en cours de route.

Mme Harel: Si tant est qu'on en venait à des cours obligatoires, ceux-ci pourraient être dispensés par les commissions scolaires.

M. Côté (Charlesbourg): Aussi.

Le Président (M. Messier): Est-ce qu'il y a des députés du parti ministériel qui veulent intervenir? Non. L'article 11 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Mme la députée, l'article 39 du règlement nous donne un certain pouvoir en ce qui concerne les handicapés et il se lit comme suit: "Un chauffeur de taxi doit aider un passager à monter ou à descendre de l'automobile en toute sécurité lorsqu'il constate que celui-ci, en raison de son âge, d'un handicap ou de son état de santé apparente, a manifestement besoin d'aide."

Normalement, on renforce ce pouvoir ici. Mais tout cela fait partie de la tête. C'est dans la tête que cela se passe. On aura beau le mettre dans les lois, si l'individu n'est pas formé en fonction de cela et qu'il n'a pas déjà un préjugé favorable à cet exercice, ce sera difficile parce qu'il n'y aura jamais un policier à côté de chaque taxi.

Mme Harel: Mais la crainte est souvent le début de la sagesse, par exemple.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, effectivement.

Mme Harel: La crainte d'une sanction peut induire...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de vous l'entendre dire. Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: C'est un principe pédagogique.

Le Président (M. Messier): Cela va, Mme la députée. L'article 11 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Messier): Le paragraphe 12, s'il vous plaît!

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas l'article, c'est le paragraphe, M. le Président.

Le Président (M. Messier): Excusez-moi. Le paragraphe 11. Je m'excuse, M. le ministre. On est rendu au paragraphe 12.

M. Côté (Charlesbourg): "Par la suppression, dans la première ligne du paragraphe 24° du premier alinéa, du mot "codé".

Ce paragraphe a pour but de supprimer le terme "codé" puisque la loi ne prévoit pas l'obligation, pour un titulaire de permis de taxi, d'utiliser un taximètre capable de fournir un reçu codé à la fin de la course. Vu le pouvoir réglementaire actuel, le gouvernement ne pourrait pas obliger la délivrance d'un reçu qui serait codé, de sorte que l'article 42 du règlement sur le transport par taxi n'y serait pas habilité.

Mme Harel: Nous avons eu l'opportunité, M. le Président, de nous faire expliquer cette importante disposition en long et en large.

Le Président (M. Messier): Donc, c'est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Messier): Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'avantage de décoder l'article parce que des fois...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Paragraphe 13, M. le Président.

Le Président (M. Messier): Paragraphe 13, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

"Les normes, conditions, restrictions, modalités, droits et autres prescriptions établies par un règlement édicté en vertu du présent article peuvent varier selon la catégorie de permis visée."

Ce paragraphe vise à s'assurer d'une habilitation suffisante pour plusieurs dispositions réglementaires actuelles qui établissent des normes distinctes selon les différentes catégories de permis visées, comme, par exemple, en matière de tarification. La

disparition de la règle d'entrée en vigueur des règlements adoptés par le gouvernement, en vertu de la Loi sur le transport par taxi, est justifiée par les dispositions de la loi sur les règlements qui y pourvoient.

Le Président (M. Messier): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Messier): Adopté. L'article 14 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Messier): M. le ministre, l'article 15.

Accès à un poste d'attente

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 61 de cette loi est modifié par l'insertion, dans la première ligne du premier alinéa, après le mot "paragraphes", de ce qui suit: "7° et". (15 h 45)

Cet article est de concordance avec le paragraphe 7 de l'article 14 puisqu'il vise à prévoir qu'un règlement du gouvernement concernant le droit d'accès exclusif à un poste d'attente cesse de s'appliquer sur le territoire d'une autorité régionale qui a adopté une disposition réglementaire sur le sujet.

Si les nouveaux pouvoirs réglementaires proposés comme le paragraphe 7.1 de l'article 60 ne sont pas transférables à une autorité régionale, c'est que le gouvernement n'estime pas opportun d'assujettir ses propriétés à une réglementation d'une telle autorité régionale.

Le Président (M. Messier): Mme la députée.

Mme Harel: Oui, il va falloir qu'on m'explique quel est le sens pratique de l'application de cette disposition.

M. Côté (Charlesbourg): On est bien outillé dans le sens qu'on a quelqu'un du domaine juridique et quelqu'un du domaine pratico-pratique. Alors...

Mme Harel: Le pratico, c'est vous et le pratique, c'est lui.

M. Savard: Si vous me le permettez.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Savard.

M. Savard: L'article permet de faire la distinction entre deux choses. Dans le règle-

ment, on prévoit que sur des postes d'attente publics, le premier taxi stationné est le premier taxi qui va pouvoir desservir un client. Les autres doivent attendre leur tour et, le service se donne au fur et à mesure. Il y a certaines règles qui sont apportées par le règlement. Cet élément devient décentralisable à la Communauté urbaine de Montréal.

D'autre part, le règlement prévoit que sur des terrains qui sont la propriété du gouvernement et occupés principalement par le gouvernement ou un de ses mandataires quelconques - il y a une règle assez précise là-dessus - effectivement, les postes d'attente et de concession exclusive qui sont des postes d'attente privés sont prohibés. Dans ce sens, l'article fait en sorte que ce pouvoir n'est pas décentralisable et que c'est la norme du règlement sur le transport par taxi du gouvernement provincial qui continue de s'appliquer en tout temps. Donc, en d'autres termes, le gouvernement maintient sur les terrains qu'il occupe une interdiction de concession exclusive. Mais pour le reste, cela revient à l'autorité régionale de faire ces choix.

Mme Harel: Donc, lorsqu'il y a un premier taxi... Est-ce que le client est obligé également... Je me rappelle avoir vu certaines expériences de clients qui ont refusé de prendre le premier taxi qui était conduit par un chauffeur de couleur. Est-ce que les clients sont assujettis à ce règlement que le premier taxi dans la file doit être celui qui est utilisé?

M. Savard: Actuellement...

Mme Harel: C'est un peu compliqué.

M. Savard: ...les obligations dans la Loi sur la réglementation du taxi ne portent effectivement que sur les chauffeurs et les propriétaires sauf dans le cas de l'identification pour un client qui refuse de payer une course. À l'époque, l'article avait été avancé à la suite des recommandations de la Commission des droits de la personne. C'est que le contrôle se fait par le biais des autres chauffeurs qui vont refuser à ce moment-là de faire monter le client et de le desservir, sachant qu'ils sont sujets à une amende de 60 \$ s'ils acceptent d'être partie à "l'acte de discrimination", entre guillemets.

Mme Harel: Parfait. Le résultat recherché est quand même obtenu qui est dans l'égalité des choses, d'assurer à chacun, à tour de rôle, le droit de prendre un client.

M. Savard: C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 15 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 16.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 62 de cette loi, modifié par l'article 13 du chapitre 63 des lois de 1986, est de nouveau modifié:

"1° par le remplacement du paragraphe 1^{er} du premier alinéa par les suivants:

"1° 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, l'endroit où il doit être installé ainsi que, sauf quant au taximètre, ses normes de construction et interdire l'installation ou l'utilisation des équipements qu'elle indique;

"1.1° édicter, eu égard à des types de transport qu'elle indique et, le cas échéant, pour le territoire qu'elle détermine, des normes, des conditions, des modalités et des prescriptions particulières quant à l'automobile utilisée;

"1.2° établir les conditions ou les restrictions concernant l'accès des taxis à un poste d'attente";

"2° par l'addition, à la fin du paragraphe 3° du premier alinéa, des mots "et y prévoit des exceptions";

"3° par l'addition, dans la deuxième ligne du paragraphe 4^{er} du premier alinéa, après les mots "aux endroits qu'elle indique", des mots "et aux conditions qu'elle détermine";

"4° par le remplacement du paragraphe 5° du premier alinéa par les suivants:

"5° établir des catégories de permis de chauffeur de taxi, 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 et habiliter une personne à le délivrer en son nom;

"5.1° fixer les droits exigibles pour la délivrance et le renouvellement d'un permis de chauffeur de taxi, pour la délivrance d'un duplicata de ce permis et pour les examens reliés à sa délivrance;

"5.2° déterminer les obligations que doit respecter un titulaire de permis de chauffeur de taxi dans l'exercice de son métier et y prévoit des exceptions;

"5.3° déterminer les frais que le chauffeur de taxi peut exiger d'un client, en outre du prix d'une course, établir à quelles conditions ces frais peuvent être exigés et déterminer le montant maximal du billet de banque que ce chauffeur peut être tenu d'accepter en paiement d'une course;

"5.4° interdire au titulaire d'un permis de taxi ou de chauffeur de taxi, pour les types de transport qu'elle indique, certaines activités ou certaines pratiques."

Cet article est de concordance avec

l'article 14 de façon... Serrez cela. On a fait...

On efface encore, M. le Président. On recule.

5° par la suppression, dans la première ligne du paragraphe 12° du premier alinéa, du mot "codé";

"6° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant: "Les normes, conditions, restrictions, modalités, droits et autres prescriptions établis par un règlement édicté en vertu du présent article peuvent varier selon la catégorie de permis visée."

Cet article est de concordance avec l'article 14 de façon que les pouvoirs réglementaires du gouvernement et de l'autorité régionale puissent bénéficier d'une interprétation uniforme. En conséquence, il vise à permettre que les autorités régionales puissent exercer localement les pouvoirs de réglementation sur les sujets que la loi leur confie, concurremment avec le gouvernement.

Bref, le but de cet article est d'établir sur les seuls sujets en question une similitude dans le libellé des pouvoirs habilitants du gouvernement et d'une autorité régionale. Cet article a donc pour effet d'éviter que l'absence de pouvoirs réglementaires identiques à ceux du gouvernement ne justifie l'autorité régionale de décliner sa compétence sur une question qui relève de sa juridiction ou de s'arroger plus de pouvoirs que ne peut en exercer le gouvernement lui-même.

Mme Harel: Une seule question, M. le Président. Quelles peuvent être les diverses catégories de permis de chauffeur de taxi? Je comprends qu'il puisse y avoir différentes catégories de permis, mais les différentes catégories de permis de chauffeur de taxi.

Le **Président** (M. Saint-Roch): M. Drolet.

M. Drolet: Parce qu'on considère que la personne qui va conduire une limousine n'aura pas nécessairement les mêmes conditions que celle qui va opérer un taxi ordinaire.

Mme Harel: Je le conçois, Me Drolet. Mais, au paragraphe 4, on dit: "établir des catégories de permis de chauffeur de taxi". Je comprends qu'il puisse y avoir des catégories distinctes entre le chauffeur de limousine, le chauffeur de taxi, le chauffeur de limousine de luxe. Mais, à l'intérieur de la catégorie de chauffeur de taxi, quelles sont les autres catégories? "Établir des catégories de permis de chauffeur de taxi". Si vous me répondez que vous allez établir des catégories entre le chauffeur de taxi, chauffeur de limousine, chauffeur de limousine de luxe, mais au paragraphe 5, vous avez: "établir des catégories de permis

de chauffeur de taxi".

Le Président (M. Saint-Roch): M. Drolet.

M. Drolet: Le chauffeur de limousine est un chauffeur de taxi. Donc, c'est une catégorie.

Mme Harel: C'est une sous-catégorie dans le grand ensemble chauffeur de taxi.

M. Drolet: Exact, parce que c'est le permis de travail, un permis d'exploitation d'un véhicule taxi.

Mme Harel: Mais le chauffeur de limousine de luxe peut ne pas être chauffeur de taxi... Si on s'entend, en termes pratiques, le chauffeur de taxi n'est pas nécessairement un chauffeur de limousine de luxe...

M. Drolet: Non, parce qu'ils n'auront pas...

Mme Harel: ...et le chauffeur de limousine de luxe n'est pas nécessairement un chauffeur de taxi.

M. Drolet: Ils n'auront pas les mêmes conditions non plus...

Mme Harel: Obligations.

M. Drolet: ...à remplir.

Mme Harel: Donc, c'est deux catégories distinctes.

M. Drolet: Exact.

M. Côté (Charlesbourg): Une limousine est un taxi spécialisé au sens de la loi.

Mme Harel: Ah! D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions?
Est-ce que l'article 16 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 17.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 68 de cette loi, modifié par l'article 16 du chapitre 63 des lois de 1986, est de nouveau modifié: "1° par l'insertion, dans la première ligne du paragraphe 1° du premier alinéa, après le mot "restreindre", de ce qui suit: "modifier";

"2° par le remplacement, dans le paragraphe 8° du premier alinéa, des mots "pour que ce territoire corresponde" par les

mots "de manière à tenir compte de toute modification du territoire d'une agglomération ou de manière à ce que le territoire de ce permis corresponde";

"3° par le remplacement, dans la première ligne du deuxième alinéa, de "des paragraphes 3° ou 4°" par "du paragraphe 3°";

"4° par le remplacement du dernier alinéa par le suivant:

"Lorsqu'elle rend une décision, la commission peut tenir compte de l'intérêt public."

Alors, un certain nombre de commentaires, M. le Président, sur cet article.

Premièrement, l'addition du terme "modifier" vise à préciser que la Commission des transports du Québec peut non seulement délivrer, renouveler, transférer, restreindre, suspendre et révoquer un permis de taxi, mais aussi le modifier. Ce paragraphe a donc pour but d'ajuster le pouvoir de la Commission des transports aux pouvoirs réglementaires du gouvernement qui peut édicter des conditions et des modalités de modifications de permis.

Deuxièmement, ce paragraphe a pour objet de permettre à la Commission des transports du Québec de modifier les permis de taxi en cas de modification du territoire d'une agglomération puisque de telles modifications de territoire sont susceptibles de survenir de temps à autre. Ce paragraphe a, par conséquent, pour effet d'accorder expressément à la Commission des transports du Québec le pouvoir de modifier les territoires d'exploitation d'un permis de taxi à la suite d'une modification du territoire d'une agglomération ou de la création d'une nouvelle agglomération par règlement du gouvernement.

Troisièmement, ce paragraphe est de concordance avec l'abrogation du paragraphe 4 de l'article 68 survenue en juin 1986.

Quatrièmement, ce paragraphe vise à éviter que l'absence d'une norme législative ou réglementaire puisse fonder la Commission des transports du Québec à déclinier sa compétence dans une affaire qui relève de sa juridiction ou les tribunaux supérieurs à annuler une décision de la Commission des transports du Québec qui aurait exercé sa compétence en l'absence de cadres réglementaires. Par ce paragraphe, il est précisé que la Commission des transports du Québec peut tenir compte de l'intérêt public lorsqu'elle rend une décision, étant entendu toutefois qu'en rendant une telle décision, la Commission des transports du Québec ne peut pas contrevenir à la loi et aux règlements, le pouvoir attribué étant supplétif et non concurrentiel à celui d'agir dans le cadre des règlements.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

qu'il y a des interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Quel était déjà le paragraphe 4 qui était abrogé en juin 1986 et que vous abrogez de nouveau?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 68.4 se lisait ainsi: Autoriser généralement ou spécialement les titulaires de permis de taxi à effectuer un transport par taxi à un prix différent des taux et tarifs en vigueur dans l'exécution d'un contrat écrit.

Mme Harel: Cela était abrogé?

M. Savard: Vous permettez?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Savard.

M. Savard: Cela a été abrogé parce qu'à ce moment-là, le gouvernement a proposé d'alléger beaucoup la procédure d'approbation de contrat. Il n'y a plus d'approbation par la CTQ. C'est consensuel entre les parties maintenant.

Mme Harel: Très bien. Quant à l'intérêt public, c'était déjà une disposition introduite l'automne passé en matière de délivrance de permis d'autobus interurbain. C'est bien cela?

Une voix: Oui.

Mme Harel: On l'introduit cette fois-ci dans la Loi sur les transports par taxi. Est-ce qu'il y a eu, jusqu'à maintenant, utilisation par la Commission des transports du Québec de cette disposition pour examiner des demandes de permis?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Il y a sûrement eu des décisions. À ma connaissance, j'en ai reçu deux, récemment.

Mme Harel: C'était sur le transport interurbain.

Mme Bilodeau: C'était sur le transport par autobus...

Mme Harel: Par autobus.

Mme Bilodeau: ...interurbain.

Mme Harel: Est-ce qu'il y a une sorte de jurisprudence qui nous permet maintenant de connaître ce que la commission considère être d'intérêt public? Est-ce qu'il y a des...

Mme Bilodeau: Ce sont des décisions nouvelles, comme vous le savez.

Malheureusement, je ne pourrais pas vous répondre aujourd'hui, dans la mesure où je n'ai pas encore pu en prendre connaissance. Je viens de les recevoir.
(16 heures)

Mme Harel: Cette notion d'intérêt public sera ce que la commission en fera, d'une certaine façon. Des critères et des règles du jeu seront certainement fixés pour faire usage.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Peu importe ce qu'a pu décider jusqu'à maintenant la commission, même si c'est très récent. En termes de jurisprudence, on me signale que cela prend un peu plus de temps avant d'avoir une très bonne expérience de jurisprudence. Dans le cas des autobus, c'est un peu différent. C'était gelé et on a ouvert la possibilité. Dans le cas du taxi, il faut comprendre que c'est encore gelé. On aura l'occasion de discuter à un autre moment d'un dossier qui nous préoccupe tous et qui aura une notion d'intérêt public. Ce sera la déréglementation du camionnage. Au cours d'une année, on aura fait le tour de la boucle avec l'autobus, le taxi et le camionnage. Pardon?

Mme Harel: ...

M. Côté (Charlesbourg): C'était déréglementé. Ce n'est pas nous qui l'avons déréglementé, on l'a seulement privatisé.

Mme Harel: Cela ne l'est pas encore.

M. Côté (Charlesbourg): On l'a privatisé. M. Michaud me signale qu'il va rester les bateaux. On fait cela à relais.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 17?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 18.

Infractions et peines

M. Côté (Charlesbourg): L'article 70 de cette loi, modifié par l'article 108 du chapitre 58 et par l'article 17 du chapitre 63 des lois en 1986, est remplacé par le suivant:

"70 Quiconque contrevient à une disposition des articles 3 à 5, 7 à 11, 14, 19, 20, 39.2, 41.7, 41.8, 42, 43, 45, 46, 48, 48.01, 48.1, 79.1, 88 à 90, 90.3, 94, 94.04 ou

94.2 de la présente loi ou à une disposition réglementaire déterminée en vertu du paragraphe 25° du premier alinéa de l'article 60 ou du paragraphe 13° du premier alinéa de l'article 62, commet une infraction et est passible d'une amende de 60 \$ à 1150 \$."

Cet article est de concordance avec les article 4, 11 et 25 puisqu'il ajoute des dispositions pénales créatrices d'infractions. Ainsi, il vise à assurer la sanction d'une infraction aux obligations créées par ces nouveaux articles.

Mme Harel: M. le Président

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il y a trois nouveaux articles qui sont maintenant couverts par cette disposition, 39-2, 48.01 et 94.04, l'un concernant les limousines, un autre concernant les frais qu'un chauffeur, en contrevenant à une disposition de la loi, exigerait en surplus au prix de la course et un autre concernant le chauffeur qui travaillerait sur un territoire autre que celui prévu au permis qui lui est délivré. Pourquoi avoir omis, à la toute fin de l'article 70, les mots "et des frais que l'on retrouve..."

M. Côté (Charlesbourg): C'est une erreur. On est en train de faire un papillon pour...

Mme Harel: En attendant, pourriez-vous m'indiquer quelle est l'infraction, pour une personne passible de l'amende de 1150 \$?

M. Côté (Charlesbourg): Seul le juge pourra vous le dire parce que c'est à sa discrétion.

Mme Harel: Pour des infractions à toutes ces dispositions, des plus mineures aux plus importantes? Cela dépend du contexte et...

M. Côté (Charlesbourg): ...des répétitions, aussi.

Mme Harel: S'il y a intention ou s'il y a culpabilité.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Disons que cela donne suffisamment de latitude au juge pour se servir de son jugement.

Mme Harel: Mme Francine Jacques, la recherchiste qui m'accompagne, a retrouvé, dans un discours de deuxième lecture prononcé par le ministre en juin dernier, parmi les principes énoncés par le ministre, celui-ci: Cinquièmement, certains ajustements, à la demande de la

Communauté urbaine de Montréal, qui visent à permettre au poursuivant des infractions à la Loi sur le transport par taxi et à ses règlements de se prévaloir d'une procédure similaire à celle du Code de la sécurité routière. Ce sont des mesures qui, dans l'esprit des législateurs, ne sont que temporaires et ne seraient là que pour le temps du Code de procédure pénale à être éventuellement adopté. Quand le ministre prévoit-il l'adoption ou le dépôt de ce projet?

M. Côté (Charlesbourg): Il a été déposé en avant-projet. Cela dépend maintenant de M. Marx. J'imagine qu'il voudra le faire... Si on m'a fait dire de manière temporaire, j'ose espérer que le mot "temporaire" ne sera pas permanent.

M. le Président, on aurait un papillon à vous proposer.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Insérer, dans la dernière ligne de l'article 70, après le mot "passible", ce qui suit: "en outre des frais".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement? Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 18?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 18 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 19.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 74 de cette loi est remplacé par l'article 18 du chapitre 63 des lois de 1986, est modifié:

"1° par le remplacement de la deuxième phrase du premier alinéa par la suivante: "Cet avis tient lieu d'avis préalable.";

"2° par l'addition de l'alinéa suivant:

"Elle peut aussi débiter par la remise d'un billet d'infraction au contrevenant par un agent de la paix ou par un employé d'une autorité régionale chargée de l'application de la présente loi."

Cet article et les suivants relatifs au traitement des infractions répondent à une demande de la Communauté urbaine de Montréal et visent à permettre aux poursuivants des infractions à la Loi sur le

transport par taxi et ses règlements de se prévaloir à une procédure similaire à celle du Code de la sécurité routière.

L'article 19, plus particulièrement, a pour effet de prescrire qu'une poursuite intentée sous la Loi sur le transport par taxi peut non seulement débiter par un avis d'infraction, mais aussi par un billet d'infraction. De plus, il précise que l'avis d'infraction tient lieu d'avis préalable plutôt que de constituer une dénonciation faisant ressortir la différence entre la procédure de l'avis d'infraction et celle du billet d'infraction, laquelle est suivie d'un avis préalable, ajoutant ainsi un palier de paiement supplémentaire.

Mme Harel: Est-ce à la demande de la Communauté urbaine de Montréal, avec l'appui de la ville de Montréal?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Le système de la ville consiste à émettre un billet d'infraction comme mode immédiat...

M. Côté (Charlesbourg): Immédiat. C'est le premier palier.

Mme Bilodeau: Il y a trois paliers de paiement: un premier paiement sur billet, un deuxième paiement sur avis préalable et un troisième paiement sur sommation avant de passer en contestation devant les tribunaux, pour quelqu'un qui voudrait contester. C'est la même procédure calquée sur le Code de la sécurité routière, qui était d'ailleurs inspirée de la Charte de la ville de Montréal.

Mme Harel: Est-ce que les autres villes de la communauté urbaine fonctionnent sous un principe similaire à celui de la ville de Montréal quant au mode de paiement? En fait, cela donne le choix...

Mme Bilodeau: Oui, aux poursuivants de suivre l'un ou l'autre mode de procédure.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 19 est adopté. J'appelle l'article 20.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 75 de cette loi est remplacé par le suivant:

"75. L'avis ou le billet d'infraction indique la nature de l'infraction reprochée, le montant de l'amende minimale et le nombre de points de pénalité, le cas échéant, qu'entraîne une déclaration de culpabilité.

"En outre, l'avis d'infraction indique au contrevenant qu'il peut payer l'amende et les frais de 8 \$ dans les 20 jours à l'endroit indiqué; le billet d'infraction indique le fait

que l'amende est payable sans frais au poursuivant dans les dix jours qui suivent la remise du billet."

Mme Harel: Est-ce que c'est une différence voulue par l'utilisation des termes "points de pénalité" plutôt que "points d'inaptitude"? Dans le Code de sécurité routière, on retrouve l'expression "points d'inaptitude". Nos savants juristes seraient-ils en train d'introduire de nouvelles modifications?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Si ma mémoire est bonne, dans la charte de la ville de Montréal, on a gardé l'ancien vocabulaire. Alors, il serait peut-être préférable de garder l'ancien vocabulaire pour les besoins de la ville.

Mme Harel: Malgré que dans la loi québécoise des transports...

Mme Bilodeau: Dans le code, c'est "points d'inaptitude".

Mme Harel: Dans le code, c'est "points d'inaptitude", oui. Ne vaut-il pas mieux harmoniser nos lois entre elles?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Savard.

M. Savard: En ce qui concerne la Loi sur le transport par taxi, la différenciation des mots a même été recherchée parce qu'il ne s'agit pas de la même nature de points, à ce moment-là. Dans le système du Code de la sécurité routière, les points sont rattachés au permis de conduire, alors que dans ce cas-ci, ce n'est pas du tout la même réalité, c'est un permis de travail. Puisque le même billet d'infraction sera utilisé pour des fins de simplification administrative, si on ne veut vraiment pas confondre les points, à ce moment-là, il faut des termes différents.

Mme Harel: Les points dont vous parlez sont des points pour avoir contrevenu au Code de la sécurité routière.

M. Savard: Non, les points dont il est fait mention ici, quant à la procédure de la Loi sur le transport par taxi, sont des points qui seront en fonction de l'infraction aux normes du transport par taxi uniquement. Je vais prendre un exemple. Si la réglementation de la CUM détermine qu'il y a trois points de pénalité pour avoir - je ne sais pas - circulé avec un véhicule sale ou un taximètre défectueux, à ce moment-là, sur le billet d'infraction, il y aura une petite coche à l'endroit indiqué "infraction à

taximètre défectueux", 60 \$, plus trois points, si la réglementation le prévoit ainsi. Cela n'a rien à voir avec le permis de conduire. C'est une autre réalité.

Mme Harel: Tous ces points s'additionnent en regard des points d'inaptitude? (16 h 15)

M. Savard: Non. Ce sont deux systèmes qui sont gérés de façon très différente. Dans la réglementation québécoise, au moment où on se parle, dans le règlement sur le transport par taxi, nous n'avons pas ce genre de points... Par contre, la Communauté urbaine de Montréal, dans le projet qu'elle a déposé publiquement cette semaine, a effectivement des infractions qu'elle a identifiées comme devant avoir non seulement une amende mais, en plus, certains points parce qu'elle jugeait que l'infraction était particulièrement grave par rapport aux autres planchers d'infractions.

Mme Harel: Sinon, j'aurais cru raisonnables les propositions qu'avait faites le député de Jeanne-Mance, mais elles m'apparaissent toujours déraisonnables. S'il avait fallu additionner deux systèmes de points pour cumuler, évidemment, on aurait certainement été justifié de prétendre qu'il fallait un total plus élevé. Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 20 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 21.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 76 de cette loi, modifié par l'article 19 du chapitre 63 des lois de 1986, est remplacé par les suivants:

"76. Lorsque l'amende n'est pas payée dans les dix jours qui suivent la remise du billet d'infraction, le poursuivant adresse, par la poste, à la dernière adresse connue du contrevenant un avis préalable. Cet avis indique notamment la nature de l'infraction, l'amende payable qui doit être l'amende minimale prévue pour cette infraction, le montant des frais qui sont de 8 \$ ainsi que, le cas échéant, le nombre de points de pénalité qu'entraîne une déclaration de culpabilité.

"Cette amende et les frais sont payables dans les dix jours qui suivent.

"Le fait qu'un billet d'infraction n'ait pas été remis n'empêche pas le poursuivant d'adresser au contrevenant un avis préalable.

"76.1 Si l'amende n'est pas payée dans le délai prévu par l'article 75 ou 76, selon le

cas, une sommation est signifiée au contrevenant qui, en tout temps avant la comparution, peut admettre sa culpabilité en payant au greffier du tribunal devant lequel il a été assigné à comparaître, le montant de l'amende, le montant des frais et de ceux de la sommation qui sont de 15 \$.

"76.2 Si, au jour fixé pour la comparution, aucun paiement n'a été reçu, le juge ou le juge de paix spécialement autorisé par la Loi sur les tribunaux judiciaires (L.R.Q., chapitre T-16) peut, si le contrevenant admet sa culpabilité, le condamner pour l'infraction décrite à l'avis ou au billet d'infraction ou à la sommation.

"Si, au jour fixé pour la comparution, aucun paiement n'a été reçu et si le contrevenant fait défaut de comparaître, le juge ou le juge de paix peut procéder par défaut et peut le condamner, après s'être assuré que la sommation a été dûment signifiée et que l'avis ou le billet d'infraction a été dûment complété et signé, auquel cas il fait preuve de son contenu.

"76.3 Lorsqu'une poursuite est intentée en vertu de la présente loi devant la Cour municipale de la ville de Montréal, les dispositions de l'article 1140 de la charte de la ville de Montréal relatives à l'avis préliminaire et aux procédures subséquentes s'appliquent compte tenu des adaptations nécessaires."

Mêmes commentaires d'ordre général pour l'article 19. Cet article plus particulièrement prévoit expressément la procédure à trois paliers de paiement, comme celle prévue aux articles 579 à 581 du nouveau Code de la sécurité routière. Quant à l'article 76.3 proposé, il reprend substantiellement l'article 602 du nouveau code, mais quant à la ville de Montréal seulement, étant donné que la Communauté urbaine de Québec a manifesté son manque d'intérêt pour exercer les pouvoirs d'une autorité régionale en matière de taxi.

Mme Harel: Et ce sont là les deux seules villes qui ont ce mode de paiement différent?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): "L'article 21 est adopté. J'appelle l'article 22.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 77 de cette loi est remplacé par le suivant:

"77. L'omission de l'avis d'infraction ou de l'avis préalable, selon le cas, ne peut être invoquée à l'encontre du poursuivant.

"Toutefois, le défendeur qui, lors de sa

comparution, admet sa culpabilité et démontre que cet avis ne lui a pas été donné ne peut être condamné à payer un montant supérieur à celui qu'il aurait été appelé à payer en vertu d'un avis."

Cet article est de concordance avec l'article 19 puisqu'il ajoute la notion d'avis préalable. Son nouveau libellé se rapproche davantage de l'article 582 du nouveau Code de la sécurité routière.

Mme Harel: Adapté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 23.

M. Côté (Charlesbourg): "Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 77, des suivants:

"77.1 Dans un avis ou un billet d'infraction ou dans un avis préalable, l'omission de la mention du nombre de points de pénalité qu'entraîne une déclaration de culpabilité ou une erreur dans la mention n'empêche pas l'inscription au dossier du chauffeur contrevenant du nombre de points de pénalité approprié.

"77.2 Un paiement effectué suivant les articles 75, 76 ou 76.1 de même que tout autre paiement accepté par le poursuivant est présumé avoir été fait par la personne à qui le billet, l'avis ou la sommation est adressé.

"Après ce paiement, cette personne est considérée comme ayant été déclarée coupable de l'infraction.

"Toute procédure ultérieure relative à cette infraction est nulle.

"Ce paiement ne peut être invoqué comme admission de responsabilité civile.

"77.3 Un paiement est considéré comme ayant été effectué dès qu'a été reçu par le poursuivant ou par une autre personne qu'il désigne un montant d'argent approprié en espèces ou tout autre mode de paiement."

Ces articles nouveaux sont substantiellement les mêmes que les articles 583 à 585 du nouveau Code de la sécurité routière.

Mme Harel: C'est une reprise...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...telle quelle, en fait, des dispositions qui existent déjà dans le Code...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, oui.

Mme Harel: ...de la sécurité routière. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 24.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 79 de

cette loi, remplacé par l'article 20 du chapitre 63 des lois de 1986, est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

"À défaut par le contrevenant de se conformer à l'avis et d'en fournir dans le délai la preuve à un agent de la paix ou, le cas échéant, à un employé d'une autorité régionale chargée de l'application de la présente loi, l'avis constitue un avis d'infraction ou un billet d'infraction, selon la procédure de poursuite."

Cet article plus particulièrement, a pour objet de prescrire que si le contrevenant fait défaut de se conformer à un avis de 48 heures, alors, cet avis constitue un avis d'infraction ou un billet d'infraction selon la procédure choisie par le poursuivant. De plus, en reprenant presque textuellement la formulation de l'article 578 du nouveau Code de la sécurité routière, en remplacement du deuxième alinéa de l'article 79, le pouvoir conféré aux agents de la paix a dû être étendu aux employés de l'autorité régionale chargés de l'application de la loi en concordance avec les modifications apportées à la loi par l'article 20 du chapitre 63 des lois de 1986.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il des interventions?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 24 est adapté. J'appelle l'article 25.

M. Côté (Charlesbourg): "Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 94, de ce qui suit: "Chapitre VI.01..."

Mme Harel: On va entamer... Ah bon, d'accord. Là, on entame le transport par limousine?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Juste avant, concernant la ville de Montréal ou la Communauté urbaine de Montréal, la ville applique-t-elle les trois modes de paiement actuellement? Parce qu'elle considérerait cela comme trop coûteux, elle a demandé d'en être dispensée? Est-ce comme cela qu'il faut comprendre les dispositions qui sont introduites?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Savard.

M. Savard: Ce qui s'est produit, c'est que, en 1986, vers le mois de juin effectivement, il y a eu des discussions entre le ministère des Transports et la Communauté urbaine de Montréal. Au-paravant, la Loi sur le transport par taxi ne prévoyait que deux paliers libératoires. À

la suite de ces discussions, trois paliers libérateurs ont été prévus en juin 1986 par le projet de loi 89, je crois. À partir de ce moment-là, la Communauté urbaine de Montréal a pris une entente effectivement avec la ville de Montréal pour que ce soit par le greffe de la ville que toutes les infractions soient traitées. Or, les différences qui existaient au niveau de la procédure de la loi de juin 1986 faisaient en sorte que la ville de Montréal devait avoir un système manuel qui était parallèle à son système informatisé du Code de la sécurité routière, parce qu'il y avait de petites nuances entre les deux systèmes. Plusieurs infractions ont quand même été données par des policiers de la Communauté urbaine de Montréal et beaucoup d'infractions ont effectivement été traitées. Par contre, même si, dans un certain sens, c'est une très grosse amélioration sur ce qui existait avant, à l'usage, il a été constaté que le système était quand même très coûteux et qu'il occasionnait des problèmes dont souffraient les titulaires de permis de taxi eux-mêmes. L'une des conséquences du système était, entre autres, qu'une personne ne recevait pas directement son billet d'infraction, mais pouvait recevoir par la poste un avis, quelques mois après l'infraction elle-même. Donc, il était impossible pour cette personne de vraiment pouvoir se défendre pleinement et entièrement si elle voulait contester le billet parce qu'il pouvait y avoir des délais de plusieurs mois ou des choses du genre. C'est à la suite des remarques tant des gens de l'industrie du taxi que des gens de la ville de Montréal que les modifications ont été apportées afin qu'il y ait à ce moment-là une harmonie totale avec la procédure utilisée par la ville de Montréal au niveau de son traitement des infractions.

Mme Harel: Et le Code de la sécurité routière permettait déjà à la ville de Montréal de n'avoir que deux paliers de paiements libérateurs. Trois? Le Code de la sécurité routière s'applique aussi sur le territoire de la ville de Montréal et avec un système de trois paliers de paiement libérateurs. Ce serait une exception seulement pour le taxi, qu'on revienne au système de deux.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Actuellement, la charte de la ville de Montréal prévoit les trois paliers de paiement pour ces infractions, pour les infractions aux règlements municipaux. Par exemple, les règlements sur la circulation à Montréal et, également, pour l'application du Code de la sécurité routière, c'est prévu. La seule exception qu'il y avait, c'était le taxi. Avec la décentralisation et

avec le fait qu'elle l'administre maintenant, elle nous a fait la demande d'harmoniser leur procédure qui est déjà prévue à trois paliers de paiement.

Mme Harel: Les autres municipalités au Québec n'utilisent que deux paliers de paiement?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Je vais peut-être en faire la petite histoire, si vous voulez. Les chartes des villes de Montréal et de Québec prévoient depuis fort longtemps - je ne pourrais pas vous dire la date - le régime, la procédure de poursuite par trois paliers de paiement. D'ailleurs, c'est ce qu'a inspiré le gouvernement en 1981 avec un Code de la sécurité routière où on a instauré, calqué sur les villes de Montréal et de Québec, les trois paliers de paiement. Pour les autres municipalités, elles n'ont pas de procédures en tant que telles. Elles appliquent la Loi sur les poursuites sommaires qui laisse un choix actuellement de poursuivre simplement sur dénonciation sans, pour autant, avoir des paiements libérateurs, comme on les appelle, avant la poursuite.

Mme Harel: À cause du volume, j'imagine, et de l'ampleur, les municipalités peuvent le faire...

Mme Bilodeau: C'est juste.

Mme Harel: ...à la "mitaine". Très bien. Adopté.

Transport par limousine de grand luxe

Le Président (M. Saint-Roch): Nous revenons maintenant à l'article 25.

M. Côté (Charlesbourg): "Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 94, de ce qui suit: "Chapitre VI.01 "Transport par limousine de grand luxe.

"94.01 La commission peut délivrer un permis de limousine de grand luxe à toute personne qui en fait la demande et qui satisfait aux conditions établies par règlement du gouvernement.

"94.02 Le permis de limousine de grand luxe est un permis de taxi spécialisé qui est restreint au transport spécialisé qu'il autorise.

"94.03 Le permis de limousine de grand luxe est délivré pour tout le territoire du Québec.

"94.04 Le transport par limousine de grand luxe doit être effectué avec l'automobile à laquelle le permis se rapporte et qui satisfait aux exigences prescrites par

règlement.

"94.05 Malgré l'article 94.02, les articles 21, 49 à 59 et 61 ne s'appliquent pas aux titulaires de permis de limousine de grand luxe."

Cet article a pour effet de créer une nouvelle catégorie de permis, celle des limousines de grand luxe, afin d'assurer une meilleure différenciation et par conséquent, un meilleur contrôle des divers services de transport rémunéré de personnes par automobile. Il vise ainsi à permettre la délégalisation de légalisation des services de limousine de grand luxe actuellement fournis. Son exploitation sur tout le territoire du Québec plutôt que sur un territoire restreint est fonction du marché et de l'investissement requis. Le pouvoir réglementaire relatif aux véhicules pouvant être utilisés pour un transport par limousine de grand luxe vise à bien différencier le niveau de service de ce type de transport par rapport au transport par limousine ordinaire.

Enfin, l'article 94.05 proposé veut assimiler les services des limousines de grand luxe aux services de taxis spécialisés sans toutefois leur appliquer toutes les normes de ces derniers.

Sont exclues, par exemple, en tant que non applicables aux services spécialisés, les normes suivantes: la reconversion en permis de taxi ordinaires de permis de taxis spécialisés et les obligations des titulaires de permis envers les ligues. Est exclue en tant que disposition non applicable au transport par limousine de grand luxe la règle de décentralisation qui s'applique pourtant au service de taxi spécialisé.

Mme Harel: J'ai eu l'occasion de dire au moment du discours de deuxième lecture que ce qui va essentiellement assurer une sorte de paix sociale, une fois l'application faite, ce sera la différenciation du niveau de services exigé par règlement. Si j'ai bien compris, lorsque la rencontre d'information a eu lieu, c'est un type de véhicule qui va être décrit par règlement et qui va au-delà de ce qu'on peut appeler, par exemple, une auto de ministre. La limousine de grand luxe... Après, y avoir pensé, peut-être que la meilleure image serait un corbillard.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que celui qui les fabrique, fabrique aussi des corbillards.

Mme Harel: C'est à peu près l'équivalent du corbillard.

M. Côté (Charlesbourg): Disons que le corbillard, c'est pour vous enterrer alors que ces limousines dont on parle, c'est pour vous

marier.

Mme Harel: ...pour vous montrer.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il y a une différenciation très nette entre les deux, en termes d'empattement et... Me Savard qui a été l'un des principaux vendeurs de ce grand luxe pourra peut-être nous en dire davantage.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Savard, sur le grand luxe.
(16 h 30)

M. Savard: Sur le grand luxe. Il s'agit effectivement d'un véhicule qui a comme caractéristique d'être un véhicule modifié. C'est-à-dire que ce n'est pas un véhicule qui sort des chaînes de montage courantes de manufacturiers. Habituellement, ce véhicule est de la marque et du modèle le plus luxueux du manufacturier. À sa sortie de l'usine, il est transformé par des compagnies artisanales, que ce soit directement à la demande du manufacturier ou à la demande d'un client. C'est un véhicule qui est beaucoup plus long qu'un autre. La norme de longueur va varier énormément. Cela peut être de quelques centimètres à un allongement très considérable. Son équipement intérieur aussi est luxueux. Il peut y avoir des téléphones cellulaires. Certains véhicules sont équipés de téléviseurs et d'une foule d'équipements qu'on ne retrouve pas habituellement sur les véhicules de série.

Mme Harel: Est-ce que l'équipement fera partie des conditions prescrites au règlement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 25 est adopté?

Mme Harel: À moins que Me Bilodeau n'ait quelque chose d'autre à dire.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Pour vous donner un exemple, il y aura une description des équipements - comme Me Savard vient de le mentionner, je pense - comme dans le règlement actuel qui décrit déjà ce qu'est une limousine et quel est l'équipement d'une limousine ordinaire.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 25 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article... M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui m'a étonné un peu dans les propos de Mme la députée de Maisonneuve qui a elle-même été ministre pendant un certain temps et qui a donc pu bénéficier des services très luxueux d'une limousine de ministre, c'est qu'elle appelle cela une limousine.

Mme Harel: Ce qui est étonnant, c'est que cela s'appelle une limousine.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Je n'ai pas utilisé le mot "limousine", non. J'ai parlé d'une auto de ministre. Trouvez-vous que cela se rapproche d'une limousine?

M. Côté (Charlesbourg): Mon dos ne me dit pas cela, ces temps-ci.

Mme Harel: Vous ne pouvez même pas vous y étendre à l'horizontale?

M. Côté (Charlesbourg): Non, puisque, très prochainement, on pourra peut-être passer à l'étape de s'attacher en arrière.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Pour le bar qu'il y a dans une limousine, est-ce qu'il faut un permis? S'il faut un permis, cela relève de quel ministère?

M. Côté (Charlesbourg): C'est illégal de prendre un coup dans une voiture. Je vous invite à éliminer le bar de la vôtre.

M. Vaillancourt: Ce n'est pas illégal. Il y en a qui ont une limousine avec un beau bar en arrière, séparé par une vitre.

M. Côté (Charlesbourg): J'invite M. le député d'Orford à être très prudent. Il y a une distinction très nette à faire entre ce qui est illégal et ce qui est pratiqué. Cela ne veut pas dire, si quelqu'un peut faire quelque chose, que ce n'est pas illégal.

M. Vaillancourt: J'ai entendu dire que la nouvelle loi donnerait la permission d'avoir un bar dans une limousine. Je pose cette question parce qu'on est en train d'étudier la loi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le Code de la sécurité routière qui l'interdit.

M. Vaillancourt: Ce ne sera pas permis?

M. Côté (Charlesbourg): Même pas de la petite bière.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le

ministre.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 443 du code se lit comme suit: "Aucun occupant d'un véhicule routier - donc, une limousine de grand luxe, une limousine, n'importe quoi, même votre voiture - ne peut y consommer des boissons alcoolisées."

C'est très clair. Si le député d'Orford veut être un délateur, je serai très heureux de l'accueillir dans mon cercle.

M. Vaillancourt: Je ne parle pas d'une limousine courte. Je parle des longues limousines qui sont séparées...

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais un véhicule routier...

M. Vaillancourt: C'est comme un appartement. Il y a une place pour quatre personnes, avec une table au centre.

M. Côté (Charlesbourg): On s'est très bien compris.

M. Vaillancourt: Dans ces véhicules, il y a une télévision et tout cela.

M. Côté (Charlesbourg): Peu importe la longueur, c'est un véhicule routier.

M. Vaillancourt: C'est parce que je voulais être bien compris que j'ai donné des précisions.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait! M. le député d'Orford, j'espère que vous m'avez bien compris. L'article 443 détermine très bien que, peu importe la longueur, peu importe qu'il y ait un petit mur - en termes de séparation - les boissons alcoolisées ne sont pas permises.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 26.

M. Côté (Charlesbourg): "Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 116, des suivants:

"116.1 Les dispositions de la Loi sur les transports qui ne sont pas incompatibles avec la présente loi et qui régissent les enquêtes et les inspections, les pouvoirs de la commission et de ses membres, les décisions de la commission, ainsi que la révision et l'appel de ces décisions s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, au transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile.

"Pour l'application du présent article, une automobile est réputée être un établissement et une entreprise, une association ou un organisme visé au paragraphe 21^o du premier alinéa de l'article 60 ou au paragraphe 8^o de l'article 62 est réputé être

un transporteur au sens de l'article 49.2 de la Loi sur les transports.

"116.2 Tout agent de la paix ou employé d'une autorité régionale chargé de l'application de la présente loi peut, à cette fin, agir comme inspecteur."

Cet article vise à prévoir expressément l'application, en matière de transport par taxi, des dispositions de la Loi sur les transports concernant non seulement la révision et l'appel des décisions de la Commission des transports du Québec, mais aussi, de façon générale, ses pouvoirs et ceux de ses membres, de même que les enquêtes et les inspections.

Cet article a, par ailleurs, pour effet de permettre à tout agent de la paix ou employé d'une autorité régionale chargé de l'application de la loi d'agir comme inspecteur.

Mme Harel: Le deuxième paragraphe de l'article 116.1, "Pour l'application du présent article, une automobile est réputée être un établissement et une entreprise, une association ou un organisme..." est-ce que c'est du droit nouveau?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: Effectivement. Dans l'exercice des pouvoirs d'inspection, la place d'affaires ou le bureau du propriétaire d'un taxi, c'est souvent le véhicule lui-même. Alors, il faut pouvoir faire cette inspection du véhicule en particulier. Si vous parlez de l'endroit où doit être installé le taximètre, encore faut-il que la personne qui va exercer un contrôle puisse pénétrer dans le véhicule et vérifier ce qu'il y a à vérifier.

Mme Harel: Est-ce que c'est pour les fins de l'application de l'article 60?

Une voix: Le paragraphe 21.

Mme Harel: Que dit le paragraphe 21 de l'article 60?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

M. Drolet: Il s'agit, en fait, des associations...

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: ...et des services, quand on parle d'une association ou d'un organisme visé au paragraphe 21 de l'article 60 ou au paragraphe 8 de l'article 62. Ce sont des associations de services qui donnent à des titulaires de permis de taxi des services de répartition d'appels, des services de publicité

ou autres.

Mme Harel: Au deuxième paragraphe, on fait une sorte de fiction juridique. On dit qu'une automobile est une association ou un organisme. Pourquoi cette fiction juridique? Quel usage en fait-on?

Le Président (M. Saint-Roch): Me Drolet.

M. Drolet: Dans la Loi sur les transports, on ne parle que des établissements qui peuvent être inspectés.

Mme Harel: Dans la loi générale?

M. Drolet: Oui, dans la loi générale. Et, lorsqu'on applique les pouvoirs d'inspection de la Loi sur les transports à la Loi sur le transport par taxi, il faut faire des adaptations, compte tenu du type particulier d'industrie sur lequel il faut exercer un contrôle.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 26 est adopté. J'appelle l'article 27.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 118 de cette loi est abrogé."

L'article 118 actuel imposant l'obligation de subir un examen pour se conformer à de nouvelles exigences réglementaires se révèle discriminatoire sous deux aspects. Premièrement, il n'affecte que les chauffeurs dont les permis ont été délivrés après le 13 août 1982. En sont donc exemptés les seuls chauffeurs dont le permis a été délivré avant le 13 août 1982. Deuxièmement, en sont exemptés tous les chauffeurs propriétaires de taxi.

En conséquence, l'abrogation de cet article vise à reconnaître aux chauffeurs de taxi ayant déjà subi un examen pour l'obtention de leur permis, même après le 13 août 1982, leur droit de poursuivre l'exercice de leur métier sans avoir à se soumettre à de nouveaux examens.

De plus, elle relève la Régie de l'assurance automobile du Québec de l'obligation d'effectuer des recherches difficiles, autant inutiles que coûteuses, pour retracer les chauffeurs qui devraient passer un nouvel examen. Les nouvelles conditions d'examen sont d'adoption récente et la recherche devrait s'effectuer sur cinq ans.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Savard.

M. Savard: Si vous me le permettez. Lorsque le législateur a adopté, en 1983, une Loi sur le transport par taxi, il avait adopté aussi une disposition qui avait pour but

d'éviter une avalanche de demandes de permis pour des chauffeurs, ne sachant pas exactement quel devait en être l'impact. Donc, le législateur avait prévu dans un premier temps une espèce d'article à bascule qui faisait en sorte qu'advenant qu'il y ait effectivement une avalanche de permis, les permis seraient délivrés, donc, que les gens pourraient travailler, mais qu'après un certain nombre de mois ou d'années, ces gens devraient passer à nouveau un permis. Il y avait une certaine crainte à ce moment-là. Or, cette crainte ne s'est pas réalisée. Il n'y a pas eu une avalanche de permis en tant que telle. Ces permis ont été décernés comme tout autre permis de taxi. Les gens ont subi sensiblement le même examen que celui qui avait été mis en place auparavant.

Aujourd'hui, il devient très difficile de repérer ces gens. Et, entre autres, avec la loi sur la publication des règlements, il deviendrait aussi très difficile, même si on les repérait, de leur faire passer un nouvel examen, ce qui devient un peu inéquitable et qui crée une discrimination entre ces chauffeurs et les autres personnes qui, avant 1983, ont passé les mêmes examens.

Mme Harel: Alors, cette disposition était déjà caduque parce que inopérante. Actuellement, toute personne qui veut obtenir un permis de chauffeur peut, si elle passe les examens et si elle satisfait aux conditions, obtenir un permis. Est-ce que c'est bien le cas?

M. Savard: Oui. Actuellement, le permis pour conduire un taxi est à deux volets. En premier lieu, c'est le permis de conduire de classe 31. Ensuite, joint à cela et outre le fait de pouvoir conduire un véhicule, il y a une espèce de permis qui assure les connaissances de l'individu. Au moment où on se parle, c'est la Régie de l'assurance automobile du Québec qui délivre ces permis. Avec la décentralisation, le permis de conduire reste toujours le propre de la Régie de l'assurance automobile du Québec, mais ce que je qualifie de permis de travail va être décentralisé au niveau de la Communauté urbaine de Montréal qui établira, à ce moment-là, quel doit en être le contenu et quel type d'examen est nécessaire pour l'obtenir.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 27? Est-ce que l'article 27 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 28.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un papillon, M. le Président. Remplacer l'article

28 par le suivant: "La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi)."

Mme Harel: ...la présente loi entre en vigueur...

M. Côté (Charlesbourg): ...le jour de sa sanction.

Mme Harel: Alors, la sanction est prévue avant l'ajournement de la Chambre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Dès le moment où la troisième lecture sera adoptée.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 28 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le titre du projet de loi, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble du projet de loi 22 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission suspend ses travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 44)

(Reprise à 17 h 4)

Projet de loi 23

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour entreprendre l'étude du projet de loi 23, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Non, M. le Président. Tout a été dit en deuxième lecture. Quant aux objectifs poursuivis, je pense qu'on en a parlé suffisamment pour passer aux articles maintenant.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires, Mme la députée de Maisonneuve?

Mme Harel: Il en va de même pour moi, M. le Président.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Alors, j'appelle l'article 1.

Protection du camionnage en vrac

M. Côté (CharLesbourg): La Loi sur le ministère des Transports (L.Q.R., chapitre M-28) modifiée par la Loi modifiant la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur la voirie est de nouveau modifiée par l'insertion, après l'article 11.5, du suivant:

"11.6 Pour l'application du paragraphe i de l'article 3, le ministre peut, dans les contrats auxquels il est partie, y compris ceux qui sont adjugés après demandes de soumissions publiques, stipuler que les titulaires de permis de camionnage en vrac délivrés en vertu de la Loi sur les transports (L.R.Q., chapitre T-12) doivent participer à la réalisation du contrat dans la proportion et aux conditions qu'il détermine.

"Il peut également exiger qu'une corporation municipale prévoie une stipulation semblable au profit de ces titulaires de permis dans les contrats qu'elle adjuge dans l'exécution d'une entente conclue avec le ministre des Transports pour la réalisation de travaux de voirie visés au paragraphe i de l'article 3.

"Dans l'exécution d'une entente visée au deuxième alinéa, la corporation municipale peut prévoir cette stipulation même dans les contrats qui englobent également des travaux autres que ceux prévus à l'entente."

Alors, M. le Président, cet article a pour objet de permettre au ministre des Transports d'inclure dans des contrats de voirie, qui sont adjugés après demandes de soumissions publiques, une clause de protection favorisant la participation des titulaires de permis de camionnage en vrac à la réalisation du contrat. Cette clause connue comme la clause 75-25 oblige l'entrepreneur à utiliser, dans une proportion d'au moins 75 % en nombre, des camions appartenant à des titulaires de permis de camionnage en vrac désignés par un poste d'affectation ou un sous-poste d'affectation pour le transport de matériaux autres que les revêtements placés au-dessus de la ligne d'infrastructure des routes. Cette modification est nécessaire compte tenu d'un jugement rendu le 11 juin 1986 par le juge Jean-Claude Nolin de la Cour supérieure du district de Joliette, déclarant cette clause ultra vires des pouvoirs du ministre lorsqu'il est tenu de respecter un processus de soumissions publiques. Cette décision, malgré

qu'elle ait été portée en appel, a créé auprès des camionneurs un climat d'incertitude qu'il est opportun de dissiper en permettant explicitement l'inclusion de ce type de clause dans les contrats de voirie.

Cet article prévoit également la situation où le contrat est conclu par une municipalité qui a pris charge des travaux de voirie, par entente avec le ministère des Transports, pour que ces travaux soient réalisés en même temps que les travaux municipaux.

Très rapidement, M. le Président, c'est la confirmation sur le plan législatif d'un pouvoir qui était actuellement réglementaire et inclus au contrat, et qui est de nature à satisfaire les artisans d'à peu près toutes les régions du Québec et de leur garantir un minimum de travaux, pourvu qu'il y ait des travaux.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui. M. le Président, le ministre vient d'invoquer le climat d'incertitude qui avait été créé à la suite de ce jugement du 11 juin 1986. Considère-t-il que le climat d'incertitude est résolu du fait de légiférer, d'habilitier maintenant la clause 75-25, sans d'autre part clairement indiquer qui va être chargé de son application? En d'autres termes, cette clause oblige l'entrepreneur à utiliser, dans une proportion d'au moins 75 % en nombre, des camions désignés par un poste d'affectation ou un sous-poste. Dans la mesure où il n'y a pas de certitude ou de confirmation du maintien de ces postes ou sous-postes, est-ce que l'incertitude ne demeure pas quant à l'application d'une clause? C'est souvent comme les jugements de cour, vous pouvez les encadrer, mais encore êtes-vous incapable de les faire appliquer.

M. Côté (Charlesbourg): J'imagine que Mme la députée de Maisonneuve a été très heureuse de voir à l'intérieur de mon bout de texte le mot "incertitude", compte tenu du fait qu'elle-même, elle avait, lors du discours de deuxième lecture, parlé d'incertitude à trois niveaux. On ne parle pas d'infrastructure, on parle, premièrement, de la clause 75-25, deuxièmement, de la déréglementation et, troisièmement, peut-être de l'avenir.

Ce que je lui ai dit en deuxième lecture, c'était qu'on réglait ici la première incertitude, donc le maintien et l'encadrement sur le plan législatif de la clause 75-25, qui est un pas souhaité depuis déjà fort longtemps par les artisans, et qui est donc défini et qui est bien campé dans la loi actuellement.

Le deuxième niveau d'incertitude était l'épée de Damoclès suspendue au-dessus de la

tête des artisans quant au vrac, quant à une déréglementation possible du vrac. À ce niveau, l'incertitude a aussi été levée. Il est peut-être utile de le répéter à ce moment, il n'est pas question de déréglementer le vrac partout au Québec, c'est clair. Donc, une deuxième incertitude est levée.

Quant à la troisième, soit qui fera la répartition du travail à effectuer, je lui ai expliqué assez longuement le processus que nous avons suivi depuis déjà un an, ayant comme point culminant la rencontre du 25 février 1987 à mes bureaux où les représentants des postes et les représentants des sous-postes de toute la province ainsi que les principaux représentants de l'ANCAI ont su à ce moment qu'il n'était pas question quant à nous d'éliminer quoi que ce soit, mais de rajeunir, de dépoussiérer la pratique actuelle. Et pour qu'elle soit conforme à la volonté de ceux qui détiennent des permis, donc des 7700 détenteurs au Québec, il était utile d'aller voir ce qu'ils pensaient du règlement des postes, des sous-postes et de la pratique, puisque chacun d'eux, postes, sous-postes et ANCAI, avaient une vision qui, à certains égards, était différente les uns des autres quant à la pratique, quant à l'exercice.

Nous avons mené partout au Québec des rencontres avec les officiers supérieurs du ministère pour savoir ce que les gens en pensaient. Nous avons mené une enquête téléphonique auprès de 2000 répondants, détenteurs de permis de vrac, et nous sommes à terminer les compilations dans ce domaine quant aux modifications que nous allons apporter. Il va y avoir quelqu'un qui va exercer, bien sûr, ce pouvoir, et il viendra des postes ou des sous-postes, mais il va y avoir quelqu'un avec un nouvel encadrement, c'est clair. Cela va être un des deux ou cela va être les deux, mais cela va être mieux encadré que ça ne l'a été jusqu'à maintenant.

Cela est clair que, pour être capable d'assurer la paix dans ce domaine, il y a un autre intervenant qui est extrêmement important au dossier, et ce sont les donneurs d'ouvrage. Il y a le ministère des Transports, mais il y a aussi les entrepreneurs. Dans la mesure où on pourra les asseoir à la table pour trouver un mode d'opération qui satisfera à la fois les artisans et les entrepreneurs, il est même possible d'espérer augmenter le volume de travaux à être effectués par les artisans. Tout cela va aboutir à la fin de l'été ou au début de l'automne. Quant à moi, je n'ai pas l'intention ni l'intérêt de laisser traîner le dossier. On jugeait extrêmement important, M. le Président, que la clause 75-25 soit très clairement approuvée, déterminée, et que tout le monde soit obligé de vivre avec pendant l'été, y compris les entrepreneurs récalcitrants qui seraient intéressés à

continuer à faire le petit jeu qu'ils ont fait l'an passé, en privant les artisans d'un certain volume de travail.

Donc, notre volonté était de l'adopter avant la fin de la session et c'est ce que nous ferons puisque l'Opposition a voté pour le principe de ce projet de loi en deuxième lecture. Quant à l'incertitude de l'avenir, il n'y a pas d'incertitude sur l'application, il y a de l'incertitude sur les modifications qui seront apportées quant à ceux qui vont l'appliquer.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Le ministre a dit que, bien évidemment, pour trouver matière à application, il fallait qu'elle soit comme gérée par un - je ne sais pas le terme exact qu'il a utilisé - organisme, par un... En fait, il n'a pas défini...

M. Côté (Charlesbourg): Par un palier.

Mme Harel: ...par un palier. Les entrepreneurs récalcitrants ne pourront pas passer outre, mais pourront continuer à passer outre à la désignation dans l'ordre, dans une sorte d'ordre défini par les postes et les sous-postes des camionneurs en vrac. C'est donc dire que la clause peut être finalement respectée. La clause peut certainement être respectée cet été tout en passant outre aux postes et aux sous-postes.

M. Côté (Charlesbourg): En fait, je pense que l'esprit est bien clair. La clause 75-25 est là, elle doit être respectée, et c'est ce que nous voulons. Quant à passer par les postes ou les sous-postes, ce que nous voulons, c'est effectivement trouver un moyen d'harmoniser la pratique de telle sorte que les entrepreneurs se sentent suffisamment en confiance pour passer par ce qui sera l'autorité qui répartira l'ouvrage éventuellement. Je pense que le seul moyen d'y arriver, c'est que chacun puisse mettre sur la table ses problèmes historiques vécus avec des postes ou sous-postes, ou des sous-postes et postes vécus avec les entrepreneurs, de telle sorte qu'on pourra définir la pratique. Dans ce sens, cela ne fera qu'améliorer la situation et améliorer finalement le pourcentage de travail qui pourrait être donné dans ce domaine.

Mme Harel: Est-ce donc que le ministre conçoit qu'il doit y avoir un ou des répartiteurs d'ouvrage?

M. Côté (Charlesbourg): Certainement.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Vigneault.

(17 h 15)

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il faut distinguer entre le contrat de voirie qui comporte la clause 75-25, et le règlement sur le camionnage en vrac qui organise le courtage par le biais des postes d'affectation. Dans le domaine du contrat, ce qui avait été contesté, c'est la capacité du ministre de contracter un avantage aux camionneurs artisans, dans un contexte de soumission publique. Or, c'est ce qu'on veut régler: assurer que le ministre a la capacité contractuelle de s'engager dans la clause 75-25. Quant à la répartition du travail entre les camionneurs, ce que l'on prévoit, dans le projet de loi, c'est que le ministre pourra indiquer à quelles conditions la clause du contrat devra être appliquée.

C'est ainsi que l'on pense que le ministre pourrait, par contrat, stipuler et le pourcentage et les modalités de distribution.

Mme Harel: Alors, vous considérez qu'il n'y aura plus nécessité d'un règlement?

M. Vigneault: Il pourrait y avoir... La réglementation du courtage va bien au delà de la distribution d'ouvrage, en rapport avec l'application de la clause 75-25. Elle est très commode en ce qui concerne également l'application de la clause 75-25. Mais les modalités de distribution de la clause contractuelle pourraient être du ressort du contrat uniquement.

Mme Harel: Il faudrait donc rouvrir et modifier la Loi sur le ministère des Transports pour intégrer cette clause contractuelle? Parce que le ministre n'est pas habilité présentement... La clause de distribution d'ouvrage pourrait être invalidée comme l'a été la clause 75-25.

M. Vigneault: Non, cela constitue une modalité de distribution.

Mme Harel: Est-ce qu'on la retrouve dans le projet de loi?

M. Vigneault: "...à la réalisation du contrat dans la proportion et aux conditions qu'il détermine." C'est l'article 11.6, premier paragraphe, à la fin, "...doivent participer à la réalisation du contrat dans la proportion - 75-25 - et aux conditions qu'il détermine", les conditions pouvant comprendre les modalités de distribution.

Mme Harel: Cela veut donc dire que, dans le projet de loi que nous étudions présentement, à l'article 1, qui modifie l'article 11.6 de la loi, nous pouvons trouver ce qui pourrait habiliter le ministre à un nouveau mode de distribution d'ouvrage qui ne soit pas dans les régions ou les sous-régions.

M. Vigneault: Il faut bien comprendre que la clause 75-25 est bien antérieure au règlement sur le camionnage en vrac et que les modalités de distribution ont été adaptées à chaque période, selon la façon dont le camionnage en vrac était distribué.

Mme Harel: Alors, M. le Président, M. le ministre...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Donc, M. le ministre, à la fin du premier paragraphe de l'article 11.6, les mots "et aux conditions qu'il détermine" comprennent les modifications que vous entendez apporter éventuellement à toute la question de la répartition d'ouvrage.

Mme Bilodeau: Dans le contrat.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le contrat.

Mme Harel: C'est donc dire que le règlement sur les postes et les sous-postes pourrait être écarté au profit de clauses contractuelles.

M. Côté (Charlesbourg): Bien non.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vigneault.

M. Vigneault: La distribution du travail par un intermédiaire de transport devra se faire conformément au règlement. Mais, en l'absence de règlement, en l'absence de stipulation indiquant que le travail doit être distribué par des postes d'affectation dans le camionnage en vrac, s'il y avait déréglementation totale, cela n'empêcherait pas les particuliers de stipuler le mode de distribution qu'ils désirent faire, dans leur contrat. Le ministre pourrait utiliser le pouvoir qu'on lui donne...

Mme Harel: Ah oui!

M. Vigneault: ...de déterminer des modalités de distribution pour les contrats de voirie, comme il le faisait avant l'adoption du règlement sur le camionnage en vrac.

Mme Harel: Le ministre pourrait déréglementer tout en réglementant, c'est-à-dire qu'il y aurait une déréglementation éventuellement... Par exemple, ce serait un scénario possible. Vous semblez même l'avoir étudié. Il pourrait y avoir une déréglementation, au chapitre des postes et des sous-postes, mais une clause dans les contrats...

M. Vigneault: Oui.

Mme Harel: ...qui prévoirait que l'attribution ou la répartition d'ouvrage se ferait dans les postes ou les sous-postes.

M. Vigneault: Dans l'hypothèse où le règlement sur le camionnage en vrac...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On ne parlera pas d'hypothèse, là. Il ne faudrait pas parler d'hypothèses qui ne sont même pas dans ma pensée.

Mme Harel: Elles ne sont pas dans votre pensée, mais ont-elles été étudiées?

M. Côté (Charlesbourg): C'est moi qui décide chez nous. Il y a bien des gens qui me suggèrent des choses. Je suis très bien secondé, mais il faut regarder l'ensemble de l'éventail. Si vous voulez, en termes très clairs, il y a eu deux événements. Premièrement, la contestation de la portée générale de la clause 75-25, qui est allée devant les tribunaux. On est en appel et on règle cela. Deuxièmement, il y a eu une contestation des postes et sous-postes en ce qui a trait aux répartiteurs d'ouvrage. Mais c'est une autre histoire qui est complètement différente.

Mme Bilodeau: Sur le règlement...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, sur le règlement.

Mme Harel: Vous êtes toujours en appel.

M. Côté (Charlesbourg): On est en appel - ce n'est pas clair, ce sont les honorables juges - le temps de régler nos problèmes. De quelle manière allons-nous régler nos problèmes? D'abord, par une bonne connaissance de la pratique. Le meilleur moyen d'avoir une bonne connaissance de la pratique, c'est d'aller voir ceux qui utilisent les postes et les sous-postes comme artisans et comme donneurs d'ouvrage. À la lumière de cela, de plus, on fait une entrevue téléphonique avec 2000 répondants qui, eux, dans certains cas, viennent contredire ce qu'on a appris dans notre tournée ou ajouter toute une série d'informations qui font que, globalement, on aura le véritable portrait de l'industrie, ce qu'on n'a pas eu depuis déjà fort longtemps.

À la lumière de cela, il y a des ajustements nécessaires à la pratique. Il n'est pas dans mon intention, et je l'ai très clairement dit en deuxième lecture, d'éliminer le règlement. Cela prend des modifications au règlement pour le rendre applicable, dans sa pratique, en 1987, enlever la poussière,

enlever les points qui ont permis à certaines personnes d'abuser, parce qu'il y a aussi eu des abus dans la pratique, pour faire en sorte que ce règlement, qui existera, qui sera appliqué par un répartiteur d'ouvrage dans les postes et les sous-postes. Mais la décision n'est pas prise à ce moment-ci.

Loin de nous, dans l'hypothèse retenue, l'idée de déréglementer. Au contraire. Je pense qu'il faut ajuster le règlement aux temps modernes, compte tenu de l'expérience vécue par ceux qui font l'ouvrage, par ceux qui donnent l'ouvrage et par ceux qui demandent de l'ouvrage. Dans ce sens, il est clair qu'on aura à choisir éventuellement, mais cela n'exclut pas que les postes et les sous-postes demeurent. Cela n'exclut pas non plus qu'il n'y en ait qu'un seul des deux qui demeure. Je pense que cela fait partie des hypothèses qu'on peut examiner. Mais il est clair, dans notre esprit, que les deux ne disparaîtront pas. C'est clair. Je pense que cela cadre très bien dans notre volonté jusqu'à présent. Maintenant, il s'agit de bien déterminer, à l'intérieur de cela, autant que possible avec eux, ce qui va se passer comme modifications au règlement, puisque venant à la fois des postes, des sous-postes et de l'ANCAI, il y a eu des propositions déposées chez nous, quant aux modifications à apporter au règlement. Il y avait donc là des besoins sentis de changements à la réglementation.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense que cette formulation, que l'on retrouve au premier paragraphe de l'article 11.6, nous éclaire quand même sous un nouveau jour. Je pense que c'est une information qui ne m'était pas apparue au premier abord, à la lecture du paragraphe. C'est donc dans cette formulation "aux conditions que le ministre détermine" que peut, éventuellement, être intégrée dans les clauses contractuelles la répartition de l'ouvrage.

Mme Bilodeau: Dans les contrats.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 1? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le ministre a fait des représentations auprès de son collègue des Affaires municipales, à la suite des demandes réitérées des camionneurs en vrac, pour qu'il examine la possibilité d'incorporer dans les lois relevant de son ressort des clauses semblables de répartition du travail?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai effective-

ment eu des entretiens à la fois avec le ministre des Affaires municipales et le ministre de l'Environnement, puisqu'il y a énormément de travaux en ce qui a trait à la Société québécoise d'assainissement des eaux et que c'est davantage là que se trouve maintenant l'ouvrage, il y a un certain intérêt de leur part. Nous avons convenu qu'il était extrêmement important de franchir les étapes que nous connaissons maintenant, de bien déterminer le rôle du répartiteur pour qu'il y ait un bon fonctionnement et, dans la mesure où l'exercice, en ce qui concerne le ministère des Transports et les municipalités qui sont en contrat avec lui, est couronné de succès, il y aura lieu de faire des représentations encore plus pressantes auprès de mes collègues pour passer à l'étape d'ajout de travaux.

C'est clair dans ce domaine, mais il y a d'autres problèmes. Dans le monde forestier, par exemple, il y a des problèmes beaucoup plus spécifiques. Dans ce monde aussi, les artisans revendiquent le transport forestier. Là, c'est un peu plus compliqué parce que l'industrie forestière, quant à elle, a des objections extrêmement importantes, compte tenu du caractère spécifique du transport du bois de la forêt qui répond à toutes sortes de critères: longueur et pesantier des billes, voirie forestière au lieu de routes appartenant au gouvernement, etc. Il y a donc une distinction très nette entre le travail des artisans et le travail effectué en forêt pour transporter des billes de bois et du gravier, aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je voulais simplement signaler au ministre qu'il avait, à une occasion, en commission parlementaire, je crois, fait grief au gouvernement précédent de ne pas avoir protégé sa clause 75-25, dans un cadre - c'était en deuxième lecture - législatif. Mais le gouvernement n'avait fait que reconduire la clause 75-25 qui avait été introduite en 1972, par le ministre Mailloux, je pense. Elle a été ensuite reconfirmée en 1975. Ce sont les erreurs qui se répètent, n'est-ce pas? Mais la paternité de l'erreur vient au départ de...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il faut bien se comprendre.

Mme Bilodeau: C'était à partir des années cinquante...

M. Côté (Charlesbourg): Il faut bien se comprendre. La clause 75-25 est de M. Bernard Pinard, un des prédécesseurs de notre honorable président qui est à ce

fauteuil, qui est maintenant un éminent juge. Il l'a introduite en 1972. On introduit donc le principe de la clause 75-25 en 1972, un principe au chapitre de la réglementation incluse dans les contrats. On le pratique pendant quatre ans, soit jusqu'à 1977, au moment où les problèmes sont survenus.

Mme Harel: Mais il est confirmé en 1975.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. En 1975, on en arrive...

Mme Harel: De nouveau...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais on arrive à 1977. C'est important.

Mme Harel: Mais en 1977, on ne remet pas en cause la clause 75-25.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Un instant!

Mme Harel: On adopte un règlement sur les postes et les sous-postes.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sur les postes et les sous-postes, sauf que c'était très intelligent de le faire de cette manière. Je vous l'ai déjà dit en Chambre. L'ANCAI était devenue une association extrêmement forte, qui était devant le parlement. Ce que vous avez réussi à faire, comme gouvernement - vous n'étiez pas là, vous êtes arrivée plus tard, en 1981 - c'est de créer un répartiteur d'ouvrage - je pense que cela a donné des résultats intéressants - tout en le confinant à l'intérieur d'un règlement et non pas en balisant la clause 75-25 sur le plan législatif. Ce qui fait qu'un entrepreneur allant contester devant les tribunaux, les tribunaux lui ont donné raison, et on en est aujourd'hui, sur le plan sécuritaire, à l'étape où il faut le faire.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, mais vous allez convenir que, durant les années soixante-dix, les Parlements ne se sentaient pas aussi tenus de se protéger des décisions des tribunaux. Étant donné que la clause était déjà en vigueur et qu'elle n'avait pas été contestée pendant tant d'années...

M. Côté (Charlesbourg): Êtes-vous à me dire que tous les juges qui ont été nommés avant 1976 étaient plus respectueux du Parlement que ceux nommés après 1976?

Mme Harel: Non. Je pense qu'il y a certainement une recrudescence depuis l'avènement des chartes, quelles qu'elles

soient, canadienne ou québécoise, parce que, jusqu'alors, les droits étaient ceux qu'on invoquait, finalement. Ils étaient tous sur un pied d'égalité. Tandis qu'en incorporant quelques-uns dans des chartes, on donne à ceux-ci une prépondérance sur les autres.
(17 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Bon. Mais il y a tout de même d'autres phénomènes qui expliquent que c'est devenu plus difficile. De 1970 à 1978, peut-être même 1979, le volume de travail était plus important, c'est une raison pour laquelle les gens avaient moins de problèmes dans l'application. La rareté de l'ouvrage se faisant, les entrepreneurs ont soumissionné de manière plus serrée, et c'est aussi, je pense, un phénomène qui a fait qu'on a contesté davantage qu'on le faisait avant.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 1 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
M. le ministre.

Motion d'amendement du ministre

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, j'aurais, à ce moment-ci, un papillon à déposer. Insérer, après l'article 1, les suivants:

"1.1 Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 12.2, du suivant:

"12.03 Tout agent de la paix qui, dans l'exécution des fonctions qui lui sont conférées en vertu de la présente loi, a un motif raisonnable de croire qu'un bien, une installation ou un équipement est utilisé en contravention à un règlement visé au paragraphe c de l'article 12.1, par une personne qui n'est pas autorisée par contrat conclu en vertu de l'article 12.12 ou par son préposé, peut, sans la permission du propriétaire, en prendre possession, le déplacer et le remiser aux frais de celui-ci.

"Il doit aviser sans délai le ministre du nom et de l'adresse de la personne qui était en possession de ce bien, de cette installation ou de cet équipement."

"1.2 L'article 12.3 de cette loi est remplacé par les suivants:

"12.3 Le ministre peut faire déplacer et remiser tout bien laissé sur une propriété en contravention aux règlements visés à l'article 12.1.

"12.04 Le ministre peut disposer d'un bien, d'une installation ou d'un équipement remisé dans les 30 jours de la date de son remisage si le propriétaire ne l'a pas réclamé ou s'il refuse de payer les frais de déplacement et de remisage.

"Lorsque le ministre dispose d'un bien, d'une installation ou d'un équipement, il n'en est pas responsable sauf s'il a été vendu, auquel cas il n'est responsable que du produit de la vente, déduction faite des frais de déplacement et de remisage."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Discussion sur la recevabilité

Mme Harel: Alors, M. le Président, je vais vous proposer de considérer comme irrecevable cet amendement qui vient d'être déposé par le ministre des Transports. Je vous réfère au premier paragraphe de l'article 244 de notre règlement qui se lit comme suit: "La commission saisie étudie chaque article du projet de loi et les débats portent sur les détails du projet. Les amendements doivent se rapporter à son objet et être conformes à son esprit et à la fin qu'il vise." M. le Président, il y a une jurisprudence, que vous connaissez sûrement, quant à l'interprétation de l'article 244, soit à l'étude du projet de loi 24, qui a eu lieu le 13 mai 1986, où le ministre de l'Éducation présentant la Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique avait voulu proposer un amendement concernant le statut professionnel et les conditions de travail des professionnels non enseignants. Je vous signale, M. le Président, pour le bénéfice des membres de la commission, qu'après vérification, ces amendements que le ministre de l'Éducation a voulu apporter étaient déjà des dispositions prévues dans le projet de loi sur l'instruction publique, mais qui n'avaient pas été introduites dans le projet de loi modifiant la Loi sur l'instruction publique. Le projet de loi ne contenait aucune disposition ayant trait à ces sujets, malgré que la loi, elle, en contenait. La décision a été, M. le Président, de considérer que ces amendements n'étaient pas recevables, puisque tout amendement doit se rapporter à un projet de loi et à son objet. Étant donné que le projet de loi ne faisait pas mention du statut professionnel et des conditions de travail des employés, malgré que la loi, elle, en faisait mention, l'amendement proposé par le ministre de l'Éducation a été jugé irrecevable.

En l'occurrence, présentement, nous sommes en train d'étudier la Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports qui, ce que vous retrouvez aux notes explicatives, "a pour objet d'autoriser le ministre des Transports à inclure dans les contrats qui sont adjugés après demandes de soumissions publiques pour la réalisation de travaux de voirie, une clause de protection favorisant la participation des titulaires des permis de camionnage en vrac à la réalisation du contrat". Et les notes explicatives ajoutent

que le "projet de loi vise également à valider cette clause de protection lorsque, par entente entre le ministre des Transports et une municipalité, cette dernière agissant pour le compte du ministre des Transports inclut cette clause dans les contrats de la municipalité".

L'objet du projet de loi porte donc sur le camionnage en vrac et sur la clause de protection qui est afférente. En l'occurrence, M. le Président, l'amendement qui est déposé porte plutôt sur les haltes routières et les cantines dans les haltes routières. Même si la Loi sur les transports contient des dispositions sur les haltes routières, le projet de loi que nous avons devant nous n'en contient pas et, à cet égard, l'amendement nous semble irrecevable.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Maisonneuve. Est-ce qu'il y a d'autres plaidoyers sur la recevabilité de l'amendement?

M. Côté (Charlesbourg): Très brièvement, M. le Président, puisque nous nous conformons à la sagesse de la présidence qui aura très certainement à le prendre en délibéré, je ne veux que vous citer un seul exemple. Il s'agit du projet de loi 144 qui a été déposé à l'automne 1986, qui contenait treize articles - j'en ai une copie ici - et qui, au moment où l'on est sorti de la commission parlementaire, en comprenait quinze. C'est après nos nouveaux règlements, c'est donc tout frais, il y a à peine huit ou neuf mois. Nous avons alors introduit deux amendements. On sait que c'était le projet de loi modifiant la Loi sur les transports. On a introduit deux amendements. Alors que le projet de loi visait les autobus, on a senti l'obligation d'introduire des modifications concernant le camionnage, donc, quand même deux domaines différents, et on l'a adopté, on l'a accepté, il a été recevable et on l'a adopté, ici.

La deuxième mesure qui, elle, était fort différente de l'objet même du projet de loi, mais qui concernait toujours la Loi sur le ministère des Transports, visait à reporter au 1^{er} janvier 1988 l'obligation faite à la Société de transport de la communauté urbaine d'assortir les autorisations de dépenses d'un certificat de trésorerie de la Société de transport de la communauté urbaine. Donc, un objet complètement différent de l'objet principal qui avait été déterminé au moment de la lecture du but visé par la loi. Donc, je pense qu'à la lumière de ces faits qui datent quand même de très peu de temps, M. le Président, quant à nous, nous nous en remettons à votre sagesse, tout en vous disant aussi qu'effectivement, il y a un autre cas de jurisprudence qui semble-t-il - on vient de me souffler cela à l'oreille - ne date pas de

très loin... Je vais vous le lire, M. le Président, pour être bien sûr, pour bien vous éclairer. Il y a eu l'introduction d'un amendement à la Loi sur les terres publiques agricoles qui a été jugé recevable même si la teneur de l'amendement visait à modifier la Loi sur les forêts, le 27 avril 1987, lors de la prise en considération du rapport à la commission. Donc, il y a des précédents. M. le Président. On va se rendre à votre décision, et, je le répète, la sagesse de la présidence fait en sorte que les parlementaires se rendent à sa décision. Ce n'est pas comme au hockey: on ne se battra pas, on ne se criera pas des noms.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions sur la recevabilité de l'amendement? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, le ministre a invoqué deux précédents, dit-il, mais je voudrais lui faire remarquer que, si son argumentation tient, cela nous justifiera, chaque fois, de plaider l'irrecevabilité. En l'occurrence, pour les deux exemples qu'il nous a donnés, il n'y avait pas eu, de la part de l'Opposition, de demande d'irrecevabilité à la présidence. Le seul exemple qui vous a été apporté où il y a eu demande d'irrecevabilité est celui qui concerne le projet de loi modifiant la Loi sur l'instruction publique où, là, il y a eu décision de la présidence. Alors, je vous rappelle simplement que les exemples ne sont pas, en fait, des précédents, ce sont des exemples où, par consentement, il y a eu introduction de dispositions.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux vous dire, quant à moi, que je n'ai pas l'intention de livrer une bataille. On a toujours réussi à faire une bonne législation avec la collaboration de l'Opposition, depuis que je suis ministre des Transports, et on a toujours tenté de bonifier nos lois. C'est une situation qui est exceptionnelle et, à partir du moment où vous recevrez l'amendement, et où on pourra discuter de son fond ou de son bien-fondé, à ce moment-là, on pourra donner certaines raisons. À ce moment-ci, je pense que le débat porte davantage sur la recevabilité.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le ministre, M. le Président à l'air d'avoir déjà pris une décision.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur la recevabilité de l'amendement? Sur ce, la commission va suspendre ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 41)

(Reprise à 17 h 52)

Le **Président (M. Saint-Roch)**: À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux.

Je dois me prononcer sur la recevabilité de l'amendement proposé par M. le ministre. Je vais commencer par votre plaidoirie, M. le ministre, en invoquant deux cas qui se sont produits, l'un à l'automne 1986 lors de l'étude du projet de loi 144 et l'autre un peu plus tôt, durant cette session-ci. Il est, dans l'esprit des travaux de nos commissions, de déroger à des procédures ou à des règlements par consentement mutuel. Je ne veux citer, comme exemple, que ce que nous avons décidé par consentement mutuel, ce matin, d'inverser l'ordre des travaux qui nous avait été édicté.

En ce qui concerne, d'un autre côté, la plaidoirie d'irrecevabilité faite par Mme la députée de Maisonneuve, je me dois, à ce moment-ci, à titre de président, d'interpréter nos règlements et nos procédures. L'article 244 dit ceci: "La commission saisie étudie chaque article du projet de loi et les débats portent sur les détails du projet. Les amendements doivent se rapporter à son objet et être conformes à son esprit et à la fin qu'il vise."

A été citée, aussi, une jurisprudence, lors de l'étude détaillée d'un projet de loi, le 13 mai 1986, décision rendue par un de mes collègues, M. le président Marcel Parent, qui dit que, lors de l'étude du projet de loi 24, Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique, le ministre de l'Éducation a proposé un amendement concernant le statut professionnel et les conditions de travail de professionnels non enseignants, et que le projet de loi ne contenait aucune disposition ayant trait à ces sujets.

De plus, je me dois de me référer aussi à Beauséne qui dit, à l'article 773: "Il est interdit au président de recevoir des propositions d'amendement entaché des vices suivants: s'il ne se rapporte pas au projet de loi, ou s'il en dépasse la portée, ou s'il est inspiré par des amendements déjà rejetés, ou s'il en dépend."

À l'étude des notes explicatives et de l'objet du projet de loi et à l'étude de l'amendement, je me dois de déclarer l'amendement irrecevable.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, comme je l'ai dit, la sagesse du

président ne peut être remise en question. Alors, nous envisagerons d'autres moyens qui sont à notre disposition et qui, je l'espère bien, pourront faire triompher notre point de vue. M. le Président, je respecte en totalité votre décision et, par le fait même, on pourrait passer à l'article 2.

Reprise de l'étude détaillée

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 2.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit: "Sous réserve des causes pendantes, sont validées les stipulations contractuelles par lesquelles le ministre des Transports ou une corporation municipale impose la participation des titulaires de permis de camionnage en vrac à la réalisation de travaux de voirie visés au paragraphe i de l'article 3 de la Loi sur le ministère des Transports."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Peut-on connaître le nombre de causes pendantes, actuellement, devant les tribunaux?

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne vise pas des causes pendantes, cela vise à valider des contrats qui ont été conclus ce printemps.

Mme Bilodeau: Dont l'objet n'est pas terminé...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, dont l'objet n'est pas terminé et qui pourrait être soumis à une interprétation. Il y a une seule cause pendante. Je pense que cela peut couvrir, approximativement, 150 contrats, si ma mémoire est fidèle, 150 ou 152.

Mme Harel: Et il y a une seule cause pendante...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...qui est, actuellement, devant la Cour supérieure.

Mme Bilodeau: Oui.

Mme Harel: Qui est laquelle? Pour des travaux qui sont...

Mme Bilodeau: Il y a plusieurs noms de parties...

Mme Harel: Ce sont des travaux qui sont terminés ou des travaux qui sont en exécution?

Mme Bilodeau: Non. C'est une requête pour jugement déclaratoire.

M. Côté (Charlesbourg): Requête pour jugement déclaratoire, Jean-Paul et Denis Tremblay Ltée, PGQ...

Mme Bilodeau: Contre le Procureur général du Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon! ...le ministère des Transports et la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc.

Mme Harel: Pour faire déclarer ultra vires aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Bilodeau: C'est la même demande qui avait été faite dans la cause dans laquelle le juge Nolin avait rendu jugement.

Mme Harel: D'accord. Dans quelle région du Québec est-ce?

M. Côté (Charlesbourg): Saguenay.

Mme Harel: Au Saguenay!

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Bilodeau: Chicoutimi.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions à l'article 2? L'article 2 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 3.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 3, M. le Président: "La présente loi entre en vigueur le (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi)."

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 3 est-il adopté?

Mme Harel: Quand la sanction est-elle prévue?

M. Côté (Charlesbourg): Dès que l'amendement pourra être inclus, l'amendement irrecevable! Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: Avez-vous des moyens pour soudoyer le président de l'Assemblée nationale?

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais on me dit que les décisions en commission ne font pas nécessairement jurisprudence à l'Assemblée? Heureusement pour nous! Cela

ne conteste nullement le...

Mme Harel: Vous avez le droit.

M. Côté (Charlesbourg): ...jugement, M. le Président, de...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 3 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le titre du projet de loi 23, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports, est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'en-semble du projet de loi 23 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il des remarques de conclusion, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Je veux remercier l'Opposition et mes collègues. À nouveau, nous venons de faire la démonstration qu'il y a possibilité d'adopter des lois et de faire en sorte que les gens du taxi puissent être heureux de ce qu'on a fait comme travail, tout comme les artisans dans tout le Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Avez-vous des remarques de conclusion, Mme la députée de Maisonneuve?

Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne maintenant ses travaux.

(Fin de la séance à 17 h 59)