



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

19 — Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile,

89 — Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi et le Code de la sécurité routière,

90 — Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport et d'autres dispositions législatives concernant les organismes publics de transport en commun,

98 — Loi modifiant la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, la Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec,

99 — Loi modifiant la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur la voirie et

64 - Loi modifiant la Loi sur l'expropriation

Le mardi 17 juin 1986 - No 20

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Projet de loi 19 - Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile Versement au fonds consolidé du revenu	CAE-1039 CAE-1040
Projet de loi 89 - Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi et le Code de la sécurité routière	CAE-1046
Loi sur le transport par taxi	
Transport collectif	CAE-1046
Permis de taxi	CAE-1047
Permis de chauffeur de taxi	CAE-1055
Tarifification	CAE-1056
Permis de limousine	CAE-1064
Code de la sécurité routière	CAE-1066
Vérification mécanique	CAE-1067
Articles en suspens	CAE-1069
Projet de loi 90 - Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport et d'autres dispositions législatives concernant les organismes publics de transport en commun	CAE-1071
Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport	CAE-1071
Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais	CAE-1072
Loi sur la Communauté urbaine de Montréal	CAE-1073
Loi sur la Communauté urbaine de Québec	CAE-1075
Loi sur la Société de transport de la ville de Laval	CAE-1075
Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et d'autres dispositions législatives	CAE-1076
Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal	CAE-1076
Projet de loi 98 - Loi modifiant la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, la Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec	CAE-1077
Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal	CAE-1077
Loi sur les cités et villes	CAE-1080
Code municipal du Québec	CAE-1081
Projet de loi 99 - Loi modifiant la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur la voirie	CAE-1082
Loi sur les transports	CAE-1082
Loi sur le ministère des Transports	CAE-1085
Loi sur la voirie	CAE-1085
Projet de loi 64 - Loi modifiant la Loi sur l'expropriation	CAE-1086
Avis de transfert de propriété	CAE-1086
Expropriation partielle d'un immeuble	CAE-1087

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président

M. Marc-Yvan Côté
Mme Louise Harel
M. Francis Dufour
M. Michel Bissonnet

- * Mme Anne-Marie Bilodeau, ministère des Transports
- * M. Jean Beaulé, idem
- * M. Michel Drolet, idem
- * M. Gilles Savard, idem
- * M. Pierre-Paul Vigneault, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 17 juin 1986

Étude détaillée des projets de loi 19, 89, 90, 98, 99 et 64

(Vingt heures quatorze 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 détaillée du projet de loi 19, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile. Y a-t-il des remarques préliminaires? M. le ministre.

Projet de loi 19

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je suis prêt à procéder à l'étude article par article si cela convient à Mme la députée et à M. le député.

Le Président (M. Saint-Roch): Avant de passer à vous, Mme la députée, M. le secrétaire, y a-t-il des remplaçants?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président, M. Desbiens (Dubuc) sera remplacé par M. Chevrette (Joliette). C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le secrétaire. Mme la députée de Maisonneuve, y a-t-il des remarques préliminaires?

Mme Harel: Concernant le projet de loi 19, je pense qu'on s'est à peu près tout dit lors du débat de deuxième lecture.

M. Côté (Charlesbourg): Et même le pouvoir actuel avouant ses péchés.

Mme Harel: On a même dit plus que nécessaire.

M. Côté (Charlesbourg): Avouant ses péchés, M. le Président!

Mme Harel: M. le Président, dois-je comprendre que le parti ministériel entend recommettre les mêmes péchés, sans l'acte de contrition?

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

Mme Harel: Parce que nous, on pourrait avoir au moins la contrition de ce qu'on a commis.

M. Côté (Charlesbourg): Pour recommettre les mêmes péchés, il faudrait que le pouvoir se retrouve dans l'Opposition et je pense que cela va prendre un peu de temps.

Mme Harel: On pourrait vous enjoindre de ne pas tomber dans les mêmes travers.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela étant dit, dois-je conclure que nous pouvons procéder à l'étude de l'article 1?

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 1.

Mme Harel: M. le Président...

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

Mme Harel: ...on aura, je pense, six lois ce soir à examiner en commission parlementaire? Alors, il est de notre intention de procéder pour les bonifier et, au fur et à mesure qu'on aura à en faire l'étude de, peut-être, vérifier un peu leur application, mais il n'est pas de notre intention, à ce moment-ci, d'aucune façon et pour quelque raison que ce soit, d'en retarder l'adoption. Alors, si vous le voulez, on pourra procéder; si tant est qu'on n'intervient pas sur un article, on pourra le mettre aux voix. C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Aux voix. Cela va.

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

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

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 1 est adopté, Mme la députée? J'appelle maintenant l'article 2.

M. Côté (Charlesbourg): De concordance, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 2 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Versement au fonds consolidé du revenu

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 3. Comme il y a des amendements, s'il y a consentement, nous allons les appeler article par article.

M. Côté (Charlesbourg): Le premier amendement est à 155.2, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 3, 155.1?

M. Côté (Charlesbourg): C'est le montant de 60 000 000 \$, dont il a été fait état au cours des discussions, qui se retrouve à cet article.

Mme Harel: Le libellé prévoit donc pour 1986 le versement en deux montants égaux. Le premier...

M. Côté (Charlesbourg): En septembre, si je ne m'abuse.

M. Dufour: Quinze jours après l'adoption de la loi.

M. Côté (Charlesbourg): Quinze jours après... c'est cela. Le second, le 30 septembre. Pour les années subséquentes, le premier montant est versé au plus tard le 31 mars et le second, au plus tard le 30 septembre de chaque année. Cela concerne ce qu'on a établi pour les trois prochaines années, 60 000 000 \$ indexés pour les trois prochaines années, le montant de base étant le même, mais avec indexation.

Mme Harel: Oui.

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

Mme Harel: M. le Président, à ce moment-ci, j'aimerais interroger le ministre pour savoir si le porte-parole de la Régie de l'assurance automobile du Québec avait raison en mai dernier, je crois, de penser que serait nécessaire une augmentation des frais encourus pour couvrir l'assurance automobile de manière à ne pas laisser à découvert les sommes actuarielles, j'imagine, pour couvrir les accidents routiers.

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

M. Côté (Charlesbourg): Concernant la réserve actuarielle de la Régie de l'assurance automobile, d'après le niveau d'information que je possède à ce moment-ci, on me donne des garanties que c'est suffisant. Quant à la réserve de stabilisation qui est à

386 000 000 \$ au 28 février 1986, ~ donc, il y a eu une augmentation depuis ce temps-là - cela fait en sorte que dès cette année - la Régie de l'assurance automobile l'a déjà annoncé et je l'ai fait moi-même le 21 mars - il n'y aurait pas d'augmentation des primes de la Régie de l'assurance automobile. Donc, cela n'a pas d'effet direct cette année. À ce moment-ci, je ne suis pas en mesure de vous certifier que cela n'aurait pas d'effet pour les années subséquentes, mais, compte tenu de la réserve de stabilisation qui est, quand même, très bonne, on ne croit pas que cela aurait des effets, du moins ce montant-là. Je pense que c'était un peu prématuré, à l'époque, de répondre de cette manière. Je pense que, finalement, dans les circonstances chacun fait son travail. Je ne blâme personne, mais, à ce moment-ci, force nous est d'admettre que, cette année, il n'en est pas question, il n'y aura pas d'augmentation.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 155.1 est adopté?

Mme Harel: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 155.2. Il y a un amendement à l'article 155.2.

Mme Harel: M. le Président, je vous proposerais d'en faire lecture ou de laisser au ministre le soin d'en faire lecture pour que ce soit inscrit au Journal des débats.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait un nouvel article: "Le projet de loi est modifié par le remplacement, dans la première ligne de l'article 155.2 édicté par l'article 3, du mot "avant" par les mots "au plus tard". L'article se lirait comme suit: "La somme versée par la régie au plus tard le - il s'agit de mettre la date - est incluse dans les revenus du gouvernement pour l'année financière se terminant le 31 mars 1986." C'est de concordance, finalement, avec ce que nous venons d'adopter à l'article 155.1.

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

Mme Harel: C'était déjà dans le budget du ministre des Finances.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 155.2 amendé est adopté?

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 155.3. Il y a aussi un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): C'est celui-ci. À l'article 155.3, c'est l'amendement que j'ai déposé en Chambre, à la suite de la volonté exprimée par l'Opposition. L'amendement se lirait comme suit, c'est-à-dire que c'est l'article au complet qui est remplacé. Je vais le lire: "155.3 Le gouvernement peut, à compter du 1er janvier 1989 et à tous les trois ans par la suite, fixer, par décret, en tenant compte de l'évolution du coût des services de santé occasionnés par les accidents d'automobile, une autre somme que celle visée à l'article 155.1 ainsi que les conditions et les modalités de son versement.

"Le projet de décret est déposé devant la commission de l'aménagement et des équipements. Il peut être adopté à l'expiration des 30 jours suivant le dépôt du rapport de cette commission devant l'Assemblée nationale.

"Le gouvernement peut modifier le projet de décret et doit alors, dans ce cas, publier le décret à la **Gazette officielle du Québec**.

"Le deuxième alinéa de l'article 155.1 ne s'applique pas dans l'année où le gouvernement fixe une somme en vertu du présent article."

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

Mme Harel: Il y a des dispositions semblables dans un certain nombre de lois. Une seule? Oui. On pense à la Charte des droits et libertés quant à l'application du règlement concernant les programmes d'accès à l'égalité. Je n'ai pas avec moi le libellé, mais je crois que ce libellé prévoit également une période d'expiration de 30 jours pour la modification. Vous n'avez pas retenu cette rédaction. Est-ce qu'on peut savoir les motifs qui vous ont conduit à l'écarter?

Mme Bilodeau (Anne-Marie): C'est que les représentants du ministère de la Justice, qui ont vécu récemment la commission parlementaire, ainsi que la prépublication du projet à la **Gazette officielle** concernant les programmes d'accès à l'égalité, ont prétendu, à tort ou à raison, que la publication préalable était peut-être une étape inutile, étant donné que la commission parlementaire était vraiment la tribune qui permettait aux différents représentants de venir exposer leur point de vue. C'est pour cette raison qu'on ne parle pas de publication de projet, d'autant plus qu'il s'agit ici seulement d'un décret. Ce n'est même pas un règlement. C'est pour cette raison que le texte diffère

quelque peu de celui de l'article 86.9 de la charte.

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

Mme Harel: Je pense, M. le Président, qu'on a eu des explications raisonnables qui justifient, je crois, d'écarter la prépublication du projet, mais en ce qui concerne la possibilité d'une modification du décret à la suite de la commission parlementaire, et, à ce moment, de la publication de ce nouveau décret modifié dans la **Gazette officielle**, il n'y a plus là de délai. Ceci me semblait exister à l'article 89 de la charte.

Mme Bilodeau: L'article 86.9.

Mme Harel: L'article 86.9.

Mme Bilodeau: Il s'agit, encore là, d'une autre prépublication. On publie le projet modifié avec un avis qui sera adopté sans modification à l'expiration du délai de 30 jours.

Mme Harel: D'accord.

Mme Bilodeau: Écoutez, je vais laisser au ministre le soin de... Cela nous est apparu peut-être plus long même que d'adopter un projet de loi et il s'agissait d'un projet de décret.

Mme Harel: M. le Président, je pense qu'on peut comprendre que, quand il s'agit de mettre en cause des personnes, il y a utilité et même nécessité d'une publication et d'une prépublication à la **Gazette officielle** de manière que, nul n'étant censé ignorer la loi, tout le monde soit bien informé. Puisqu'il s'agira de la mise en application par la régie elle-même, cette prépublication ne se justifie pas dans les circonstances.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va.

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

Est-ce que l'amendement à l'article 155.3 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 155.3 amendé est adopté?⁷

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Je crois qu'il y a une nouvelle...

M. Côté (Charlesbourg): M. le

Président, on ajoute un article.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 3 amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais nous allons revenir à l'article 3.1 après?

Le Président (M. Saint-Roch): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle le nouvel article 3.1.

M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 3.1 se lirait comme suit: "La Régie de l'assurance automobile du Québec verse au fonds consolidé du revenu, avant le 31 mars 1987, une somme de 40 000 000 \$ pour le coût des services de santé occasionnés par les accidents d'automobile pour les années antérieures à l'année 1986." Cela fait directement référence au discours sur le budget où il y avait 40 000 000 \$ à récupérer. Ils seront pris à même le fonds de stabilisation de 386 000 000 \$; au 28 février 1986.

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

Mme Harel: M. le Président, j'aimerais avoir des explications à ce moment-ci. Je crois que le ministre les a déjà données lors de la deuxième lecture en Chambre concernant l'origine de ces 40 000 000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Cela répond à une commande du ministre des Finances, c'est clair et également du gouvernement, à savoir que nous devons prélever 40 000 000 \$ additionnels. Il y a eu des pourparlers avec le président de la Régie de l'assurance automobile sur la façon de le faire. Il y a eu différentes propositions. Je ne veux pas dire ici que M. Vézina appréciait qu'on aille piger dans sa réserve, ce n'est pas le but de mon intervention. Mais à partir du moment où la volonté du gouvernement était de récupérer 40 000 000 \$, M. Vézina nous a indiqué qu'il serait préférable pour l'administration quotidienne de la Régie de l'assurance automobile de le prendre dans le fonds de stabilisation au lieu de le récupérer dans un des éléments sous le contrôle de la Régie de l'assurance automobile et ce, compte tenu du mécanisme. Il était beaucoup plus simple de le faire de cette manière vu qu'au bout de l'exercice c'était 40 000 000 \$ sous une forme ou une autre.

Finalement, j'ai reçu l'engagement formel du ministre des Finances - je tiens à le dire parce qu'il y a eu, forcément, des

discussions avant de convaincre le ministre responsable d'accepter une telle mesure - que c'était 40 000 000 \$ cette année et que cela se limiterait, au cours des années futures, les années 2 et 3, aux 60 000 000 \$ plus l'indexation, les 40 000 000 \$ étant, si vous me passez l'expression, une "shot" finie. J'ai l'engagement, et je tiens à le répéter afin qu'on puisse être solidaire le ministre des Finances et moi-même; c'est une fois cette année et puis c'est fini.

M. Dufour: Il n'y a pas d'indexation...

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

M. Dufour: Je ne sais pas si j'ai bien compris. Il n'y a pas d'indexation avant 1989?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est à dire que les 60 000 000 \$ ont été payés pour 1986. La première indexation est en 1987 et l'autre indexation en 1988.

M. Dufour: Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): À l'IPC.

M. Dufour: On ne l'a pas.
(20 h 30)

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

Mme Harel: M. le Président, je pense que mes collègues vont accepter, d'une certaine façon, que nous portions collectivement hommage à la ministre qui a créé ce fonds qui permet maintenant de financer des opérations courantes. On sait que les accidents routiers occasionnent d'énormes dépenses dans les soins de santé. Je lisais dernièrement que les accidents routiers au Québec représentent au-delà de 130 000 jours d'hospitalisation et, pour un peu frapper l'imagination surtout des Montréalais, je lisais que le Centre de santé Laval, par exemple, un très gros centre hospitalier dans la région, pourrait n'être utilisé entièrement que pour soigner les victimes d'accidents routiers. Alors, on a un peu l'idée de ce que cela représente en termes de coûts de santé. À ce moment-ci, je ne peux pas m'empêcher d'avoir une pensée à l'égard de la ministre, Mme Payette, qui a eu la prudence de créer un fonds qui, à l'époque, était considéré comme trop généreux, mais qui, dans les circonstances, s'avère utile pour permettre de financer les dépenses de santé. On n'a pas besoin de donner de consentement à ce moment-ci. De toute façon, le ministre introduit un papillon dans son projet de loi. Vous l'aviez déjà annoncé, je crois?

M. Côté (Charlesbourg): Je l'ai annoncé

d'entrée de jeu dans mon discours de deuxième lecture en disant qu'il n'y avait pas de cachette, parce que de toute façon il est clair qu'à partir du moment où le ministre des Finances l'inclut dans son discours sur le budget il faut que cela se traduise très concrètement dans un projet de loi. Au moment où on a fait adopter par le Conseil des ministres les principes du projet de loi 19, il n'en était pas question, le discours sur le budget n'était pas passé, c'est par la suite que cela s'est ajouté et c'est pour cela que cela prend aujourd'hui un papillon qui avait été annoncé lors de la deuxième lecture.

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

Mme Harel: Dans les autres provinces canadiennes, les assureurs privés ont à rembourser les coûts de santé qu'occasionnent les accidents routiers. C'était la situation qui prévalait ici même avant la création de la Régie de l'assurance automobile. On revient un peu à cette situation antérieure. Ce qui pourrait être intéressant pour une commission parlementaire comme la nôtre, c'est éventuellement d'inviter le président de la Régie de l'assurance automobile - c'est toujours possible, si tant est que les membres de la commission en décideraient ainsi - pour évaluer cela à un certain moment. Il serait souhaitable que cela puisse être fait dans le courant de l'année. Il n'est pas question de faire cela en plein été où il n'y a pas d'urgence, mais cela peut être important à un moment donné de voir où en est la Régie de l'assurance automobile et quelle est la philosophie qu'elle entend se donner. On voit, avec une série de projets de loi qui ont été déposés par le ministre, qu'il y a des peines plus sévères. Est-ce que cette sévérité a été vraiment analysée? Est-ce qu'il n'y a pas une sorte de campagne nationale en faveur de la santé qui pourrait être faite et qui aurait des résultats plus probants qu'une campagne où la sévérité et, d'une certaine façon, disons-le, la répression, sont le seul élément? Tout cela pourrait certainement être examiné avec intérêt à un autre moment qu'en cette fin de session.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, lorsque j'ai introduit le projet de loi 60 devant l'Assemblée, commençant la réforme du Code de la sécurité routière, j'ai dit que cela était une première étape, mais il y en a d'autres. Bien sûr que les éléments les plus percutants se retrouvaient à l'intérieur du projet de loi 60 dans une première étape, mais j'ai annoncé d'autres

étapes qui vont venir: simplification de la tarification, d'autres amendements au Code de la sécurité routière à l'automne, une campagne d'information qui va commencer très bientôt et toute une série d'autres mesures.

Le rapport annuel de la Régie de l'assurance automobile du Québec sera déposé très bientôt. C'est une source d'informations assez intéressante* Je peux aviser dès maintenant Mme la députée de Maisonneuve que nous travaillons actuellement à des modifications à la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec, qui pourraient éventuellement être étudiées à l'automne, donc qui pourraient faire l'objet d'une discussion ou d'un forum très ouvert. Actuellement, nous travaillons pour régler le problème du Code de la sécurité routière, de la tarification, l'autre priorité, par la suite, étant la loi elle-même, vraisemblablement, presque très certainement au moment où le Conseil des ministres en aura adopté les principes, à la fin de l'été, afin qu'on puisse la déposer dès le retour à l'automne pour la discuter très librement davantage au début d'une session qu'à la fin.

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

Mme Harel: Je ne veux pas allonger indûment nos débats, mais, quand on devient un peu familier avec ce dossier, on se rend compte des conséquences énormes qu'il a. Finalement, d'une certaine façon, cela remplace les grandes épidémies qui décimaient les populations, il y a quelques décennies. On se dit qu'il serait peut-être possible... Les Québécois ont prouvé dans certains domaines qu'ils étaient capables de changer carrément de comportement, qu'ils pouvaient d'inférieurs devenir des champions. Plutôt que d'être les champions des listes d'accidents, on pourrait peut-être le devenir dans le domaine de la sécurité. Mais tout cela suppose une campagne orchestrée à tous les niveaux. On voit déjà l'intérêt de la AHQ, l'Association des hôpitaux du Québec. Elle a déjà manifestée énormément d'intérêt. Je crois qu'il y aurait lieu certainement - on y reviendra - également d'impliquer les associations d'alcooliques anonymes, parce que ce n'est pas tout de sévir, il faut aussi désintoxiquer. Mais ce sera un autre problème dont on pourra parler l'automne prochain.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a beaucoup d'efforts de faits actuellement par la Régie de l'assurance automobile du Québec pour s'associer à des gens du secteur privé dans des campagnes de publicité. Même des compagnies de boisson s'associent à la régie pour faire des campagnes de publicité maintenant et pour donner du volume aux

campagnes de publicité de la régie. C'est extrêmement important et il y a un pas très important qui a été franchi jusqu'à maintenant. Il s'agit de poursuivre dans cette voie. C'est clair qu'on ne pourra pas corriger le problème uniquement par des mesures coercitives, mais aussi par l'éducation, par une meilleure formation à la base. Je le disais antérieurement dans des discours: Si on est fou en bicyclette, il y a de bonnes chances qu'on soit fou au volant d'une auto. Dans ce sens-là, pour ce qui est des écoles de conduite, le règlement est maintenant devant le Conseil des ministres pour adoption, ce qui va nous permettre de franchir un premier pas à ce niveau de sorte que, tous ces événements arrivant, il va y avoir une sensibilisation beaucoup plus grande. Effectivement, campagne de publicité aidant, il va y avoir une collaboration du secteur privé aussi. On devrait atteindre, finalement, les buts qu'on se fixe. On vise les sommets, mais, si on atteint un peu plus bas, on pourra faire beaucoup de chemin.

Déjà, dans l'opinion publique, on rencontre des gens qui disent: Écoutez, avec votre Code de la sécurité routière, on ne pourra plus prendre un coup. Alors, on dit: Parfait, c'est exactement cela qu'on vise. Même des gens qui ont commencé à entendre parler de la ceinture de sécurité disent: Oui, si vous nous y obligez, on va la porter. Je pense que, déjà, on commence à conditionner l'opinion publique pour qu'à l'automne, pour le port de la ceinture de sécurité et les vérifications mécaniques, on ne joue pas, pas plus qu'on n'a joué avec la boisson à ce moment-ci. L'automne va être assez intéressant à ce sujet-là.

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

Mme Harel: Mon Dieu, M. le Président, je m'en voudrais à ce moment-ci, puisque le ministre a parlé des écoles de conduite, de ne pas simplement lui dire les représentations qui nous ont été faites par les coopératives d'écoles de conduite dans le milieu scolaire. Il est peut-être lui-même déjà sensibilisé à toute cette question. Ces fédérations ou coopératives d'écoles de conduite en milieu scolaire permettent à des jeunes qui, sinon n'y auraient pas accès nécessairement, d'y avoir accès ou, au moins, de jouer moins les matamores. Il semble qu'il y ait là une éducation à la prudence qui soit transmise. Mais on aura certainement l'occasion - peut-être tout de suite - de revenir sur cette question.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je suis très sensibilisé à ce

phénomène qui a cours, principalement dans le comté de Jonquière, au niveau du cégep, au niveau de la polyvalente. Je dois vous dire que j'ai beaucoup de réserves - quand je dis beaucoup c'est peu dire - à voir s'installer des écoles de conduite dans les polyvalentes. Je pense que nous n'avons pas eu assez de rigueur vis-à-vis des écoles de conduite jusqu'à maintenant, quant à la qualité des cours dispensés. Comme je l'ai dit dans des discours antérieurs, certaines écoles de conduite, avec la complicité de certains élèves qui allaient passer des examens, pouvaient, dans l'espace de deux semaines, avoir l'ensemble de l'examen et préparer un cours de formation en fonction d'un examen et non pas en fonction du Code de la sécurité routière. Cela fait preuve de très peu de professionnalisme.

J'ai eu des rencontres avec les représentants des écoles de conduite et, heureusement, ce n'est pas l'ensemble qui se conduit comme ça. J'ai aussi rencontré l'AMICA, qui représente les instructeurs et les moniteurs qui avaient beaucoup de choses à dire quant aux agissements, quant aux comportements. C'est pour cela qu'il n'y a pas tellement longtemps j'ai vu dans les journaux une sortie d'un représentant de l'Association des propriétaires d'écoles de conduite, qui m'a fait un peu sourire, car étant informé dans à peu près les moindres détails de ce qui se passe, ils ont un ménage à faire. Le règlement qui est devant le Conseil des ministres va permettre de le faire, du moins d'amorcer le ménage, d'avoir beaucoup plus de rigueur, d'avoir au niveau des instructeurs et des moniteurs, beaucoup plus d'exigences quant à leur capacité de dispenser la théorie, et aussi d'avoir des conditions maximales quant à la pratique et d'éviter que l'on ne puisse donner des permis de chauffeurs, avec une transmission automatique. Il y a des choses qui se passent actuellement qui ne sont pas normales. Comme la Régie de l'assurance automobile n'avait pas d'assises réglementaires pour être capable de faire un certain ménage, le règlement va le permettre. Cela est la première observation.

Deuxièmement, en ce qui vise spécifiquement les écoles de conduite dans des commissions scolaires ou dans des cégeps, cela ne m'apparaît pas très indiqué à ce moment-ci. Si on oblige, par la réglementation, les écoles de conduite à se discipliner, à rencontrer un certain nombre d'exigences pour améliorer la qualité de l'enseignement, la qualité des cours dispensés aux élèves, je pense que nous devons nous assurer que la compétition qui provient des écoles ne fasse pas en sorte que l'on puisse mettre en péril la qualité de l'enseignement dispensé dans des écoles reconnues. Il est facile pour des écoles de conduite de s'associer à une polyvalente pour être

capables d'aller chercher le marché, l'objectif étant d'aller chercher le marché, le multiplicateur. Or, pour nous, une école de conduite doit assurer la qualité de la personne et s'assurer que la personne, au sortir du cours, puisse répondre à l'ensemble du Code de la sécurité routière et non pas uniquement à X questions d'un examen.

Il y a des faits qui m'ont été transmis et qui sont assez troublants. Je continue de les faire vérifier. Je le répète: Le règlement va nous permettre de commencer à faire un ménage et, si d'autres mesures sont obligatoires ou deviennent de par l'exercice nécessaires, nous allons les passer. Je ne sais pas à ce moment-ci comment nous pourrions justifier que des locaux de commission scolaire donc financés par l'État, puissent servir à concurrencer d'autres écoles qui, elles paient des locaux et des taxes. Il y a certains accrocs aux règles qui sont là.

Je sais que probablement ceux qui vous ont rencontrés ont demandé à me rencontrer. Cela devait se faire cet après-midi dans la planification; malheureusement, cela a été reporté de quelques jours, compte tenu de l'adoption en deuxième lecture cet après-midi. Je vais assurément les rencontrer. Je crois que c'est cette semaine que nous avons eu un jugement?

Une voix: On a eu un premier jugement sur l'injonction interlocutoire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Un jugement sur l'injonction interlocutoire a été rendu cette semaine, je pense, et il donnait raison aux prétentions de la Régie de l'assurance automobile dans ces cas-là. Ce n'est pas facile, mais on suit l'évolution de ce dossier de très près.

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

Mme Harel: M. le Président, on va sans doute conclure là-dessus. C'est sûr qu'il y a une sorte de ménage à faire. Il semble que, dans certaines écoles, un enseignement soit fait par vidéo. Ce n'est certainement pas ce qu'il y a de plus approprié pour apprendre la conduite de façon pratique. Par ailleurs, les personnes qui oeuvrent dans le milieu scolaire vont sans doute rencontrer le ministre et lui faire des représentations.

Compte tenu de l'obligation maintenant de passer par une école de conduite, encore faut-il que ce soit accessible. Il y a une sorte d'équilibre à respecter entre le coût pour maintenir la qualité de cours et celui pour en assurer l'accessibilité. On sait tous que, chez les moins de 35 ans, le principal facteur de mortalité, c'est les accidents routiers, chez les hommes du moins. Je ne veux pas insister encore là-dessus, mais c'est trois fois plus chez les hommes que chez les

femmes.

Avec la réforme parlementaire, est-ce qu'on ne peut pas aussi examiner des règlements en commission?

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

M. Côté (Charlesbourg): Écoutez, j'imagine. Je ne connais pas toutes les règles, mais je ne suis pas, à ce moment, fermé à ce qu'on puisse le faire éventuellement, puisque nous visons le même but. Je pense qu'on pourrait éventuellement, dans le cadre du mandat que nous pourrions étudier pour la Régie de l'assurance automobile, voir à ce que ce soit un des éléments.

Je dois vous dire à ce moment-ci que l'association des écoles de conduite voulait que le gouvernement fixe un prix minimum et qu'il limite les écoles de conduite selon la population. On va commencer, d'abord, par faire le ménage et on verra pas la suite. Pour faire le ménage, cela va prendre le concours des écoles de conduite et de l'AMICA. Vous l'avez dit tout à l'heure et vous avez parfaitement raison: Les instructeurs sont devenus des gens qui donnent des cassettes dont le contenu n'a pas été approuvé par la Régie de l'assurance automobile. Je pense que c'est l'un des problèmes très importants à régler et nous serons en mesure d'amorcer le règlement de ces problèmes avec le règlement qui sera adopté très bientôt.

Mme Harel: Très bien, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le nouvel article 3.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est usuel, M. le Président. Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le titre du projet de loi 19, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'aurais besoin, à ce moment-ci, d'une motion de renumérotation. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, vous faites cela comme un grand garçon, alors continuez. On va vous appuyer.

Une voix: Vous l'avez.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le projet de loi amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons suspendre durant quelques secondes pour nettoyer notre papperasse.

M. Côté (Charlesbourg): Pour démêler les numéros.

(Suspension de la séance à 20 h 50)

(Reprise à 20 h 53)

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

Projet de loi 89

La commission reprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude du projet de loi 89, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi et le Code de la sécurité routière. Est-ce que vous avez des remarques préliminaires à faire, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Non, M. le Président. Nous serions prêts et disposés à procéder à ce moment-ci.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, avez-vous des remarques préliminaires sur le projet de loi 89?

Mme Harel: M. le Président, je pense que...

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

Mme Harel: ...compte tenu du débat que l'on a fait cet après-midi même, à moins que le ministre n'ait des remarques préliminaires, nous pourrions commencer l'étude article par article.

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

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Je dois

confirmer à Mme la députée de Maisonneuve que les amendements aux articles que nous avons sont ceux que nous avons déjà discutés. On les verra, j'imagine, un par un, de façon qu'il n'y ait pas de méprise.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. J'appelle maintenant l'article 1.

Loi sur le transport par taxi

Transport collectif

M. Côté (Charlesbourg): Si je ne m'abuse, l'article 1, c'est de l'harmonisation. M. le Président, est-ce qu'on peut permettre à...

Le Président (M. Saint-Roch): Oui, pour autant que Ton ait son nom, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. Savard.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait probablement beaucoup plus simple et certainement une meilleure information que celle que le ministre pourrait transmettre si Ton permettait à mes deux "supporters" de parler directement dans le micro, M. le Président.

Mme Harel: Est-ce qu'on pourrait dire que ce sont plutôt les deux "supporters" du projet de loi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, effectivement. Ce sont les deux "supporters" de la cause du taxi.

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

M. Savard (Gilles): À l'article 9, il y a deux modifications qui sont légèrement différentes. La première est de nature purement technique, c'est à l'article 9, premier paragraphe, où l'on fait uniquement une harmonisation avec d'autres lois qui sont déjà adoptées en ajoutant à nouveau tout simplement, entre autres, les conseils intermunicipaux de transport. Dans un deuxième temps, on modifie l'article 9 pour prévoir l'exercice, par une autorité régionale, d'une grappe de pouvoirs lorsque l'autorité régionale s'implique, dans le domaine du taxi, relativement à un règlement pour l'organisation d'un service de taxi collectif. La grappe de pouvoirs est prévue afin d'éviter carrément des vides réglementaires. Disons que ces trois pouvoirs, c'est lorsque Ton autorise, par règlement, un service de taxi collectif. À ce moment-là, évidemment, l'autorité régionale doit en fixer les tarifs et

les infractions, sommairement.

Mme Harel: Les pouvoirs...

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

Mme Harel: ...dont il est question sont ceux de fixer...

M. Savard: Le niveau du service, les conditions d'opération, les tarifs et les infractions punissables.

Mme Harel: Attendez, reprenez donc cela. Le niveau du service...

M. Savard: Les tarifs.

Mme Harel: ...les conditions d'opération...

M. Savard: C'est cela, et les tarifs...

Mme Harel: ...les tarifs...

M. Savard: ...et les infractions qui sont punissables.

Mme Harel: ...les infractions.

M. Savard: C'est cela. Sinon, une autorité régionale qui adopterait un règlement qui ne serait pas complet ferait en sorte que des gens seraient autorisés à offrir du service collectif, mais sans que l'on sache trop quel tarif doit être exigé, les planchers de service et tout cela. Parce que le gouvernement, dans son règlement actuel, n'a pas de pendant pour le service collectif.

Mme Harel: Donc...

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

Mme Harel: ...cette disposition prescrit que l'autorité régionale doit, si elle entend le réglementer, le faire en tenant compte de ces quatre éléments.

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

M. Savard: C'est cela.

Mme Harel: Elle doit le faire en réglementant ces quatre éléments.

M. Savard: C'est cela. Maintenant, comme procédure, cela se fait dans le cadre du même règlement de l'autorité municipale.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Permis de taxi

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est...

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

M. Côté (Charlesbourg): ...de la concordance avec la loi.

Le **Président** (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: À l'exception que cela peut dépasser le territoire sur lequel la municipalité a juridiction.

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

M. Savard: Cela a toujours été ainsi. C'était prévu à la loi dès...

M. Dufour: Les taxis - c'est une question d'information - ont-ils un permis leur permettant d'aller d'une place à l'autre ou s'ils sont réglementés par secteurs?

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

M. Savard: Les taxis sont répartis selon des agglomérations ou des régions. La raison du débordement qui est prévu à l'article 14 de la Loi sur le transport par taxi, c'est qu'effectivement les territoires des agglomérations ne correspondent pas forcément à ceux des municipalités. Donc, tout comme un service de transport en commun par autobus, lorsqu'on pense au taxi collectif, on pense à des parcours, à des circuits qui vont être peut-être en entier sur le territoire de la municipalité, mais forcément à l'extérieur des agglomérations du taxi. Donc, la loi prévoit, actuellement, que dans un tel cas le service de taxi collectif peut quand même être offert. Tout ce qui a été apporté comme modification quant à l'article 14 de la Loi sur le transport par taxi, c'est, encore une fois de mémoire, l'harmonisation avec les autres lois, entre autres en ajoutant les mots "conseil intermunicipal de transport".

Le **Président** (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Est-ce qu'il serait possible qu'un groupe de taxis, qui n'est pas résident

dans la municipalité, vienne y faire ce transport?

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

M. Savard: Pour autant qu'une partie de l'agglomération de ces taxis "étrangers" - entre guillemets - est située sur le territoire de la municipalité ou de l'autorité régionale, effectivement, cela pourrait être possible. Mais, à ce moment-là, le raisonnement va tant dans un sens que dans l'autre. C'est-à-dire que, si vous avez une municipalité qui englobe deux agglomérations en entier, il pourrait y avoir une entente entre elles pour que les taxis de l'une ou de l'autre agglomération se partagent le service de taxi collectif, ou encore la municipalité pourrait favoriser une agglomération ou l'autre. (21 heures)

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

M. Dufour: Ces services pourraient être demandés par soumission, j'imagine, ce n'est pas simplement une question de contrat interne, parce qu'il y a d'autres articles qui disent cela. À supposer qu'il y aurait une demande de soumission et que les taxis... D'abord, c'est peut-être en partie également pour le nombre de population, mais il pourrait arriver qu'un groupe extérieur vienne faire du maraudage ou, en vertu de la loi de la concurrence, soumette sur un contrat. Ce serait un groupe de taxis d'un peu plus loin qui viendrait offrir ses services, il aurait le coût le plus bas et la municipalité ou le groupe de municipalités donnerait le contrat à ce groupe-là. Qu'est-ce qui arriverait?

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

M. Savard: Il faut toujours, concernant les taxis auxquels vous faites allusion, que leur agglomération ou leur région soit sur le territoire de l'autorité régionale. Disons que, pratiquement, ces cas ne se produisent que très rarement. Effectivement, cela existe. On ne le nie pas; d'ailleurs, cela a été prévu. Actuellement, concernant le service de taxi collectif, à ma connaissance, un tel cas ne s'est jamais produit et je crois que les municipalités auraient comme réaction première de favoriser l'agglomération ou la région où il y a le plus de taxis, relativement à l'organisation d'un circuit de taxi collectif.

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

M. Dufour: On ne tiendra pas longtemps la discussion là-dessus. Je veux simplement dire que, lorsqu'on procède par soumissions,

les municipalités n'ont pas grand choix. Que ce soit un groupe de municipalités ou une municipalité, les mêmes règles s'appliquent. On est obligé de favoriser, règle générale, à moins de raisons évidentes qu'on peut prouver hors de tout doute, celui qui soumissionne au plus bas. C'est lui qui, en définitive, obtient le contrat. Ce serait difficile d'aller en soumission publique en disant: On ne favorisera pas le plus bas. À ce moment-là, on fausse les règles du jeu et je pense que cela serait contraire au principe du gouvernement actuel, j'en suis convaincu. On n'ira pas plus loin que cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 2? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Essentiellement, c'est pour modifier une disposition qui existait déjà, à l'égard des municipalités ou des regroupements de municipalités, de façon que les conseils intermunicipaux puissent organiser du transport collectif.

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

M. Savard: Oui.

Mme Harel: Très bien.

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

Mme Harel: Adopté.

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 3.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 3, c'est le transport de petits colis. C'est déjà déréglé. Alors, c'est pour le permettre, finalement.

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

Mme Harel: Merci, M. le Président. L'article 3, en fait, abolit l'article 15. Il faut donc comprendre que la Loi sur le transport par taxi ne contiendra plus de disposition concernant le transport des colis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est libre maintenant. Cela le permet.

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

M. Dufour: Est-ce qu'il y a des dispositions qui garantissent à celui qui donne le

contrat... Il y en a pour qui c'est par contrat et il y en a d'autres qui vont faire ces commissions-là. Par exemple, un colis de valeur est confié à un taxi - je comprends que c'est un service public - est-ce que non pas le destinataire, mais l'émetteur de cette commande a une certaine protection, quelque part, dans les règlements? Je donne l'exemple d'une obligation qui serait confiée à un chauffeur de taxi. On lui dit: Allez me livrer cela. Si c'est par la poste, vous pouvez prendre une assurance. Si c'est par taxi, c'est difficile de dire: Avez-vous votre assurance?

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est un contrat qui lie celui qui émet, qui envoie le colis à celui qui le transporte.

Une voix: Une relation purement civile.

M. Dufour: Il n'y a rien de prévu dans la loi à ce sujet.

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

Mme Harel: C'est de nature civile, pas commerciale, parce que...

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

Mme Harel: Civile, parce qu'en droit commercial il faut un commencement de preuve par écrit. Mais il peut toujours y avoir recours devant la Cour des petites créances.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Dufour: Je parle des choses de valeur, pas des petites bebelles.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: Des choses de valeur. Elles ne seront peut-être pas confiées à un taxi.

M. Dufour: Pourquoi pas?

M. Côté (Charlesbourg): Si c'est quelque chose de valeur, probablement que le gars va aller le porter.

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

M. Bissonne: La seule différence qu'il va y avoir, c'est qu'auparavant le chauffeur de taxi qui avait un service de petits colis était obligé de mettre son taximètre. A l'avenir, il peut faire un contrat forfaitaire

pour aller porter un paquet d'un endroit à un autre, comme les compagnies qui sont dans ce même domaine, Purolator, etc. Elles ont un tarif forfaitaire de tel endroit à tel autre. Cela permet au chauffeur de taxi de ne pas avoir de contrat, de ne pas fonctionner au taximètre dans ce domaine.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres intervenants sur l'article 3? Est-ce que l'article 3 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce que cela vise tout simplement, c'est d'éviter aux limousines de payer des droits à la ligue, alors qu'elles ne sont même pas régies par la ligue.

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

Mme Harel: Donc, actuellement, on sait que tous les détenteurs de permis doivent être membres d'une ligue de taxi. Comme il s'agit de conducteurs de limousine... Jusqu'à maintenant, étaient-ils astreints au paiement d'une cotisation?

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

M. Savard: Si vous me permettez. Effectivement, les gens qui ont des permis de limousine n'ont jamais été astreints à payer des droits à la ligue de taxis. Cependant, la Loi sur le transport par taxi fait une présomption voulant que les permis de limousine soient aussi des permis de taxi mais des permis de taxi de luxe, parce que la loi couvre l'ensemble du transport terrestre des personnes par automobile.

Donc, pour éviter une ambiguïté potentielle au niveau de l'article 17, tout ce que l'on fait, c'est de vraiment préciser que les droits sont payables par tous les titulaires de permis de taxi, sauf les limousines qui ne sont pas représentées, d'ailleurs, à la ligue.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est une disposition qui se retrouve à trois endroits dans la loi pour permettre le service de limousine dans des endroits qui ne sont pas

desservis.

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

Mme Harel: Est-ce que le ministre peut nous donner, par exemple, un cas qui nous permettrait de visualiser de quoi il s'agit?

M. Côté (Charlesbourg): Laval et la rive sud, où il n'y a pas de service de limousine.

Mme Harel: Le service existant à Montréal, qui est, lui, reconnu par la réglementation, pourrait desservir Laval et la rive sud?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Les desservir à partir de Montréal ou avec des points de service?

M. Côté (Charlesbourg): À partir de Montréal.

Une voix: Avec des points de service tant et aussi...

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

M. Vigneault (Pierre-Paul): Tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas délivré un permis autorisant le transport par limousine d'une façon expresse pour les territoires de Laval et Montréal, il pourra y avoir des points de service.

Mme Harel: Me permettez-vous une question?

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

Mme Harel: Pourquoi n'y a-t-il pas autorisation d'un permis? Parce qu'il n'y a pas de demande?

M. Côté (Charlesbourg): Non seulement cela, mais il faut dire une chose, c'est que les permis de limousine sont gelés aussi.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Et vous savez pourquoi? Compte tenu du temps de rachat, j'ai continué de maintenir le niveau des limousines, qui sont à 199, si je ne m'abuse, ou à quelques unités près. C'est ce qui a permis de régler une partie du problème de Dorval et aussi de l'industrie du taxi qui en ressent déjà des effets bénéfiques.

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

M. Bissonnet: M. le ministre, dans les zones extérieures à la zone métropolitaine de Montréal, comme la ville de Sherbrooke par exemple, est-ce qu'il y aura des possibilités... Actuellement, la Commission des transports n'émet pas de permis pour des limousines. Selon vous, quand une personne pourra-t-elle faire une demande à la Commission des transports pour avoir un permis de limousine, par exemple, dans la région de Sherbrooke, où ce n'est pas permis actuellement?

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le député de Jeanne-Mance fait allusion à la spécialisation du taxi.

M. Bissonnet: Un citoyen, par exemple, de la ville de Sherbrooke qui décide, parce qu'il n'y a pas de service de limousine dans cette municipalité et qu'il y a peut-être une demande à ce moment... Ce sont les limousines de Montréal ou de Québec qui vont aller là parce que ce sont les seuls individus à avoir des permis de limousine. Est-ce qu'il y a des possibilités pour quelqu'un qui veut se lancer en affaires, par exemple, dans la ville de Sherbrooke, de mettre sur pied un commerce de limousines? Est-ce qu'il y a des avenues possibles pour lui de demander un permis de limousine à la Commission des transports pour l'agglomération de Sherbrooke?

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

M. Côté (Charlesbourg): J'en apprendrais moi aussi au rythme où nous discutons. Les permis de limousine, cela n'existe plus et cela n'existera plus. Quant à la question du député de Jeanne-Mance faisant allusion à Sherbrooke, donc, à des régions, comme le Saguenay—Lac-Saint-Jean...

M. Bissonnet: Hull.

M. Côté (Charlesbourg): ... Hull, nous examinons actuellement la possibilité de lever le moratoire par régions en excluant les possibilités de le lever pour la région de Montréal.

M. Bissonnet: Très bien, M. le ministre. Ce n'était pas une question plantée.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 5? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je m'excuse auprès du ministre. Il y avait discussion sur d'autres dispositions. J'ai bien compris qu'il y avait non seulement un moratoire, mais qu'il n'y a

plus en fait de permis qui seront autorisés...

M. Côté (Charlesbourg): Les permis de limousine, cela n'existe plus en vertu de...

M. Savard: Depuis la loi 54, de mémoire, je crois, de juin 1985. Effectivement, il y avait trois possibilités d'avoir des limousines. Les deux premières étaient dans la Loi sur les transports, version originale, c'est-à-dire la spécialisation d'un permis de taxi traditionnel en un service de luxe et, la deuxième, c'était de transformer des permis émis à l'époque par la Régie des transports, articles 86 et suivants, pour les convertir en permis de limousine. La loi de juin 1985 a fait en sorte qu'il y a eu un moratoire qui a empêché le service traditionnel de se transformer en limousines, mais qui a permis la transformation des permis de la régie en un vrai permis de limousine. Les trois transporteurs de la région de Montréal et, aussi, par tolérance législative, certains transporteurs qui satisfaisaient à certaines conditions pouvaient, jusqu'au 9 octobre 1985, de mémoire, déposer un affidavit leur permettant de continuer leurs activités.

Ces gens, à la suite de la levée du moratoire dans leur région, pourront demander un permis de limousine, mais il n'y a personne d'autre que les gens qui ont déposé depuis bientôt un an leur affidavit qui pourront obtenir un tel permis. Donc, la situation est gelée. Si un nouveau transporteur désire obtenir un permis de limousine, actuellement, il n'y en a pas, les délais sont passés.

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

Mme Harel: On sait combien cette question est, je dirais, stratégique pour les artisans du taxi. On doit donc comprendre, avec les explications qui nous sont données, que cela ne vient d'aucune façon faire un déséquilibre ou infléchir l'équilibre fragile qui s'est installé.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 5 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'attire maintenant l'attention des membres de la commission que nous avons un papillon, un nouvel article 5.1. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il vise à insérer, après l'article 5 du projet de loi, l'article suivant: 5.1. L'article 28 de cette loi est modifié, premièrement, par le remplacement du paragraphe 6^o par le

paragraphe suivant: "est en retard à acquitter le versement d'un droit particulier fixé en vertu des paragraphes 9^o et 10^o de l'article 60."

Deuxièmement, par l'addition, à la fin, du paragraphe suivant: "7^o est en défaut de payer un droit annuel fixé en vertu de l'article 62.1."

Pour les commentaires, les explications, M. Savard.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Savard?
(21 h 15)

M. Savard: On vise deux choses qui sont légèrement différentes mais qui s'apparentent de beaucoup. En premier lieu, la modification du paragraphe 6^o de l'article 28. À la suite du plan de rachat, le titulaire de permis qui n'acquitte pas ses droits annuels voit son permis suspendu et, éventuellement, révoqué. Cette possibilité existe par le projet de loi 54 depuis au moins un an, je crois, ou un petit peu avant même, dans la loi originale. Donc, cela était déjà là. Tout ce que l'on fait par le paragraphe 6^o dans sa rédaction actuelle, c'est de la rendre encore plus évidente. Actuellement, le permis était suspendu parce que le titulaire n'acquittait pas un droit annuel qui était prévu ailleurs dans l'article 28. On a tout simplement enlevé l'ambiguïté potentielle, on a voulu le rendre très évident pour que les titulaires de permis de taxi voient de façon claire que c'est la suspension ou la révocation si les droits reliés au plan de rachat ne sont pas acquittés.

Dans un deuxième temps, dans le second paragraphe de 5.1, cet article vise ce qu'on va voir dans quelques temps, soit le financement de la décentralisation du contrôle de l'industrie du taxi. À ce moment-là, comme on le verra dans quelques instants, la CUM pourra éventuellement elle-même imposer des droits de permis de taxi, et la personne qui n'acquitterait pas ces droits, tout comme la personne qui n'acquitte pas les droits gouvernementaux, peut voir son permis suspendu ou révoqué.

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

M. Côté (Charlesbourg): Quelques jours avant la fin mars, j'ai rencontré les gens de la Ligue A-11. Il y avait quelque 600 personnes qui n'avaient pas payé les droits dus au plan de rachat. Je les ai invités alors à le faire pour qu'on puisse par la suite, ayant vécu un an du plan de rachat, voir ce qu'on pourrait faire pour améliorer la situation. Dans les premiers jours d'avril, les gens sont allés, et il est resté à peu près huit personnes pendant un bon moment qui n'avaient pas payé. Aujourd'hui, on m'informe qu'il reste une seule personne qui n'a pas

payé ses droits.

Je pense que c'est important de se donner certains pouvoirs. Le plan de rachat est là pour demeurer, et il faut se donner des balises pour que chacun puisse payer des droits à ce sujet.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Est-ce que le nouvel article 5.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Article 6? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-ci, c'est de donner à la Commission des transports le pouvoir de retirer les plaques. C'est très clair. C'est peut-être plus précis que ce que nous avons auparavant.

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

Mme Harel: Essentiellement, c'est une nouvelle rédaction pour poursuivre la même intention.

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

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

Mme Harel: Merci, M. le Président. Mon collègue, le député de Jonquière, se demandait, et je ne pouvais pas lui répondre, si on procédait au retrait de ces plaques au moment où les droits n'étaient pas payés. C'est bien cela?

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

M. Savard: Si vous me permettez, cela peut être en vertu de tous les motifs de l'article 28 de la Loi sur les transports, donc non paiement de droits, quelqu'un qui a commis des infractions avec le véhicule, des choses du genre. Ce sur quoi porte la modification, c'est que les mots "ancien titulaire" qu'on retrouvait à l'article 31 semblaient laisser croire que la commission n'avait un pouvoir de retrait de plaque que sur des gens qui possédaient déjà un permis. Or, il est évident, par la rédaction des articles 3 et 4 de la loi, que cela n'est pas le cas, mais elle a vraiment juridiction sur toute personne qui pourrait contrevenir à la loi et elle peut ordonner à la régie d'enlever à toute personne les plaques et le certificat d'immatriculation du contrevenant.

Afin d'éviter encore une fois toute ambiguïté et de rendre les textes très clairs, tout ce qu'on a fait cela a été de changer

en d'autres termes les mots "ancien titulaire" pour dire: la personne dont le certificat a été enlevé.

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

Mme Harel: En quoi y a-t-il une différence? Il s'agit bien de la même personne.

M. Savard: C'est toujours la même personne.

Mme Harel: Dans l'article 31, il s'agit du titulaire du permis, et dans le projet de loi on parle de la personne, ne s'agit-il pas de la même personne?

M. Savard: Il s'agit toujours de la même personne. Dans la loi, jusqu'à aujourd'hui, on la qualifie d'ancien titulaire. Si le contrevenant était quelqu'un qui faisait du taxi illégalement, sans aucun permis, il n'était pas titulaire. Donc, on le rend évident en disant que ce n'est pas un ancien titulaire, c'est un quiproquo de le considérer comme tel. Il est préférable de directement le qualifier comme étant uniquement une personne qui a contrevenu et à qui les droits ont été enlevés.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 6 est adopté?

M. Dufour: J'aurais peut-être une question à vous poser...

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

M. Dufour: ...pour mon information. Supposons que quelqu'un se sente un peu discriminé par la régie, qu'il penserait que l'exécution d'un mandat d'arrêt serait un peu trop rapide; est-ce que vous avez eu des plaintes? Je n'en ai pas eu mais je vous pose la question. Est-ce qu'il arrive que des gens se plaignent de...

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

M. Savard: À ma connaissance, jusqu'à maintenant l'article 28, c'est-à-dire l'article qui permet à la commission de suspendre ou de révoquer des permis, n'a été utilisé que dans un cas, soit pour la suspension de gens qui ne voulaient pas payer leurs droits de rachat. Ces gens ont effectivement acquitté leurs droits. Donc, on ne s'est jamais servi des articles 30 et 31, soit au retrait de plaques. Je ne peux pas vous répondre.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 6 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Nous avons un nouvel article, l'article 6.1. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on doit insérer après l'article 6 du projet de loi, l'article suivant: 6.1 Cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 33, de l'article suivant;

"33.1 Un chauffeur de taxi ne peut à la fois acquérir ou conserver un intérêt dans l'entreprise du titulaire d'un permis de taxi, notamment en lui transférant la propriété d'une automobile, et louer de ce titulaire le taxi dont il a la garde.

"À l'expiration d'un délai de 90 jours à compter de l'entrée en vigueur du présent article, la commission peut, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, faire enquête pour déterminer s'il existe entre le titulaire d'un permis de taxi et son chauffeur les relations visées par le premier alinéa. Elle doit, le cas échéant, révoquer le permis de taxi.

"Le présent article ne s'applique pas aux titulaires des permis visés par le chapitre VI de la présente loi."

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il des interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est la clause communément appelée interdiction de location de permis. Cela vaudrait pour tout le territoire du Québec?

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

M. Savard: Oui, effectivement, cela vaudrait pour tout le territoire du Québec. Lorsqu'on parle de location de permis, c'est vraiment la location du privilège d'état et non pas la location d'un permis auquel est attachée une automobile qui appartient au propriétaire. L'article a pour but d'éviter une pratique qui peut s'expliquer un peu ainsi: une personne qui est titulaire d'un permis de taxi offre en location uniquement son privilège d'état pour des montants de 160 \$ à 165 \$ - cela varie - par semaine. Le chauffeur, pour gagner sa vie et exercer cette profession, doit non seulement payer ce montant de 160 \$ à 165 \$, mais il doit en plus acheter lui-même une automobile qu'il transfère directement au nom du propriétaire du permis de taxi. Advenant que le chauffeur soit en défaut hebdomadairement d'acquitter ses droits de 160 \$ à 165 \$, le titulaire du permis conserve l'automobile et il met fin au contrat. C'est ce qu'on vise à contrer.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le ministre, je pense qu'on a eu l'occasion en deuxième lecture de s'expliquer sur l'opportunité d'une telle disposition dans la région de Montréal. Il en va, d'une certaine façon, de la survie du plan de rachat lui-même. Il en va également d'une sorte d'équité générale. L'État ne peut pas geler toute émission de permis et interdire toute vente sur le marché sans, d'autre part, légiférer en matière de location de permis parce qu'il y a là une façon détournée d'utiliser un permis qu'on ne peut pas vendre. C'est donc même contraire à l'esprit de la loi, donc à l'esprit du plan de rachat. Mais en dehors du territoire de Montréal, c'est-à-dire en dehors de là où il existe un problème de permis excédentaires, là où une intervention gouvernementale était nécessaire, est-ce que cela se justifie tout autant? J'aimerais avoir l'argumentation sur cette question. Parce que je ne comprends pas le raisonnement.

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

M. Savard: Le jugement de valeur que l'on peut porter sur cette pratique à Montréal est tout aussi vrai pour le territoire de A-11 ou l'ensemble de l'île ou l'ensemble du Québec. Partout dans les agglomérations, depuis des années, le nombre de permis est gelé, c'est-à-dire que le gouvernement ne délivre plus de nouveaux permis dans des agglomérations. La nouvelle loi sur le taxi a aussi maintenu ce "moratoire" entre guillemets, ou cet état de fait. Donc, que l'on soit à Québec, à Hull ou ailleurs, à Laval, le nombre de permis, l'accessibilité à la profession, c'est déjà limité. Si on limitait l'application de cet article uniquement à Montréal, d'autres situations aussi iniques pourraient survenir dans d'autres régions et dans d'autres agglomérations. Tant que le nombre de permis va effectivement être réglementé pour éviter d'avoir de nouveaux permis sur le marché, le risque de la location est potentiellement aussi dangereux partout au Québec. Maintenant, c'est vrai qu'au niveau de Montréal, actuellement, le plan de rachat a peut-être fait en sorte que cela a été...

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

M. Côté (Charlesbourg): Sur le plan du jugement de valeur et des coutumes, le comportement est tout aussi répréhensible. Un individu qui devra payer 160 \$ ou 165 \$ par semaine, pendant 52 semaines, pour exercer son métier, si c'est mauvais à Montréal, c'est mauvais partout ailleurs en régions parce que c'est de l'exploitation pure

et simple. À ce moment-là, s'il faut protéger ceux qui sont victimes de ces gestes-là à Montréal, il faut les protéger ailleurs aussi. Mais il faut bien admettre que le phénomène est beaucoup plus important à Montréal.

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

Mme Harel: Merci, M. le Président. Est-ce que la situation de Montréal n'est pas particulière en ce sens qu'un titulaire de permis, pour reprendre l'expression maintenant consacrée, ne peut pas vendre son permis à Montréal sur le marché à moins de le vendre dans le cadre du plan de rachat, c'est-à-dire à moins de le vendre au prix de 10 000 \$ pour un versement comptant ou par mensualités? Il y a donc impossibilité de vendre son permis à moins de quelques dérogations pour les membres de la famille et impossibilité d'acheter. On ne peut pas acheter un permis actuellement si on est désireux de faire du taxi à Montréal. Cette situation ne prévaut qu'à Montréal. On ne peut pas devenir titulaire d'un permis à Montréal parce que c'est impossible dans le cadre de l'application du plan de rachat. Cette situation particulière m'apparaissait aggraver la situation parce que c'est la loi de l'offre et de la demande. Je me demandais, par exemple, dans le cas des permis en général... Le permis de titulaire de taxi n'est pas le seul permis qu'émet l'Etat, finalement, dans le cas de la Société des alcools, c'est un permis personnalisé, n'est-ce pas? Vous voudriez en faire, dans un sens, un permis qui serait personnalisé, qui serait donc émis à la personne. C'est bien cela dans le fond. Présentement, le permis à la Société des alcools, ce n'est pas du tout un permis qui est transférable.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas de personne...
(21 h 30)

Mme Harel: Il n'est pas transférable. Si l'établissement est l'objet d'une vente, il faut que le nouveau propriétaire fasse, je crois, une nouvelle demande. C'est un permis qui est attribué à la personne et c'est ce que vous aimeriez faire sur tout le territoire du Québec? Est-ce que c'est l'intention du législateur?

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

M. Vigneault: Non, je ne le crois pas. Les permis de taxi demeurent transférables, sauf que, à Montréal, en raison du plan de rachat, s'ajoute au prix payé par l'acheteur pour l'obtenir un droit de 10 000 \$. Alors, si on songe que le plan de rachat paie 10 000 \$ pour le permis, plus le droit de 10 000 \$, cela fait 20 000 \$ sur le marché

des permis à Montréal.

Or, il y a des endroits, comme Sept-Îles, je crois, où les permis sont vendus à 20 000 \$. C'est une question de prix. Il s'agit d'une impossibilité qui est purement pécuniaire pour les chauffeurs de taxi d'acquiescer un permis, ce n'est pas une impossibilité juridique et on ne veut pas en faire une non plus.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est une pratique, semble-t-il, qui se répand dans toute la périphérie de Montréal, à Laval et sur la rive sud. Je pense qu'il faut absolument prévoir que nous aurons à intervenir et, à ce moment-ci, cela déborde le cadre géographique de Montréal.

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

M. Savard: Si vous me permettez, juste un petit point: Actuellement, toute l'économie de la Loi sur le transport par taxi et cela, dès sa version originale, est basée sur une relation où une automobile est attachée à un permis qui est lui-même délivré à une personne. Donc, quant à la loi, vous avez deux types de personnes: le titulaire de permis de taxi et le chauffeur, deux entités entièrement distinctes, mais qui peuvent coïncider, dans le cas des propriétaires artisans. Donc, toute la loi a été pensée pour imposer des obligations au titulaire de permis et lui accorder des droits, advenant qu'on tolère une pratique comme la location. À ce moment-là, c'est l'économie de la loi qui est à repenser en grande partie, parce qu'effectivement le titulaire de permis n'aurait pas une garde physique du véhicule. Donc, advenant des contraventions à la loi ou quoi que ce soit, à ce moment-là, il aurait une espèce de défense en disant: Je n'avais pas la garde du permis; tout ce que je dois faire, c'est de révoquer mon contrat de location, je conserve mon permis et, effectivement, je le passe à un autre. Donc, ce serait un peu déresponsabiliser la personne à qui le permis a été octroyé.

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

Mme Harel: Merci, M. le Président. Finalement, le choix pour le titulaire du permis, c'est soit de lui-même l'utiliser ou de le vendre.

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

M. Savard: Il existe une autre possibilité. Évidemment, le propriétaire

artisan est favorisé par la loi. Il peut vendre son fonds de commerce, c'est-à-dire céder son permis à une autre personne, mais il a aussi la possibilité - la loi ne l'interdit pas - de louer son permis auquel est attachée sa propre voiture. À ce moment-là, c'est un commerçant qui assure un risque commercial, qui est dans l'industrie; c'est tout à fait selon les canons de la société.

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

M. Bissonnet: À la suite des remarques qui ont été faites par les personnes-ressources du ministère des Transports, on va prendre tout le système du camionnage en vrac. Cela n'existe pas, louer le permis en ce sens que, dans l'industrie du taxi, ce qu'on retrouve actuellement, c'est que la personne loue le permis, mais elle fournit son auto, le matériel qui va avec le permis, de façon déguisée. C'est dans la région de Montréal, dans la région de Laval un peu, dans la région de la rive sud. C'est une pratique qui ne commence pas à courir dans la région de Québec, mais il faut quand même que quelqu'un qui a un permis de l'État, qui est à son nom, assume l'accessoire du permis qui est, dans ce cas-là, l'automobile.

Alors, ce qu'on retrouve actuellement, c'est une formule déguisée. Il n'y a aucun contrôle de revenu sur ces personnes. La personne qui a le permis délivré par l'État, qui a une permission spéciale, qui paie un montant X par année pour faire du taxi, c'est une autre personne qui lui fournit l'accessoire pour actualiser son permis, ce qui est contraire à la disposition que l'État a, à savoir de donner un droit à une personne d'utiliser un moyen de transport en commun pour favoriser une clientèle. C'est complètement à l'encontre des règles du jeu à suivre. C'est un problème. Ce que vous dites pour la région de Montréal, c'est évident qu'une personne qui veut acheter un permis de taxi ne peut pas le faire, à cause du plan de rachat. Mais il est évident, à ce moment-là, que, si on regarde les permis de taxi dans la région de Québec ou dans la région de Sainte-Foy, cela coûte à peu près de 25 000 \$ à 30 000 \$ pour pouvoir faire du taxi. Évidemment, lorsque le plan de ressources sera actualisé, si les artisans veulent le compléter, c'est sûr que le permis de taxi, à Montréal ne vaudra pas 10 000 \$ dans cinq ou six ans, il vaudra plus de 20 000 \$.

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

Mme Harel: Je dois comprendre que ce serait un peu comme si l'État émettait un permis pour un transporteur scolaire qui lui-

même le louait et ne l'utilisait pas pour des fins de transport scolaire. Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le nouvel article 6.1 est adopté?

Une voix: Adopté.

Permis de chauffeur de taxi

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 7. Il y a un amendement à l'article 7. Je lis l'amendement que j'ai en ma possession qui dit ceci: "Ce projet de loi est modifié par la suppression de l'article 7".

Mme Harel: On a fait le tour.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 7 est adopté?

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 7 amendé est adopté?

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article B. Nous avons aussi un amendement à l'article 8.

M. Côté (Charlesbourg): Le texte amendé se lirait comme suit, M. le Président: L'article 41.6 de cette loi est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots et des nombres "aux articles 104 ou 105" par ce qui suit: "à l'article 105".

C'est de la concordance au code. Si je ne m'abuse, c'est concernant le permis restreint.

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

Mme Harel: Est-ce que les spécialistes qui entourent le ministre pourraient nous dire de quoi il s'agit aux articles 104 ou 105 du code?

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

Mme Harel: On retranche 104 et on garde seulement la référence à 105?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, 105, et je vais vous expliquer pourquoi. Ceci est à la suite d'une proposition d'amendement que l'Opposition nous a soumise lors de l'adoption du projet de loi 60, alors que notre projet de loi ici était fait en fonction du projet de loi 60 tel que proposé. Comme nous avons accepté l'amendement de l'Opposition qui visait l'impossibilité du permis restreint au

niveau des quatorze cas dans les actes criminels et non pour quelqu'un qui perd son permis par des points de démérite, il s'agit de resituer le projet de loi actuel par rapport à ce que nous avons adopté, pour être logique avec la loi 60.

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

Mme Harel: Très bien, merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'amendement à l'article 8 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 8 amendé est adopté?

Une voix: Adopté.

Tarifification

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

M. Côté (Charlesbourg): Cela vise ce qu'on a évoqué en deuxième lecture, à conserver une copie du contrat à l'intérieur de la voiture et cela élimine l'obligation de le faire approuver par la Commission des transports du Québec. C'est une simplification. Cela allège de beaucoup les exigences à ce niveau-là.

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

Mme Harel: Le transport privé fait référence au transport terrestre des personnes?

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

M. Savard: Le transport privé se comprend face à d'autres modes, comme le transport collectif. Le transport privé, dans ce cas-ci, est tout simplement le service traditionnel de taxi. Donc, en d'autres termes, un titulaire de permis de taxi peut, avec toute personne, conclure un contrat selon certaines dispositions qui sont prévues par la loi quand même. Selon cette entente contractuelle civile, le transport aura lieu et il y a possibilité de déroger aux taux et tarifs qui sont imposés par la Commission des transports du Québec. Tout ce que l'on exige, c'est qu'il y ait une copie de ce contrat en cas d'interception pour qu'on puisse vérifier effectivement qu'il ne s'agit pas d'une dérogation illégale aux tarifs, mais vraiment de l'accord des parties qui est contresigné dans l'écrit.

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

Mme Harel: Excusez-moi, M. le ministre, mais cela veut dire qu'il y aurait un contrat écrit entre les parties.

M. Savard: C'est cela.

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

M. Savard: Oui, c'est effectivement le cas. La mesure existe depuis le début de la loi. Actuellement, ce contrat écrit doit être déposé à la Commission des transports du Québec qui, à la suite d'une audition s'il y a des oppositions, et avec toute une procédure qui est quand même lourde...

M. Côté (Charlesbourg): Cela élimine cette procédure-là.

M. Savard: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Donc, c'est une simplification sur le plan pratique et c'est plus acceptable que l'obligation d'aller devant la Commission des transports du Québec.

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

M. Dufour: Supposons qu'il y ait un contrat - on voit cela souvent - pour les facteurs par exemple, avec Sa Majesté. Il y a des contrats de taxi pour transporter ces gens-là. Considérez-vous cela comme un contrat écrit, même si c'est par soumission? Donc, le titulaire doit toujours avoir son contrat à l'intérieur?

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

M. Savard: Son contrat ou une copie de son contrat tout simplement. Actuellement, au moment où l'on se parle, normalement, tous les taxis qui seraient en contrat avec les postes auraient dû se présenter devant la Commission des transports du Québec pour effectivement faire ratifier cette entente par la Commission des transports du Québec - ce qui n'est pas toujours le cas. Donc, le pourquoi de l'exigence d'avoir une copie du contrat dans la voiture est simple, c'est pour protéger le client. Entre autres, dans le cas de touristes, de clients étrangers à la ville, un chauffeur de taxi pourrait éventuellement exiger un prix supérieur aux taux et tarifs qui sont imposés par la commission. S'il y a une interception et que le client dit: Je n'ai pas signé de contrat, je n'ai rien fait de tout cela, ou encore que le client est parti et qu'on essaie de vérifier le coût de cette course, ce n'est plus possible de vraiment

faire une preuve de quelque nature que ce soit. Donc, si on n'arrive pas à avoir un écrit qui reflète très exactement, à un moment donné, la volonté entre les deux parties, on perd le contrôle carrément sur tout l'aspect de la tarification. Évidemment, certains faux pourront être produits ou des choses du genre, des contrats théoriquement passés verbalement, mais sans aucune preuve. Donc, vu que la tarification imposée est un des principes fondamentaux de loi, il fallait agir avec une certaine discrétion.

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

Mme Harel: M. le Président, voyez-vous, c'est qu'il y a un tel niveau de réglementation dans ces domaines. S'il s'agit là, en fait, d'une simplification, malgré tout, elle nous semble... Disons que, lorsqu'on n'est pas très familier, cela nous semble être un embarras.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est peut-être embarrassant, mais c'est plus pratique que de faire le voyage à la Commission des transports du Québec avec tout ce que cela comporte comme complications.

Mme Harel: C'est une simplification par rapport à la disposition...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

Mme Harel: ...qui existait déjà.

M. Côté (Charlesbourg): Et des frais aussi.

Mme Harel: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même considérer qu'il n'y a pas beaucoup de personnes qui vont plaider devant la Commission des transports du Québec.

Mme Harel: Mais vous n'avez pas cru bon de la supprimer, parce que vous en plaidez l'utilité.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, il faut protéger le client.

Mme Harel: Oui. Évidemment, c'est autre chose que si on veut faire une course en taxi. Là, c'est une tarification régie par la Commission des transports du Québec. Ici, c'est une sorte de contrat avec une maison d'enseignement, par exemple, qui établit une entente pour le transport d'élèves ou avec un club de l'âge d'or qui le fait pour ses membres.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est définitivement une simplification par rapport à ce qu'on connaît aujourd'hui, à la fois quant à la réglementation, mais aussi quant aux coûts et aux délais inhérents à des procédures devant la Commission des transports du Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance, cela va-t-il? (21 h 45)

M. Bissonnet: Je voudrais ajouter en fait que cet article, Mme la députée de Maisonneuve, c'est tout simplement pour avoir un contrat qui ne convient pas aux tarifs du taximètre. Alors, on appelle cela communément la "ronne de lait". Alors, un chauffeur de taxi a un client qu'il va chercher tous les matins. Si on regarde l'ancienne loi, un chauffeur de taxi avait peut-être huit clients comme cela; il était pris avec huit clients. En pratique, ne vous en faites pas, des contrats, les chauffeurs de taxi n'en passent pas. Mais cela peut permettre à un visiteur d'avoir un tarif, par exemple, pour une randonnée de cinq ou six heures. À ce moment-là, le chauffeur de taxi devrait faire un contrat avec cette personne, si cela va à l'encontre du tarif du taxi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 9 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 10.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, à l'article 10, cette explication est donnée pour une personne ne voulant pas payer les frais de la course et ne voulant pas s'identifier. Cela oblige parfois le chauffeur de taxi ou certains chauffeurs de taxi à lui administrer une bonne taloche. Un agent de la Sûreté doit intervenir pour la faire identifier et la faire poursuivre devant la Cour des petites créances. Cela vise à corriger cette situation. C'est une disposition de paix sociale.

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

Mme Harel: M. le Président, après consultation, nous avons des objections majeures à cette disposition du projet de loi 89. Elle peut certainement présenter des difficultés, non pas parce que l'intention n'est pas louable, évidemment, mais du fait qu'elle introduirait pour une première fois nous dit-on - je ne sais pas si l'étude comparative a été faite auprès du ministère

de la Justice - une disposition obligeant l'identification.

Il semble que certaines communautés urbaines, en particulier la Communauté urbaine de Québec, réclameraient, depuis des années, pour d'autres motifs peut-être tout aussi louables, cette possibilité d'identification obligatoire. Il nous semblerait qu'avant de ratifier, dans le projet de loi, une disposition de cette nature peut-être serait-il souhaitable d'avoir un débat plus général sur l'utilité ou la pertinence de dispositions semblables, mais plus encore un débat presque philosophique - dirai-je - sur les conséquences de l'introduction de telles dispositions.

Il y a deux solutions qui pourraient s'offrir au ministre; trois, en fait. Maintenir, malgré notre désaccord, cet article, le supprimer, ou encore le laisser tel que rédigé, en écartant l'infraction qu'il crée, si tant est qu'il y a un refus d'obtempérer à cette demande d'identification.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un précédent. Effectivement, à l'article 306.59, semble-t-il, de la loi sur la communauté urbaine qui visait le métro...

Une voix: Non, 49.

M. Côté (Charlesbourg): 49? L'article 306.49 se lit comme suit: "Un fonctionnaire de la société désigné spécifiquement par le conseil d'administration pour faire appliquer les règlements de la société visés aux paragraphes 1, 2 et 3 du premier alinéa de l'article 291.17 peut, aux fins de porter plainte, exiger d'un contrevenant qu'il s'identifie en fournissant ses nom et adresse et qu'il en fournisse la preuve sur demande." Je pense que c'est l'expérience du métro, avec certains problèmes qui ont été vécus. Dans les discussions que nous avons eues avec la communauté urbaine sur le transfert, c'était une des exigences de la Communauté urbaine de Montréal. Le fait d'éliminer la sanction - je sais que c'est quand même assez "touchy" - pourra nous placer dans une situation où l'individu qui refuse ne pourra être sanctionné. À ce moment-là, je ne sais pas quel sorte de pouvoir on aura pour l'appliquer, mais il s'agira qu'un individu le teste une fois et ce sera fini.

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

Mme Harel: Peut-être pouvons-nous tout simplement...

M. Côté (Charlesbourg): De 50 \$ à 1000 \$.

Mme Harel: De 50 \$ à 1000 \$. Où, dans le projet de loi, retrouvons-nous la sanction prévue au refus de s'identifier?

Une voix: Un instant!

Mme Harel: À l'article 15.

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

Mme Harel: Merci, M. le Président. On me fait valoir qu'il y aurait et il y a certainement une distinction quant à la nature de la disposition déjà existante à l'égard de la Communauté urbaine de Montréal permettant à un fonctionnaire de l'autorité régionale d'obliger à l'identification aux fins de porter une plainte. Il y a là donc une distinction, car, en l'occurrence, l'article 10 du projet de loi permettrait à un agent de la paix d'exiger cette identification obligatoire, non pas aux fins de porter plainte, non pas pour porter plainte à la suite d'une infraction commise, mais créerait une infraction du fait de ne pas s'identifier.

Il y a une différence de nature qui est essentielle, car il y a déjà eu infraction, je crois, et l'agent, le fonctionnaire ou l'employé de la Communauté urbaine de Montréal obtient l'identification aux fins de porter plainte sur cette infraction, tandis que, là, on crée une infraction du fait de ne pas s'identifier. C'est une matière commerciale... C'est une matière civile, plutôt, excusez-moi, car, justement, tantôt, on signalait qu'il n'y avait pas de matière commerciale, parce qu'il n'y avait pas de commencement de preuve par écrit. Comme c'est une matière civile, créer l'infraction du fait de ne pas s'identifier, c'est là, je crois, où l'on crée d'une certaine façon un précédent.

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

Mme Harel: À moins que vous ne trouviez un autre précédent dans ce sens, mais il n'est pas certain, d'ailleurs, qu'il soit raisonnable d'aller comme cela de précédent en précédent sur cette question.

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

M. Vigneault: Dans le domaine du taxi, on a déjà exigé du chauffeur qu'il s'identifie avec sa photo et on a tous les moyens pour que le client puisse retrouver le propriétaire du taxi. Une des parties au contrat est déjà très très bien identifiée. Il y a le client de qui l'on n'exige pas, dans la coutume des

propriétaires de taxis, une identification avant de faire la course. Après coup, on s'aperçoit qu'il y a certains problèmes. Là, on apporte un correctif en obligeant le client à s'identifier, comme on a obligé le chauffeur et le propriétaire à s'identifier au client.

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

M. Savard: Si vous me le permettez, il existe effectivement une différence entre les deux, à mon avis. Le texte proposé à l'article 48.1 va peut-être moins loin que l'article 306.49 dans le sens que l'agent de la paix - et, là, carrément, c'est un agent de la paix, donc, quelqu'un habitué à exercer des pouvoirs assez considérables - ne joue pas un rôle de juge, c'est-à-dire qu'il n'a pas à décider si c'est à bon ou à mauvais escient que le client refuse de payer la course. Ce n'est pas son rôle, c'est carrément à une autre personne qu'appartient cette tâche. Tout ce qu'on demande, c'est que, si le client, effectivement, refuse de payer à bon escient, qu'il se nomme, qu'il affirme qu'il refuse de payer parce que cela ne respecte pas sa tarification ou une entente, ou quoi que ce soit, et à ce moment-là l'agent de la paix n'a aucune sanction à lui imposer. C'est carrément une relation civile. Si le chauffeur de taxi décide, pour sa part, de porter plainte aux petites créances, il y aura une défense, et, s'il y a eu un abus notable de la part du chauffeur de taxi, cela pourrait même aller plus loin, cela pourrait même aller jusqu'à une infraction pour le chauffeur de taxi s'il a dépassé les taux et tarifs et si le client avait raison, selon la plainte que le client pourrait porter.

Ce que le ministère des Transports essaie de faire par l'article 48.1, c'est d'intervenir le moins possible dans un processus qui relève strictement du droit civil, mais en faisant en sorte que les parties aient au moins l'honnêteté de pouvoir s'identifier, l'une par rapport à l'autre, comme le disait Me Vigneault, relativement à ce qu'on appelle communément le "pocket", c'est-à-dire, le permis de travail. Il y a une identification du chauffeur et de ses coordonnés, et c'est affiché à l'intérieur de l'automobile. Et avec l'automobile, tant par la plaque que par les identifications de l'enseigne lumineuse sur le toit du véhicule, il y a possibilité de retracer le propriétaire de la voiture. Il ne faut pas que la loi n'impose que des obligations, sans accorder de droits. Un droit minimal, quant au ministère, qui a été accordé tant au propriétaire qu'au chauffeur, c'est la possibilité de recevoir sa juste rémunération pour une course qu'il a effectuée.

Dans les faits, l'inexistence de cet

article a fait en sorte que les chauffeurs de taxi ont joué d'imagination pour identifier le client, ce qui n'est pas toujours très heureux en soi. Contrairement à 306.49, on ne demande pas à une personne de s'identifier dans le but de l'inculper au point de vue pénal ou autrement. C'est uniquement de s'identifier, et, par la suite, les tribunaux civils, s'il y a lieu et s'il y a poursuite du chauffeur du taxi, auront à décider qui a raison, du chauffeur ou du client, selon les preuves qui seront produites devant le tribunal.

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

Mme Harel: Deux questions. La première: Le chauffeur qui ne s'identifie pas, quelles sont les sanctions qui sont prévues?

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

M. Vigneault: Ce sont les mêmes sanctions qui sont prévues à l'article 70 de la loi, infractions et manquements aux règlements.

Mme Harel: D'autre part, est-ce que cette disposition a été soumise au ministère de la Justice?

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

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Le Comité de législation s'est aussi prononcé sur cet amendement, et il a été accepté.

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

Mme Harel: J'ai l'impression que, d'une certaine façon, nous pourrions presque interminablement poursuivre cette discussion pour la raison suivante, soit que les arguments ne concernent pas les mêmes problèmes. D'une part, avec raison je crois, vous nous dites qu'il y a des problèmes du fait qu'un client qui ne paie pas sa course puisse disparaître dans le décor sans qu'on soit en mesure de le forcer à s'identifier et que le chauffeur ait un recours contre lui. Cela doit parfois conduire à des voies de fait, parce que l'agent de la paix ne peut exiger l'identité des deux protagonistes. C'est certainement un problème. D'autre part, je crois qu'on a tort de mettre en parallèle le fait pour un chauffeur d'avoir à s'identifier par son "pocket"... Comment dit-on dans le langage consacré des personnes-ressources du ministère? Le "pocket number"? (22 heures)

M. Vigneault: Le "pocket number".

Mme Harel: Le "pocket number". On ne peut mettre en parallèle le fait que le chauffeur ait à s'identifier et celui que le client ait lui aussi à s'identifier. Le chauffeur a à s'identifier pour avoir le droit d'être conducteur d'un véhicule-taxi, ce qui n'est pas le cas du client qui, lui, n'a pas à s'identifier pour avoir le droit d'être client dans un véhicule-taxi. Ce n'est vraiment pas du même niveau. Ce n'est pas parce que le chauffeur aurait, lui, l'obligation de s'identifier que cela fonde l'obligation du client de s'identifier. La chauffeur a l'obligation de s'identifier parce que c'est d'une certaine façon un privilège que l'État lui accorde de conduire des passagers et de faire du transport terrestre. Semble-t-il, presque chaque année, il y a des projets de loi privés où des municipalités reviennent, année après année, pour tenter d'accorder ce pouvoir à leurs agents de la paix d'obtenir des renseignements sur les personnes et de rédiger une infraction en cas de refus ou de résistance. Je reviens quand même à cette différence. S'il y a eu infraction... Est-ce que c'est une infraction que de ne pas payer sa course? Dès qu'il y a infraction, il y a, à partir de ce moment-là, l'obligation d'identification. Là, on crée littéralement une infraction du fait de ne pas s'identifier et ce, sans qu'il y ait une infraction au sens du droit qu'on connaît.

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

M. Savard: Il y a possibilité de voir le problème sous trois aspects. Un aspect purement civil. Un aspect qui est statutaire via une obligation par la Loi sur le transport par taxi. Il y a une troisième façon qui est un peu tirée par les cheveux - je vous le concède - qui est carrément en fonction du Code criminel: on considère que le client qui refuse de payer son taxi commet un vol de service. Cela signifie donc que, si l'agent de la paix n'a pas d'autre choix, il faudrait qu'il mette en branle toute la procédure du Code criminel avec tout ce que cela sous-entend d'importance tant pour le client récalcitrant que pour le chauffeur et pour l'agent de la paix, et au niveau même de l'administration municipale. À ce moment-là, on pense carrément à prendre un très bon canon pour régler ce problème. Je ne suis pas un spécialiste en droit criminel, mais je pense qu'il y a une foule de renseignements à fournir obligatoirement au greffe de la Cour municipale et éventuellement des cautions, selon l'infraction. Me Vigneault pourrait compléter. Disons que c'est une procédure qui est très lourde. Elle ne serait sans doute pas appropriée au différend lui-même.

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

M. Bissonnet: M. le Président, il est évident que le chauffeur n'a pas à s'identifier avec son "pocket number" parce que tout conducteur d'automobile doit s'identifier à tout agent de la paix de quelque façon que ce soit. C'est une obligation stricte de s'identifier à un agent de la paix, que ce soit un chauffeur de taxi ou que ce soit un conducteur de camion. Dès qu'un agent de la paix vous demande de vous identifier, vous devez le faire. Évidemment, le client n'est pas obligé de s'identifier. On respecte le droit du client de ne pas s'identifier. C'est simplement quand le client refuse de payer. Qu'est ce qui se passe quand quelqu'un prend un autobus des transports en commun ou prend le métro à Montréal et refuse de payer? Je ne sais pas si les personnes-ressources du ministre des Transports pourraient nous dire, si quelqu'un prend le métro et veut entrer sans payer, ce qui arrive avec lui?

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

M. Savard: Il y a deux choses. Habituellement, ces gens paient avant le transport. Première des choses. Deuxièmement, advenant qu'ils ne le fassent pas, par l'article 306.49 qu'on a lu tout à l'heure il y a une obligation de s'identifier, non pas à la demande d'un agent de la paix mais à celle d'un employé même. Et là carrément c'est pour pouvoir inculper parce que, découlant de cette contravention, il y a des pénalités réglementaires qui peuvent être apportées contre l'individu.

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

Mme Harel: Me Bissonnet va comprendre...

M. Bissonnet: Cela fait longtemps que je n'ai pas entendu cela. Vous me rappelez des souvenirs.

Mme Harel: M. le député de Jeanne-Mance va comprendre qu'il y a une infraction, dans le cas couvert par l'article 306, qui est déjà créée, le fait de ne pas payer son titre d'autobus ou de transport, qui est constatée, c'est vrai, par un fonctionnaire. Et il y a identification aux fins de porter plainte, c'est le libellé même. Mais vous savez qu'une identification ce n'est pas aux fins de porter plainte. L'agent de la paix va requérir obligatoirement l'identification et cela ne conduira pas à porter plainte.

Cela me fait beaucoup penser à ce qui... Je ne sais pas quelle est la solution finalement qui a prévalu dans le cas de violence conjugale. Peut-être êtes-vous au

courant que jusqu'à tout dernièrement la pratique policière en cas de violence conjugale était de ne pas intervenir tant qu'il n'y avait pas de votes de fait puisqu'il s'agissait d'altercations entre des parties privées. Finalement, l'intervention policière ne se faisait que lorsqu'il y avait vote de fait. Je sais que cette pratique qui était, le moins qu'on puisse dire, malencontreuse a été modifiée, mais peut-être aurions-nous intérêt à voir dans quel sens elle l'a été, permettant...

M. Bissonnet: C'est pour éviter des voies de fait.

Mme Harel: Oui. Justement.

M. Bissonnet: Parce que, en pratique, Mme la députée de Maisonneuve, si j'ai un client...

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

M. Bissonnet: ...et que je fais un bon voyage et qu'il ne me paie pas, j'appelle mes amis, comprenez-vous? Je n'appellerai pas la police. Je vais appeler mes amis qui sont dans le coin et ce n'est pas long. Ils vont être là dans les 60 secondes. Alors, évidemment, je comprends votre appréhension de l'identification. Je comprends votre point de vue à cet effet, mais, écoutez, toute personne qui a un service, il faut qu'elle paie pour.

En fait, ce qu'on veut dans ce projet de loi, c'est de favoriser la personne qui ne veut pas payer. En pratique, c'est ce qui arrive. C'est que le chauffeur de taxi qui n'est pas payé lance un "13" à ses "chums" puis ils arrivent et c'est Mme Lavoie-Roux qui paie le compte à la fin du mois.

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

Mme Harel: Si tant est que le ministre décidait de procéder quand même à l'adoption d'une telle disposition, je crois que cela pourrait mettre une très forte pression sur le dos de ses collègues - je pense aux Affaires municipales, à d'autres ministères - parce qu'il y a là une sorte de dynamique qui jouerait en faveur de l'adoption de dispositions semblables. Je ne conclus pas qu'elles doivent être nécessairement écartées, mais je pense qu'on aurait intérêt à en discuter avant de procéder.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Suspendons l'adoption de l'article 10, le temps de passer à d'autres articles. On pourra voir à la fin de nos travaux si d'autres lumières se sont allumées. Comme on a quand même une bonne série de projets lois à passer, on pourra voir à la fin de l'exercice ce que nous pourrons faire.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 10 demeure en suspens. J'appelle maintenant l'article 11 et j'attire l'attention des membres de la commission sur le fait qu'il y a un papillon à l'article 11.

M. Côté (Charlesbourg): Insérer, avant le paragraphe 1^o de l'article 11 du projet de loi, le paragraphe suivant: "0.1^o par le remplacement du paragraphe 5^o par le suivant: fixer les droits payables pour délivrer ou renouveler un permis, changer ou répartir la date d'échéance des permis selon les titulaires de permis de taxi qu'il indique et, lorsqu'une autorité régionale perçoit un droit en vertu de l'article 62.1, abaisser les droits payables pour renouveler un permis de taxi d'une agglomération ou d'une région comprise dans le territoire de cette autorité régionale."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 11?

M. Côté (Charlesbourg): Cela va, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 11 amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 12. Il y a aussi un amendement à l'article 12.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, remplacer le paragraphe 1^o de l'article 12 du projet de loi par le suivant: 1^o par l'insertion, dans le paragraphe 1, après les mots "ainsi que", de ce qui suit: "sauf quant au taximètre," et supprimer, dans l'alinéa ajouté par le paragraphe 5^o de l'article 12 du projet de loi, les nombres "6^o" et "10^o".

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

Mme Harel: Oui, merci. Il s'agit essentiellement de supprimer les normes de

construction qui se trouvaient par mégarde dans l'alinéa 1; c'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Bon, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 12 est adopté?

Une voix: Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 12 tel qu'amendé est adopté?

Une voix: Adopté.

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Il y a 12.1.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse. J'appelle maintenant l'article 12.1.

M. Côté (Charlesbourg): Article 12.1: cette loi est modifiée par l'insertion, après l'article 62, de l'article suivant:

"62.1 Une autorité régionale peut par règlement, pour le financement des activités reliées à l'exercice des pouvoirs prévus à la présente section, imposer et percevoir un droit annuel payable par chaque titulaire de permis de taxi sur son territoire pour chaque permis qu'il obtient ou renouvelle.

"Les articles 64, 65 et 66 s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires, au règlement adopté en vertu du présent article."

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va?

Mme Harel: Est-ce que c'est de droit nouveau?

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

M. Savard: Oui, dans le sens que la Loi sur le transport par taxi prévoit depuis l'origine la décentralisation des pouvoirs. Par contre, en ce qui a trait au financement, la loi avait certaines lacunes, à savoir qu'il n'y avait rien précisément qui était arrêté. Donc, ceci sous-entendait qu'à la suite d'une décentralisation il y avait un problème de financement qui devait soit être compensé par des subventions qui se répétaient d'année en année ou encore par un mécanisme automatique qui fait en sorte que la

communauté peut être assurée de ses sources de financement et que le gouvernement peut-être que la communauté aura l'argent nécessaire pour assurer un contrôle adéquat.

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

Mme Harel: La loi 83 permet la décentralisation. L'article, ici, permet la décentralisation du financement. C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le nouvel article 12.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 13 est adopté.

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Le paragraphe 1° de cet article vise à supprimer toute ambiguïté en précisant que la commission ne fixe des taux, des tarifs que pour le transport privé et non plus pour le transport collectif. Le paragraphe 2° est de concordance avec l'article 9 qui supprime le pouvoir d'approbation de la CTQ des contrats de taxi. Quant au paragraphe 3°, il vise à permettre à la CTQ d'ajuster le territoire des permis lorsqu'elle modifie les délimitations territoriales des permis en dehors des agglomérations.

Mme Harel: Parce que le transport collectif...

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

Mme Harel: ...maintenant est régi par les commissions de transport, les communautés ou les conseils intermunicipaux, les autorités régionales. C'est bien le cas?

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

M. Savard: Plus encore. La Commission des transports du Québec n'a jamais eu dans le cadre de la loi sur le taxi un pouvoir direct sur la tarification du service de taxi collectif. Le service de taxi collectif ne peut être réglementé au niveau des tarifs que par le gouvernement en vertu de ses pouvoirs généraux, les autorités régionales ou en vertu

des ententes contractuelles avec les CIT, les RIT et les autres organismes publics de transport, commissions et sociétés. Donc, la rédaction laissait une certaine ambiguïté qu'on a supprimée tout simplement en précisant que ce n'était que du transport privé qui était sous la juridiction de la commission au niveau de ces tarifs.

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

M. Dufour: M. Savard vient de dire que les taux peuvent être fixés par l'autorité régionale. C'est le cas? Vous avez dit cela?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Savard.
(22 h 15)

M. Savard: En ce qui a trait au transport collectif par taxi, il y a deux façons pour une autorité régionale de s'impliquer. Lorsqu'on parle de transport collectif par taxi, il y a en premier lieu l'article 9 qu'on a vu tout à l'heure qui permet à une autorité régionale d'exercer une grappe de pouvoirs minimums qui ne vise à ce moment-là que le taxi collectif et ces pouvoirs-là, entre autres, sont ceux de la tarification.

La seconde possibilité pour l'autorité régionale, c'est d'exercer les pouvoirs qui lui sont délégués en vertu de l'article 62 de la Loi sur le transport par taxi. À ce moment-là, ce sont des pouvoirs qui s'étendent non seulement au service de transport collectif si elle le désire, mais à l'ensemble du transport par taxi traditionnel ou autre, donc transport privé et collectif.

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

M. Dufour: Quand vous parlez de l'autorité régionale, c'est quoi?

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

M. Savard: L'autorité régionale on en retrouve la définition à l'article 1 de la Loi sur le transport par taxi. C'est la Communauté urbaine de Montréal, la Communauté urbaine de Québec, la Communauté régionale de l'Outaouais ou une municipalité régionale de comté.

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

M. Dufour: Pour la municipalité régionale de comté, je sais que c'est un pouvoir qui voulait être transféré, qui avait été décidé, dont on avait discuté l'an passé. Est-ce qu'effectivement cette loi a déjà été

adoptée pour dire que les municipalités régionales de comté, au point de vue du transport collectif, du taxi, étaient considérées comme autorité régionale? Parce qu'il faut comprendre que, si ce pouvoir-là n'existe pas, on crée une nouvelle instance décisionnelle pour les taxis.

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

M. Savard: Depuis 1983, effectivement, une MRC est considérée comme une autorité régionale de transport. Dans les faits et à ma connaissance, il n'y a aucune MRC qui nous ait signifié une intention de prendre les pouvoirs décentralisés de l'article 62. Jusqu'à présent ce sont surtout la CUM et la CUQ qui peuvent être les plus intéressées.

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

M. Dufour: Pour compléter ma question, la ville de Sherbrooke dirige un service de transport en commun. Cette corporation fonctionne à l'intérieur d'une MRC mais c'est fait par la ville. C'est la ville de Sherbrooke qui exerce le transport, même en dehors de la municipalité. À ce moment-là, qui déciderait des taux à imposer?

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

M. Savard: Dans le cas de Sherbrooke, si ma mémoire est bonne, il s'agit maintenant d'une corporation municipale et intermunicipale de transport. Elle n'est plus seule maintenant. Il y a Rock-Forest et les autres municipalités qui gravitent autour, dans un premier cas. Deuxièmement, ce que la CMTS, la Corporation municipale de transport de Sherbrooke, pourra faire - ou CMTS, je ne me souviens pas trop des abréviations.

M. Côté (Charlesbourg): Métropolitaine.

M. Dufour: Ce n'est pas grave.

M. Savard: La Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke, c'est ça - ce qu'elle pourra faire, c'est de signer tout simplement une entente avec les taxis telle qu'il est prévu au paragraphe 1^o de l'article 9: Le transport collectif par taxi peut être offert s'il est organisé par un organisme public de transport en commun. Là, j'ai adapté le texte. Donc, dans le cas de Sherbrooke, effectivement, la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke pourrait signer un contrat avec les taxis comme la CUQ pourrait le faire ou la CUM pourrait le faire actuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 14? Est-ce que l'article 14 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 15 où il y a un amendement.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on devrait suspendre l'adoption de l'article 15 étant donné que l'article 10 n'est pas adopté. Nous y reviendrons.

Le Président (M. Saint-Roch): L'étude de l'article 15 est suspendue. J'appelle maintenant l'article 16.

M. Côté (Charlesbourg): Cela vise à éliminer les coûts, à éviter des délais purement et simplement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 16 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Article 17, de même manière, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 17 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 18. Il y a un amendement à l'article 18.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Remplacer, à la fin de l'article 79.1, édicté par l'article 18 du projet de loi, les mots "à son permis de chauffeur." par les mots "de lui remettre pour examen son permis de chauffeur."

Il y a une explication très intéressante que j'aimerais que M. Savard nous livre.

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

M. Savard: Effectivement, c'est une explication très intéressante dans le sens que la modification a été apportée pour obliger le chauffeur de taxi, qui a forcément un permis de travail affiché à bord du véhicule, de remettre physiquement ce permis de travail à l'employé de l'autorité régionale ou encore à l'agent de la paix qui le requiert. Dans la rédaction qui était proposée initialement, il n'y avait pas obligation de remettre ce permis de travail, mais uniquement de

donner verbalement tous les renseignements exigés. L'agent de la paix avait quand même un avantage sur l'employé de l'autorité régionale, celui de pouvoir exiger le permis de conduire classe 31 en vertu du Code de la sécurité routière, ce que ne pouvait même pas faire le représentant de l'autorité régionale. Cet employé, à la rigueur, devait pénétrer à bord du taxi pour s'assurer de l'exactitude des renseignements relatifs au permis de travail qui y était affiché. On nous a fait certaines recommandations: dans certains cas, cela pouvait créer des problèmes entre le chauffeur et un employé, évidemment c'est le cas des prises de bec.

M. Côté (Charlesbourg): Il s'agit de remonter la vitre.

Une voix: Des vitres électriques.

M. Côté (Charlesbourg): Avec une vitre électrique, il s'agit de remonter, vous avez l'agent coincé.

Une voix: Adopté, M. le Président.

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

Des voix: Adopté.

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

Des voix: Adopté.

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

Permis de limousine

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est de concordance avec cet article pour les permis de conduire hors territoire pour les limousines, qu'on a déjà adopté.

Mme Harel: Cela explique les modalités.

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

Mme Harel: Oui, c'est ça, M. le Président, cela explique les modalités où il est possible de faire ce transport hors territoire.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 20.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on me dit ici, c'est que l'article 89 actuel s'avère discriminatoire puisqu'il ne vise pas les titulaires de permis de taxi spécialisés en service de limousine. De plus, il peut mettre en péril la viabilité des entreprises.

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

M. Savard: Je peux peut-être développer un peu. La clause des salariés avait été introduite dans la loi, à l'origine, afin de refléter ce qui existait dans des permis de personnes, de transporteurs par limousine, qui avaient obtenu initialement leur permis de la Régie des transports du Québec. Or, en cours de route, un des trois transporteurs par limousine avait perdu cette clause qui était dans son permis; la Commission des transports avait accepté dans son cas de la retirer. En reprenant la clause qui, habituellement, se retrouvait pour les trois permis de limousine et en l'insérant dans la loi, on s'est trouvé finalement à imposer des obligations additionnelles à un transporteur en particulier qui avait déjà un certain droit, puisque la Commission des transports l'avait autorisé à engager des personnes autres que des salariés, dans un premier temps. Deuxièmement, c'est qu'avec la clause des salariés le traitement n'était pas le même en ce qui a trait au permis de limousine prévu par la loi aux articles 86 et suivants et au permis de taxi qui peut être spécialisé en un service de luxe selon l'article 18. Il est permis que les chauffeurs soient rémunérés selon un certain pourcentage de commission, dans le cas de l'article 18. Lorsqu'on passait finalement à un service qui est tout à fait analogue et comparable, on devait engager des salariés. Donc, tout simplement, c'est de rétablir un équilibre entre toutes les parties et de faire en sorte que tous les gens se trouvent là, au même point de départ.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 20? Est-ce que l'article 20 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, ce que cela vise, c'est qu'à la fin du moratoire la Commission des transports puisse émettre un seul permis par transporteur. C'est le but principal de cet article.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 21? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Vous parlez de la place d'affaires du demandeur. Si le demandeur ne demeure pas ou n'a pas de place d'affaires dans le coin, puisque c'est un chauffeur de taxi, en fait, qui demande le permis... Il n'est pas obligé d'avoir une place d'affaires. Cela peut être son taxi qui est sa place d'affaires. Non?

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

M. Savard: Si on remonte au projet de loi 54 adopté en juin 1985, il vise exactement ce cas. C'est ce qu'on appelle la "tolérance législative", entre guillemets. On a peut-être un peu galvaudé cette expression. La tolérance législative a fait que l'on a continué d'offrir un service de transport par limousine sans permis. Pour effectivement bénéficier de cette tolérance, le transporteur dans les faits devait, premièrement, satisfaire à certains critères. Dans ces critères, il y en avait un de notoriété publique, ce qui signifie que le transporteur doit effectivement s'annoncer et avoir fait affaire de façon continue au cours d'une certaine période et avoir des véhicules immatriculés à son nom, etc. Il y a des critères de commercialité qui se retrouvent dans cette loi 54.

Deuxièmement, la personne devait déposer un affidavit avant - de mémoire - le 9 octobre 1985, ce qui fut fait par des transporteurs. Or, dans cet affidavit, on retrouve effectivement l'endroit où le transporteur fait affaire, où est son bureau central parce que les limousines, entre autres, n'ont jamais été tolérées pour faire du maraudage sur des postes publics, tout cela. Forcément, ils avaient des stations privées. Tout ce que fait l'article, c'est d'éviter que ces gens qui bénéficient déjà d'une tolérance législative, après moratoire, obtiennent plus que les gens qui ont eu carrément des permis de limousine par transformation de leurs anciens permis de la Régie des transports du Québec. En d'autres termes, une personne qui bénéficie d'une tolérance législative aurait pu éventuellement prétendre obtenir des permis pour diverses régions ou diverses autorités régionales où elle a effectué des transports et, éventuellement, tapisser entièrement le Québec.

Donc, l'intention du législateur dans le projet de loi 54 était très claire. C'était de réparer éventuellement quelque chose qui pouvait sembler inique parce qu'il n'y avait pas eu de permis de 1974 à aujourd'hui. Donc, c'est la même intention qui se continue, mais en évitant de distorsionner face aux gens qui ont eu un permis durant tout ce temps et qui ont payé.

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

Mme Harel; L'article 90.2 n'est pas encore en vigueur. Nous sommes à amender... Nous sommes très sophistiqués et j'ai l'impression que nous amendons un article qui n'est pas encore en vigueur. Est-ce possible?

M. Savard: Si vous me permettez?

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

M. Savard: Je n'ai pas ce qui me permettrait de vous répondre s'il est en vigueur ou non. Mais pour ce qui est de la mécanique comme telle, cet article ne pourrait pas être applicable immédiatement advenant une levée du moratoire pour éviter justement les prétentions de transporteurs. Mais là, physiquement, au niveau technique, je n'ai pas la date de l'entrée en vigueur des articles de la loi 54 et, malheureusement, je ne peux pas vous dire s'il a été...

Mme Harel: Dans la dernière...

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

Mme Harel: ...refonte, celle du 1er septembre 1985, les articles 90.1, 90.2, 90.3, 90.4 ne sont pas en vigueur, à moins que cela l'ait été depuis.

M. Savard: Je peux vérifier. Je ne peux malheureusement pas vous répondre maintenant.

Mme Harel: On prend de l'avance.

M. Côté (Charlesbourg): Si on veut le faire adopter, on va aller de l'avant*

M. Dufour: On brûle les "rouges".

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

Mme la députée de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on nous dit, c'est qu'octobre n'est pas dans la refonte et que ces articles ont dû être mis en vigueur en octobre.

Mme Harel: Parce que, sinon, il aurait fallu le prévoir dans l'article 32 sur l'entrée en vigueur de la loi comme telle. Il faudrait peut-être le vérifier quant à l'entrée en vigueur de la loi pour ne pas mettre en vigueur des articles qui ne l'étaient pas nécessairement.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on nous dit pour la refonte, c'est que la date était celle de septembre 1985 et ces articles seraient entrés en vigueur en octobre. Alors, comme vous voyez, à la "gang", on finit par

avoir des informations.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 21 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 22.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 22, M. le Président, est de concordance avec les articles 5 et 19 qu'on a adoptés précédemment.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 22 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): L'article 126 de cette loi est abrogé au 1er avril 1986. (22 h 30)

Une voix: C'est sur que l'obligation des salariés s'applique à partir de telle date.

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

M. Côté (Charlesbourg): On dit: L'article 89 a effet à compter du 1er avril 1986. C'était pour la clause des salariés.

Le Président (M. Saint-Roch): D'accord? Nous en sommes à l'article 23.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 23, c'est...

Mme Harel: C'est l'article 89 qui est abrogé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela, qui a effet à compter du 1er avril.

Mme Harel: C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 23 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

Code de la sécurité routière

M. Côté (Charlesbourg): C'est de la concordance, ce que j'en comprends? Ce que l'on dit, dans les commentaires que j'ai, c'est que cela a pour but d'harmoniser la définition du mot "taxi" dans le Code de la sécurité routière avec la définition du mot

"automobile" de la Loi sur le transport par taxi.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Vous dites dans votre loi que pourrait être considéré comme taxi n'importe quoi qui ne s'appelle pas autobus ou minibus. C'est ce que je comprends.

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

M. Savard: Effectivement. Un tracteur se promenant sur la Grande-Allée et faisant monter des passagers moyennant rémunération est une automobile au sens de cette loi. La Loi sur le transport par taxi est finalement le blindage du transport des personnes face à l'article 36 de T-12, la Loi sur les transports, qui nous dit que toute personne, pour effectuer du transport rémunéré, doit effectivement obtenir un permis - je synthétise beaucoup - sauf dans les cas de covoiturage pour fins d'études et d'affaires.

Donc, cet article fait en sorte que des permis doivent exister et que, pour donner une articulation à ces permis, il existe beaucoup de règlements du ministère des Transports, que ce soit le règlement sur le transport par autobus ou la Loi sur le transport par taxi. Le blindage, sur le plan de l'infraction, se retrouve carrément dans la Loi sur le transport par taxi qui fait en sorte que tout transport de personnes, c'est effectivement du taxi, sauf par autobus et minibus, et c'est du taxi pour autant que la personne ait son permis et un véhicule conforme à la réglementation.

Mme Harel: Adopté.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Est-ce que l'article 24 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: J'appelle maintenant l'article 25.

Vérification mécanique

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 25 vise à donner aux agents de la paix les pouvoirs nécessaires au contrôle de l'exactitude des taximètres dont les défaillances se produisent surtout la nuit et les fins de semaine. Ces pouvoirs sont semblables à ceux qu'ont déjà les agents de la paix en matière de vérification mécanique. Ils sont d'ailleurs introduits dans le chapitre du Code de la sécurité routière qui concerne les vérifications mécaniques. Je pense que c'est dans le but de protéger les utilisateurs

nocturnes.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Qui détermine le parcours prévu à cette fin? Est-ce que c'est l'agent de la paix? Est-ce que c'est la municipalité régionale ou bien le ministère?

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les gens de la communauté urbaine qui vont le faire. On est en discussion avec eux maintenant pour en établir un certain nombre dans la communauté urbaine de façon que les gens n'aient pas à se déplacer indûment pour vérifier ce kilomètre étalon.

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

Mme Harel: Une remarque tout simplement, M. le Président. Je ne sais si la situation prévaut dans d'autres communautés, mais je sais que sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal les relations sont au plus bas avec les chauffeurs de taxi. Je n'ai pas l'échantillonnage complet, mais ceux d'entrés eux à qui j'ai eu l'occasion de parler, les policiers ou les agents de la paix... Les chauffeurs ont habituellement l'impression d'être l'objet de harcèlement et de n'avoir aucune collaboration. Quand on lit dans la disposition qu'il y a des motifs raisonnables de croire que le taximètre... C'est donc qu'il serait possible, par exemple, pour un chauffeur d'invoquer une sorte de harcèlement pour faire considérer comme injustifié l'examen.

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

M. Côté (Charlesbourg): Nous avons eu des échanges avec l'industrie, c'est une demande de l'industrie, et elle veut elle-même s'épurer. Et je pense que c'est de bonne guerre.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je voudrais poser une question. On sait que les compteurs d'électricité sont scellés. Les taximètres sont également scellés. Comment quelqu'un pourrait-il fausser le mécanisme s'il y a un "seal"?

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

M. Savard: Il y a plusieurs méthodes.

La plus populaire est sans doute de changer les diamètres de roues, c'est-à-dire quelqu'un dont la voiture - je vais parler en anglais - est chaussée avec des pneus de quatorze pouces passerait à des pneus de quinze pouces ou, vice versa, à des pneus de treize pouces, je ne connais pas trop la technique. L'autre possibilité consiste à remplacer un dispositif situé à l'intérieur de la transmission, auquel est branchée la chaîne de l'odomètre. Ce petit pignon dentelé, selon son diamètre, fera en sorte que le totalisateur de la voiture et le taximètre sur lequel il est branché grimperont de façon faramineuse. Il y en a d'autres aussi.

M. Dufour: Je ne savais pas cela.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 26. Est-ce que vous pouvez donner les explications concernant l'article 26, M. Savard?

M. Savard: Oui. L'article 26 fait suite au pouvoir apporté par l'article 25, c'est-à-dire l'introduction de l'article 259.1. Cet article 26 fait en sorte que le propriétaire d'un taxi doit absolument obtempérer à une demande d'un agent de la paix et le suivre au parcours étalon. Advenant un refus catégorique du chauffeur, à ce moment-là, tout comme dans le cas des défaillances mécaniques prévues dans la même section, l'agent de la paix est autorisé à remiser ou à faire remiser le taxi, aux frais du propriétaire, pour qu'une révision du taximètre soit effectuée. C'est tout simplement la suite de l'article 25.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 26 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 27. M. Savard.

M. Savard: L'article 27 aussi fait suite à la procédure apportée. Advenant que, à la suite du parcours au kilomètre étalon, le taximètre n'a pas une lecture conforme, l'agent de la paix peut délivrer, au propriétaire ou au conducteur, un avis qui l'enjoint de cesser son exploitation de taxi et de le faire ajuster.

Une voix: On ne veut pas... avec le monde.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Une voix: C'est comme à l'Assemblée nationale, tout le monde se parle.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): A l'ordre, s'il vous plaît! M. Savard, vous pouvez poursuivre.

M. Savard: Donc, c'est carrément le processus qui se continue quant à la procédure établie et qui calque ce qui se produit en cas de vérification mécanique.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 27 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté, j'appelle maintenant l'article 28.

M. Dufour: M. le Président?

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

M. Dufour: Pour quelqu'un qui a faussé son taximètre, aucune sanction n'est prévue?

M. Savard: Oui, ailleurs.

M. Dufour: Ah bon!

M. Savard: Dans le sens qu'il s'agit à ce moment-là...

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

M. Savard: ...d'une infraction à un règlement sur le transport par taxi et à une obligation réglementaire et que, en vertu de l'article 70 de la Loi sur le transport par taxi, une amende de 70 \$ à 1000 \$...

M. Dufour: De 50 \$ à 1000 \$.

M. Savard: ...de 50 \$ à 1000 \$, pardon, peut être imposée.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 28?

Mme Harel: Adopté.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 29.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le

Président.

Le Président (M. **Saint-Roch**): L'article 29 est adopté. J'appelle maintenant l'article 30. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, c'est le taxi qui refuserait d'aller au kilomètre étalon. A ce moment-là, il y a une infraction. Je pense que cela va de soi. C'est comme quelqu'un qui refuserait...

Une voix; Le taxi ou le chauffeur?

M. Côté (Charlesbourg): Votre question présume que vous avez facilement compris et davantage que le ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 30 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 31.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

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

M. Savard: C'est un article de concordance qui est apporté, à la suite des pouvoirs qui sont ajoutés face au taximètre et à l'agent de la paix dans le cadre de la sécurité routière. On a prévu, il y a quelques minutes, qu'un avis peut être signifié ou remis au contrevenant, et c'est tout simplement pour prévoir quelle va être la teneur de cet article, tout comme cela existe ailleurs dans le Code de la sécurité routière. C'est uniquement sur la forme physique du contenu du billet d'infraction.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 31 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 32.

M. Côté (Charlesbourg): Juste une question, j'aurais une question là-dessus.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous suspendons pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 42)

(Reprise à 22 h 45)

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

La commission reprend ses travaux. J'appelle l'article 32.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 32 est adopté? J'appelle à nouveau l'article 10.

Articles en suspens

Mme Harel: M. le Président, sur cette question, compte tenu de l'intervention qu'a faite le député de Jeanne-Mance qui donnait l'exemple de courses qui ne seraient pas payées par le client, ce qui pourrait donner lieu, par la suite, à des voies de fait... D'une certaine façon, par la suite, on se disait Des prestations de services. Par prestations de services, pensez, par exemple, à un repas qui n'est pas payé par un client dans un restaurant ou pensez à un client qui ne paie pas son coiffeur...

Une voix: ...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Harel: Il peut arriver, dans bien des cas, qu'une serveuse n'ait pas la capacité qu'a le chauffeur de taxi de lancer un "13", comme disait le député de Jeanne-Mance. Cela a l'air d'être un code dans le milieu pour régler sur-le-champ ce problème. Il reste qu'il y a là un problème et ce problème pourrait aller en se multipliant. Il nous semble que cette rédaction, telle qu'introduite dans le projet de loi, pourrait donner une portée beaucoup plus grande et une demande, une pression en ce sens pour introduire des dispositions semblables dans bien d'autres projets de loi. Nous allons voter contre, M. le Président.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que des propos ont été exprimés de part et d'autre, avec des réserves que je comprends de la part de l'Opposition, avec les risques que cela comporte aussi. Nous avons franchi différentes étapes à ce moment-ci. Je pense que nous pourrions voter l'article, M. le Président. Sur division?

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 10 est adopté sur division. J'appelle à nouveau l'article 15.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont les sanctions qui découlent de l'article 10.

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a un amendement.

Mme Harel: Même vote.

M. Côté (Charlesbourg): Un amendement, oui, c'est vrai.

Le Président (M. Saint-Roch): Par contre, l'article se lit comme suit.

M. Côté (Charlesbourg): Remplacer l'article 15 du projet de loi par l'article suivant: L'article 70 de cette loi est modifié par l'insertion, après le nombre "48", des nombres "48.1, 79.1".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 15...

Mme Harel: Je me demande à ce moment-ci...

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

Mme Harel: ...pourquoi nous avons suspendu l'article 15.

M. Dufour: Concordance.

M. Côté (Charlesbourg): Pour une partie de l'article, c'étaient des infractions reliées à l'article 10. Donc, le principe de l'article 10 étant discuté par vous, j'ai cru bon de faire suspendre l'adoption de l'article 15 jusqu'à ce moment-ci.

Mme Harel: Cet article 15 prévoit, enfin crée des infractions, notamment avec l'introduction, à l'article 48.1, d'une infraction en cas de refus de s'identifier.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, et l'autre partie.»

Mme Harel: Évidemment, nous voterions contre cette partie-là, mais l'article 79.1 crée une infraction raisonnable lorsqu'il y a un refus d'obtempérer à la demande d'identification du permis d'un chauffeur.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, dois-je comprendre que c'est un demi-vote pour et un demi-vote contre?

Des voix: Ha!

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): M, le ministre, vous allez me créer énormément de problèmes. Est-ce que l'amendement à l'article 15 est adopté?

Mme Harel: On n'a pas droit à des votes scindés, je crois, M, le Président.

Des voix: Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Dois-je conclure que l'amendement à l'article 15 est adopté sur division?

Mme Harel: Sur division.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur division, j'imagine.

Mme Harel: Sur division.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le titre du projet de loi 89, Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi et le Code de la sécurité routière, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'aurais besoin d'une motion de renumérotation à ce moment-ci.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, comme vous l'avez si bien fait dans le projet de loi précédent, j'ai presque envie de copier votre exemple et de vous le proposer.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce que l'ensemble du...

Mme Harel: M. le Président, permettez-moi. À l'article 32, "La présente loi entre en vigueur..." Je sais qu'on a adopté cet article. Elle entre en vigueur à quel moment?

M. Côté (Charlesbourg): ...sanction.

Mme Harel: Le jour de sa sanction.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble du projet de loi 89 est adapté?

Une voix: Adopté.

Mme Harel: M, le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il semble qu'assez régulièrement des représentations ont été faites, à savoir que l'adoption article par article d'un projet de loi ne commande pas une adoption globale, à la fin de l'étude d'un projet de loi. Si tant est que, si vous appelez l'adoption globale, il nous faudrait donc l'adopter sur division, à cause de l'article 10. Voilà, allons-y.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, c'est votre décision et votre privilège.

Mme Harel: Voilà.

Le Président (M. Saint-Roch): Dois-je en conclure qu'il est adopté sur division?

Mme Harel: C'est bien cela.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, la division ne portant que sur l'article 10.

Mme Harel: C'est bien cela, l'article 10.

Le Président (M. Saint-Roch): C'est inscrit de toute façon au procès-verbal, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Et sept et demi parce que c'est la moitié de quinze.

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

(Suspension de la séance à 22 h 51)

(Reprise à 22 h 53)

Projet de loi 90

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 procéder à l'étude détaillée du projet de loi 90, Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport et d'autres dispositions législatives concernant les organismes publics de transport en commun.

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport

Est-ce qu'il y a des remarques

préliminaires? Aucune remarque, M. le ministre ou Mme la députée? Aucune remarque. J'appelle maintenant l'article 1.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on procède de la même manière, M. le Président? S'il n'y a pas de commentaires, on adopte?

Le Président (M. Saint-Roch): Je suis à la disposition des membres de la commission. Alors, s'il y a consentement, nous allons procéder de la même manière. Est-ce que l'article 1 est adopté?

Mme Harel: C'est essentiellement la promotion du covoiturage.

M. Côté (Charlesbourg):Oui.

Mme Harel: Certainement, nous renchérissons sur cette question.

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

Mme Harel: Adopté.

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

Mme Harel: Une question, M. le ministre.

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

Mme Harel: Oui. Au paragraphe 2, nous retrouvons, je pense pour la première fois, la formulation de "transport par abonnement". Nous aimerions savoir de quoi il s'agit.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous le voyez, M. le Président, j'ai deux nouveaux collaborateurs.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre, si vous voulez les identifier, s'il vous plaît, cela sera beaucoup plus facile pour la transcription du Journal des débats.

M. Côté (Charlesbourg): M. Drolet...

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

M. Beaulé (Jean): Beaulé.

M. Côté (Charlesbourg): ...et M. Beaulé.

Le Président (M. Saint-Roch): Et M. Beaulé. Alors, M. Drolet.

M. Drolet (Michel): On a créé dans le règlement sur le transport par autobus une catégorie de permis qui est le transport par

abonnement. Il s'agit d'un transport qui est effectué moyennant un contrat, verbal ou écrit, pour permettre à des personnes de se rendre en un lieu commun qui peut être un lieu de travail, par exemple; c'est défini dans le règlement sur le transport par autobus. C'est un petit peu différent du permis de transport saisonnier qui existait auparavant, mais, grosso modo, cela recoupe assez bien ce permis. Donc, on modifie la formulation de l'article qui parlait de permis saisonnier par "transport par abonnement."

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

M. Dufour: M. le ministre, tout à l'heure, dans l'autre loi, on a vu que vous acceptiez difficilement... Je ne veux pas défendre les titulaires des écoles de conduite. Vous disiez que celles qui étaient situées à l'intérieur d'une école, d'une polyvalente pouvaient faire une espèce de commerce pas correct, puisqu'elles jouissaient de certains avantages.

Les corporations de transport intermunicipales appartiennent aux municipalités, entre autres, et elles appartiennent aussi au ministère, en partie, par les subventions qui leur sont accordées. Lorsque ces compagnies organisent du transport nolisé, elles viennent aussi en compétition avec d'autres transporteurs qui pourraient rendre le même service. Pourquoi peut-on accepter cela? Remarquez bien que je ne veux pas défendre l'entreprise privée plus qu'il ne faut, mais...

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

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, ce que l'on permet, c'est que, à partir du territoire qui lui est dévolu, il peut organiser du transport à l'extérieur. Je pense que c'est tout à fait légitime. Ce n'est pas parce que nous subventionnons le fonctionnement d'un transport en commun qu'il faut faire un lien avec l'Éducation qui subventionne une maison d'enseignement à l'intérieur de laquelle on donne des cours de conduite et l'on vient directement compétitionner une entreprise privée qui est déjà établie. Je pense qu'il faut faire une distinction entre les deux.

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

M. Beaulé: M. le Président, on peut remarquer que, dans l'administration du programme d'aide au transport en commun, on fait une distinction entre les équipements. Ceux qui servent véritablement au transport régulier urbain sont subventionnés, alors que pour les équipements qui servent, par exemple à la CTCUQ, pour des visites

touristiques, on s'organise pour que cela ne soit pas subventionné. De même, par exemple, dans le cas du service aéroportuaire qui était offert pendant un certain temps par la STCUM et la STL, cela n'était pas subventionné.

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

Mme Harel: Cela ne fait donc pas partie des 40 % de financement des revenus générés par une autorité en matière de transport. Donc, ils ne sont pas financés. Par abonnement donc, c'est une catégorie; ce n'est pas le transport saisonnier. C'est une catégorie et l'on n'a pas su, en fait, en quoi consistait cette catégorie. Elle s'appelle ainsi: par abonnement, mais qu'est-ce qu'elle recouvre?

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

M. Drolet: Elle recouvre le transport de personnes réservé à une clientèle particulière qui est mentionnée, par exemple, dans un contrat entre une entreprise manufacturière et un transporteur; c'est un exemple que je donne. Alors, c'est un transport qui recoupe en partie ce que l'on convenait d'appeler le transport saisonnier, mais qui, quand même, couvre davantage: c'est une clientèle choisie.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

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

Mme Harel: Adopté.

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

Loi sur la Communauté régionale de l'Outaouais

M. Côté (Charlesbourg): C'est de concordance avec l'article 1, M. le Président.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 3 est adopté?

Mme Harel: Oui.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, cet article vise à clarifier, dans les textes, que la Commission des transports du Québec n'a pas juridiction sur les services de transport de personnes effectués en vertu de contrats avec des organismes publics de

transport. Comme des lois visent à redonner aux élus le contrôle des organismes publics de transport, il serait illogique que la CTQ, la Commission des transports du Québec, conserve le pouvoir d'émettre un permis et de fixer les tarifs pour des services relevant de l'autorité de ces organismes. Je pense que cela tombe sous le sens, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce que l'article 4 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, cela va en concordance et en harmonisation avec la terminologie de l'article 2, ayant adopté l'article 2.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 5 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, même commentaire qu'aux articles 2 et 5, ceci étant de l'harmonisation.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 6 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

Loi sur la Communauté urbaine de Montréal

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, cela vise à généraliser le pouvoir que nous avons de vérifier l'utilisation de nos subventions. Je peux vous lire le petit commentaire que j'ai pour me guider.

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

M. Côté (Charlesbourg): Cet article est de concordance avec l'article 2 du projet de loi qui modifie la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des transports et la Loi sur la voirie et il a pour but de généraliser le pouvoir de vérification de l'utilisation des subventions que le ministère verse en matière de transport. Je pense que c'est extrêmement important d'avoir la possibilité de vérifier si les sommes données par le ministère sont utilisées pour les fin3 auxquelles elles sont données.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 7 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est une concordance avec les articles 2, 5 et 6.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 8 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Étant donné que l'expression "service de transport saisonnier" n'existe plus dans la réglementation concernant le transport des personnes par autobus, il faut encore modifier les textes. C'est, à toutes fins utiles, de la concordance.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 9 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 10.

M. Côté (Charlesbourg): Même commentaire qu'à l'article 9, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 10 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 11.

M. Côté (Charlesbourg): Cet article nous permet en ce qui concerne les assurances, principalement pour la STCUM, de la dispenser d'aller en soumissions publiques. Vous pourriez poser la question: Pourquoi la STCUM et non les autres? C'est à la demande du ministre des Affaires municipales que nous l'avons fait. Dans ce cas-ci, c'est parce que l'importance en ce qui concerne la STCUM est majeure. Le ministre des Affaires municipales se réserve la possibilité de régler l'ensemble du problème à l'automne. Il y avait des problèmes immédiats en ce qui concerne la STCUM qui étaient d'importance majeure.

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

Mme Harel: Ce sont des problèmes immédiats qui se posent...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...avant l'automne?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

M. Beaulé: Le contrat doit être renouvelé au mois de novembre pour l'année suivante. On parle d'une prime de l'ordre de 1 000 000 \$, d'une part et, d'autre part, c'est la question d'être en mesure d'avoir de l'assurance. Avec la procédure des soumissions publiques, il est de plus en plus difficile, pour un gros risque tel que la STCUM, d'obtenir une protection par la procédure des soumissions publiques.

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

Mme Harel: Je veux seulement mettre à jour mes chiffres. Je me suis rendu compte, lors du discours en deuxième lecture, que j'avais des chiffres qui étaient incomplets. Vous disiez que la prime avait triplé pour une couverture qui, elle, avait diminué de moitié. La prime est presque de 1 000 000 \$. Elle était à peu près de 300 000 \$ auparavant et la couverture était de 100 000 000 \$ et elle est de 50 000 000 \$.

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

M. Dufour: C'est le même cas qui s'est produit pour l'ensemble des autres municipalités au Québec et on n'a pas changé la loi pour cela. C'est un problème que j'ai soulevé, que j'ai suivi et qu'on a vécu. Il y a des primes qui ont été augmentées de 1100 %. Dans ces 50 000 \$ de prime, ce n'est pas seulement les véhicules qui sont couverts, il y a aussi les propriétés de la STCUM. "D'assurance comportant une dépense de 50 000 \$..."

Mme Harel: "Ou plus".

M. Dufour: ...ou plus". Mais vous nous parlez de 1 000 000 \$. Si c'est seulement pour ce cas que la loi est faite, je trouve que ce n'est pas juste d'écrire 50 000 \$ quand on sait que c'est une prime de 1 000 000 \$.

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

M. Dufour: Vous auriez mis 500 000 \$ de prime, j'aurais compris que vous vous approchiez un peu de la vérité. Et là vous mentionnez 50 000 \$ comme s'il s'agissait

de quelque chose de bien petit, mais c'est gros.

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

M. Beaulé: Il faut comprendre que cela se situe dans les articles de la loi de la société qui traitent de l'octroi des contrats d'une manière générale et par lesquels on prévoit que tout contrat d'une valeur de 50 000 \$ et plus doit être accordé selon la procédure des soumissions publiques. Là, on crée une exception pour un contrat d'assurance dont la valeur excède 50 000 \$.

Maintenant, quant à la question: Pourquoi cela se fait-il pour la société et non pas pour l'ensemble du milieu municipal? C'est que, pour l'ensemble du milieu municipal, le ministère des Affaires municipales travaille présentement avec le milieu de l'assurance et le milieu municipal, notamment les deux unions de municipalités, pour trouver une solution durable qui pourrait être présentée au cours de l'automne. Or, la STCUM doit renégocier son contrat avant cela.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 11 est adopté. J'appelle maintenant l'article 12.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 12, c'est le même commentaire qu'à l'article 7, visant à généraliser la vérification de l'utilisation des subventions.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 12 est adopté. J'appelle l'article 13.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 13, si je ne m'abuse, vise à valider à la fois les acquisitions de gares sur la ligne Rigaud-Montréal et Deux-Montagnes—Montréal qui avaient été acquises par la Commission de transport de la communauté urbaine, qui est devenue, entre-temps, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, pour permettre de finaliser les ententes. C'est le contrat de services.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 13 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 13 est adopté. J'appelle maintenant l'article 14.

Loi sur la Communauté urbaine de Québec

M. Côté (Charlesbourg): Concordance avec les articles 1 et 3, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 14 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 14 est adopté. J'appelle maintenant l'article 15.

M. Côté (Charlesbourg): Concordance avec l'article 4.

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

Mme Harel: Adopté, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on m'indique ici que c'est de la concordance avec les articles 2, 5, 6 et 8.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 16 est adopté. J'appelle l'article 17.

M. Côté (Charlesbourg): Même commentaire qu'aux articles 9 et 10, l'article 9 contenant l'expression "service de transport saisonnier" que nous avons adoptée. Cela devrait régler des problèmes à ce niveau.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 17 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval

M. Côté (Charlesbourg): L'obligation pour un transporteur scolaire d'utiliser des autobus d'écoliers ou des minibus jaunes pour effectuer des services de transport de personnes sous contrat avec une municipalité ou un organisme public a été supprimée en 1985. Elle n'a pas, non plus, été insérée dans la loi sur la STRSM, ni dans la loi sur la STCUM. Le présent article vise à corriger en conséquence la Loi de la Société de transport de la ville de Laval omise alors par erreur. Finalement, ce qu'on a fait dans le cas de la STCUM et de la STRSM, on le fait à ce moment-ci pour la ville de Laval.

Mme Harel: Il n'y a pas d'obligation d'utiliser un véhicule d'écoliers, c'est bien cela? On peut utiliser tout autre véhicule pour faire du transport scolaire comme c'est le cas actuellement dans d'autres sociétés de transport.

M. Côté (Charlesbourg): Comme dans d'autres sociétés de transport.

Mme Harel: Très bien.

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

Mme Harel: Adopté.

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

Mme Harel: Je ne sais pas si M. le ministre me permettrait de lui poser une question sur l'article 17.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement.

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

Mme Harel: Évidemment, comme ce sont des articles de concordance, il reste que l'article 17 modifiait les mots "voyages touristiques" par "visites touristiques", en plus de modifier "saisonniers" par "par abonnement", comme c'était le cas dans les articles précédents. Cela ne vaut que pour la Communauté urbaine de Québec. Est-ce à dire que la Communauté urbaine de Montréal ne procède pas à des visites touristiques? Dans les articles précédents concernant la Communauté urbaine de Montréal, non, ils ne sont pas indiqués.

M. Dufour: "Saisonniers" par "par abonnement".

Une voix: C'est "voyages spéciaux" par "transport nolisé".

Mme Harel: Oui, seulement, et "saisonniers" par "les voyages par abonnement". Mais, en aucun cas, on ne retrouve "voyages touristiques".

M. Côté (Charlesbourg): C'est "visites touristiques".

Mme Harel: Ah! C'était déjà "visites touristiques". Alors, la concordance se fait avec la Communauté urbaine de Québec en regard de ce qui était déjà dans les lois des autres sociétés.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

que l'article 17 rouvert est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Une voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, alors que les autres lois des organismes publics renvoient à la Loi sur le transport par taxi en matière de transport collectif, celle de la Société de transport de ville de Laval ne le fait pas. Il s'agit donc de concordance.

Mme Harel: Adopté.

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

Une voix: Adopté.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 22.

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Concordance avec l'article 4 et l'article 15.

Mme Harel: Adopté.

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

**Loi modifiant la Loi sur la
Communauté urbaine de Montréal et
d'autres dispositions législatives**

M. Côté (Charlesbourg): Je peux lire le commentaire que j'ai ici pour nous éclairer. Alors qu'il n'est pas nécessaire d'abroger des modifications de concordance législative apportées par la Loi sur l'enseignement primaire et secondaire public sur les lois des autres organismes publics de transport puisque cette loi est rendue inopérante, la situation est différente pour les chapitres 31 et 32 des Lois de 1985 alors que les articles 33 et 169 devaient entrer en vigueur le 1er juillet, même si la Loi sur l'enseignement primaire et secondaire public n'a pas d'application. Il faut donc abroger ces articles 33 et 169.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 25.

**Loi sur la Société de transport
de la rive sud de Montréal**

Mme Harel: Adopté.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 27.

Mme Harel: Adopté.

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

Mme Harel: Quelle est la nature de l'article 144 qui est abrogé?

M. Côté (Charlesbourg): Le ministre des Transports peut faire vérifier par une personne qu'il désigne l'utilisation des subventions qu'il verse à la société et la nature des dépenses reliées à ces subventions.

Mme Harel: Puisque nous allons retrouver dans le projet de loi 99 une disposition plus générale. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 28 est adopté. J'appelle maintenant l'article 29.

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même chose. Voir les commentaires de l'article 24. Il fait référence à la Loi sur l'enseignement primaire et secondaire.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 30 et je ferai remarquer qu'il y a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, le texte amendé se lirait comme ceci: "La présente loi entrera en vigueur à la date fixée par décret du gouvernement, sauf les dispositions exclues par ce décret qui entreront en vigueur aux dates ultérieures fixées par décret du gouvernement."

Des commentaires pour expliquer cet énoncé. Comme certaines mesures proposées dans le présent projet de loi ont leur équivalent dans d'autres projets de loi, la formule d'entrée en vigueur par décret paraît mieux adaptée pour assurer une bonne harmonisation.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 30 amendé est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, j'aurais besoin de l'article 30. L'article 30 amendé est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Le titre du projet de loi 90, Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport et d'autres dispositions législatives concernant les organismes publics de transport en commun, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'ensemble du projet de loi 90 est-il adopté?

Une voix: Avec amendement.

Le Président (M. Saint-Roch): Avec amendement?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 23 h 14)

(Reprise à 23 h 25)

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

Projet de loi 98

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude du projet de loi 98, Loi modifiant la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, la Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec.

Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires?

Nous allons suspendre pour quelques secondes.

(Suspension de la séance à 23 h 26)

(Reprise à 23 h 32)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires? Mme la députée de Maisonneuve? J'appelle maintenant l'article 1.

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est très simple, cela permet d'emprunter, compte tenu des retards que les gouvernements ont toujours à verser leurs subventions. Je ne pense pas que cela change. Il faudrait que cela change! De toute façon, on vise à se prémunir au cas où cela ne changerait pas; c'est pour permettre de fonctionner, c'est ce que cela vise.

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

Mme Harel: C'est un pouvoir pour faire des emprunts à court terme, est-ce bien cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, à court terme, c'est cela. Finalement, comme gouvernement, nous versons toujours nos subventions en retard, mais il y a aussi les quotes-parts des municipalités qui ne paient pas toujours à temps, non plus.

Mme Harel: Bien.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 1 est adopté? J'appelle maintenant l'article 2.

M. Côté (Charlesbourg): Cet article a pour but de limiter le pouvoir de désaveu du ministre des Transports à la partie du règlement d'un CIT qui concerne une liaison avec un point extérieur. Au printemps de 1985, lorsque fut ajouté, dans la Loi sur les cités et villes et dans le Code municipal, le pouvoir de désaveu des règlements d'organisation de transport, il fut limité immédiatement aux liaisons extérieures, de sorte que l'article proposé ne fait que rendre similaires les règles applicables au CIT. C'est presque de la concordance, si l'on veut.

Mme Harel: Alors, finalement...

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

Mme Harel: ...le - merci, M. le Président - règlement du CIT, celui qui fixe

le tarif, le niveau de service, il est transmis seulement et le ministre n'a un pouvoir d'intervention que lorsque ce service de transport est à l'extérieur.

Des voix: C'est cela.

Mme Harel: C'est un peu ce dont on discutait tantôt. Très bien. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 2 est adopté.

M. Dufour: Avant de l'adopter, j'aurais aimé poser une question.

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

M. Dufour: Pourquoi le ministre a-t-il un pouvoir de désaveu et n'a pas un pouvoir d'aveu? Si le règlement est transmis au ministre, le ministre l'accepte et n'en parle pas; s'il est contre, il est obligé de le publier à la Gazette officielle.

Une voix: Non.

M. Dufour: Bien oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui est dit, c'est: "Le ministre peut cependant, avant l'expiration du délai de 30 jours, informer le conseil de son intention de ne pas désavouer le règlement." Cela ressemble à un aveu.

M. Dufour: Oui, mais ce n'est pas publié.

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

M. Dufour: C'est la publication.

Mme Harel: Il en informe le conseil. Il en informe aussi...

M. Dufour: Et, dans l'autre cas, si c'est un désaveu, il fait publier sa décision à la Gazette officielle.

M. Côté (Charlesbourg): C'est plus grave...

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

M. Côté (Charlesbourg): ...dans le cas du désaveu que dans le cas de l'aveu.

M. Dufour: Oui.

Mme Harel: S'il...

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

Mme Harel: ...dit au conseil: Vous avez raison, il l'informe de son approbation.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: S'il dit: Vous avez tort, là, il faut que ce soit...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: ...publié à la **Gazette officielle**.

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

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Cet article a pour but d'éliminer la règle accordant priorité au détenteur de permis de transport par autobus pour des services de transport municipalisés lorsque ces services municipalisés sont des services de transport collectif par taxi. Cet article, qui concerne les conseils intermunicipaux sera repris plus loin, un peu plus tard. Il y a certains articles qui reviennent.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 3?

Mme Harel: C'est dans le cas d'un premier contrat.

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

Mme Harel: C'est cela, en fait. Cela couvre les cas d'un premier contrat de transport en commun. À moins qu'il n'y ait d'autres interventions, c'est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 3 est adopté.

J'appelle maintenant l'article 4 et j'avertis les membres de la commission que nous avons un papillon à l'article 4.

Une voix: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Voici, M. le Président: L'article 12.4 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, édicté par l'article 4 de ce projet de loi, est remplacé par le suivant: ...À la suite de discussions avec l'Opposition, M. le Président, c'est un texte qui peut à la fois satisfaire tout le monde. Nous avons rencontré l'UMQ et l'UMRCQ concernant l'article qui apparaissait au projet de loi et il nous semble que celui-ci pourrait, à tout le moins, satisfaire la collectivité.

M. Dufour: Avant que vous le lisiez, M, le ministre, vous nous dites...

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

M. Dufour: ...que l'Union des municipalités a contesté ce premier libellé et là, vous tentez de le corriger, mais vous ne l'avez pas soumis de nouveau, par exemple, à...

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Non, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Non. On a reçu les commentaires de l'UMRCQ et de l'UMQ et je ne veux pas dire par cela que c'est adopté par elles, mais cela nous semble une position de recul acceptable par nous, compte tenu de ce que nous visions à l'époque.

Donc, l'article 12.4: "Lorsque le contrat prévoit que la rémunération du transporteur est basée, en tout ou pour la plus grande partie, sur le nombre de passagers transportés, le contrat doit indiquer, sur une base annuelle le nombre de passagers prévu par les parties et contenir une clause par laquelle le conseil s'engage à combler une insuffisance de recettes attribuable à un nombre de passagers inférieur à celui prévu au contrat."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement?
M. le député de Jonquière.

M. Dufour: L'explication?

Mme Harel: Est-ce qu'on peut avoir quelques minutes de suspension?

Le Président (M. Saint-Roch): La commission va maintenant suspendre ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 23 h 37)

(Reprise à 23 h 46)

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

La commission reprend ses travaux. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): L'amendement proposé demeure le même. On est fort conscient que ce n'est pas parfait. Ces organismes de transport étant les nouveaux du transport en commun, il y a un certain lot d'expériences qui doivent être tentées. Je pense que ce n'est pas parfait, mais nous devons faire un autre pas en avant

visant, éventuellement, à régler l'ensemble des problèmes. Il faut le prendre comme ça et je pense qu'on se donne certains moyens, au moins, d'améliorer la qualité du service.

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

Mme Harel: M. le Président, il faut bien voir que les conseils intermunicipaux de transport sont des créatures nouvelles et commandent des ajustements au fur et à mesure de leur développement. Je crois que le ministre serait certainement le premier à suivre l'évolution de façon telle que, s'il y a lieu, l'automne prochain, d'apporter des modifications, il le fera. Mais il faut reconnaître que le problème vient du fait que les conseils, les CIT, sont maintenant responsables du niveau de services et du tarif. Ce sont maintenant ces conseils qui en décident et, d'une certaine façon, ils doivent porter les conséquences des décisions qu'ils prennent.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 4 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 4 amendé est adopté?

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

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Concordance, M. le Président, avec l'article 2.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 5?

Mme Harel: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 5 est adopté. J'appelle l'article 6.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 6, M. le Président, vise à accorder aux commissions intermunicipales de transport un pouvoir identique à celui qui a déjà été accordé aux trois sociétés de transport de la région de Montréal concernant la promotion et le soutien logistique de services de transport paracollecif comme le covoiturage.

Mme Harel: Adopté.

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

J'appelle l'article 7.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un article qui vise à fixer un délai de 60 jours à l'autorité municipale appelée à se prononcer sur l'émission ou la modification éventuelle d'un permis de transport par autobus concernant un service concurrentiel à celui qu'organise l'autorité municipale. Le problème, c'est que, n'ayant pas de délai, cela peut perdurer et créer des préjudices que nous voulons éliminer avec l'introduction d'une limite et 60 jours, cela nous apparaît raisonnable.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 7 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

Loi sur les cités et villes

M. Côté (Charlesbourg): Concordance avec l'article 3, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 8 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Concordance avec l'article 4, mais avec la première partie qu'on n'a pas touchée de l'article 4. Il y avait l'article 12.3 et c'est à l'article 12.4 qu'on a touché. Donc, cela vaut toujours comme concordance.

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

Mme Harel: Merci, M. le Président. C'est dans le cas du titulaire d'un premier contrat et c'est la révocation du permis après la passation du contrat entre les parties. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 9 est adopté. J'appelle maintenant l'article 10 et j'attire l'attention des membres de la commission sur le fait qu'il y a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il faut reprendre le même article et je pourrais peut-être vous le lire à nouveau. "L'article 467.4 de cette loi est modifié par l'addition de l'alinéa suivant: "Lorsque le contrat prévoit que la rémunération du transporteur est basée, en

tout ou pour la plus grande partie, sur le nombre de passagers transportés, le contrat doit indiquer, sur une base annuelle, le nombre de passagers prévu par les parties et contenir une clause par laquelle la municipalité s'engage à combler une insuffisance de recettes attribuable à un nombre de passagers inférieur à celui prévu au contrat."

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement à l'article 10 est adopté. Est-ce que l'article 10 amendé est adopté?

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 11.

M. Côté (Charlesbourg): En concordance avec l'article 7, c'est le délai de 60 jours.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 11 est adapté. J'appelle maintenant l'article 12 et nous avons un papillon à l'article 12.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 467.10.4 de la Loi sur les cités et villes, édicté par l'article 12 de ce projet de loi, est modifié par l'addition de l'alinéa suivant: "Le présent article ne s'applique pas à une municipalité dont le territoire fait partie du territoire d'un organisme public de transport en commun."

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

M. Beauté: Peut-être à titre d'explication, il s'agit d'éviter la duplication des gestes que pourrait poser un organisme public de transport comme la CTCUQ ou une municipalité qui en fait partie, comme la ville de Québec ou la ville de Sainte-Foy, dans la promotion du paracollectif, donc du covoiturage en particulier.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 12 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

Code municipal du Québec

M. Côté (Charlesbourg): C'est en concordance avec les articles 3 et 8.

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est en concordance avec l'article 4 et l'article 9, M. le Président.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 15.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 15 a un amendement.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui, nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 529 de ce code est modifié par l'addition de l'alinéa suivant: "Lorsque le contrat prévoit que la rémunération du transporteur est basée, en tout ou pour la plus grande partie, sur le nombre de passagers transportés, le contrat doit indiquer, sur une base annuelle, le nombre de passagers prévu par les parties et contenir une clause par laquelle la corporation s'engage à combler une insuffisance de recettes attribuable à un nombre de passagers inférieur à celui prévu au contrat."

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

Mme Harel: Adopté.

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

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

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est de la concordance avec les articles 7 et 11, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 16 est adopté.

Mme Harel: Oui, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 17 et nous avons un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): "L'article 535.4 du Code municipal du Québec, édicté par l'article 17 de ce projet de loi, est modifié par l'addition de l'alinéa suivant: "Le présent article ne s'applique pas à une corporation dont le territoire fait partie du territoire d'un organisme public de transport en commun." Concordance, M. le Président.

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

Mme Harel: Est-ce un amendement de concordance?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement est adopté? Adopté. Est-ce que l'article 17 amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): On manque de papillons, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Peut-on demander au ministre quand il entend mettre en vigueur ces dispositions?

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le titre du projet de loi 98, Loi modifiant la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, la Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'ensemble du projet de loi 98 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons suspendre quelques instants. Excusez-moi.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce une renumérotation?

Le Président (M. Saint-Roch): Non, ce n'est pas une renumérotation. C'est une erreur que le président a commise dans l'énumération de l'ensemble du projet de loi qui aurait dû se lire comme ceci: Est-ce que le projet de loi est adopté amendé?

M. Côté (Charlesbourg): Tel qu'amendé?

Le Président (M. Saint-Roch): Tel qu'amendé.

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux voir, M. le Président, vous avez fait "amende" honorable.

Des voix: Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 23 h 56)

(Reprise à 23 h 58)

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

Projet de loi 99

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude du projet de loi 99, Loi modifiant la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur la voirie. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires?

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

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, est-ce que vous avez des remarques préliminaires? Non. J'appelle maintenant l'article 1.

Loi sur les transports

M. Côté (Charlesbourg): Le paragraphe 1^o vise à corriger une omission du chapitre 35 des Lois de 1985 qui aurait dû supprimer cette définition en même temps qu'était remplacé le Conseil consultatif des transports par le Conseil de la recherche et du développement en transport.

Le paragraphe 2^o est de concordance

avec l'article 5 du projet de loi qui élimine, à l'article 18 de la loi, la description des dispositions administratives. Cela ne peut pas être plus clair, M. le Président.

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

M. Dufour: Le troisième paragraphe: "Aux fins de la présente loi, le courtage en transport comprend la répartition des services entre les transporteurs qui détiennent un permis pour le transport d'une matière en vrac". Qu'est-ce que cela veut dire exactement?

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

M. Drolet: Ce que cet amendement fait, c'est tout simplement enlever les mots qui se trouvent à l'heure actuelle dans l'article et qui suivent "pour le transport d'une matière en vrac" c'est-à-dire "visées dans l'article 18". Comme on élimine à l'article 18 les divisions administratives et la description de ces divisions-là, on n'a plus besoin de s'y référer. C'est tout ce que l'article fait. On a repris l'article au complet pour éviter des problèmes lors de la refonte.

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

Mme Harel: C'est une technique de rédaction des lois.

M. Drolet: Exact.

Mme Harel: Cela ne change pas la disposition qui était déjà en vigueur.

M. Drolet: Non, pas du tout.

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

M. Dufour: Mais cela ne parle pas de la répartition ou d'un pourcentage de distribution entre les transporteurs en vrac. Ce n'est pas ce que cela veut dire.

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

M. Drolet: Non, cela ne change strictement rien aux dispositions actuelles de la loi, sauf la référence, comme je vous le dis, à l'article 18 qui ne se fait plus parce qu'on va modifier l'article 18 comme on va le voir à l'article 5 du projet.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le ministre, mais, comme il est un peu passé minuit, j'aurais besoin d'un consentement pour poursuivre nos travaux. Est-ce qu'il y a consentement?

Des voix: Consentement, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): L'article 2, M. le Président, c'est le genre de disposition qu'on a adoptée dans les projets de loi précédents quant à la possibilité de vérifier l'utilisation des subventions.

Des voix: Adopté, M. le Président.

Mme Harel: Oui, adopté.

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

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Me permettez-vous, M. le ministre, de revenir sur la question du retrait de la disposition de l'article 18. C'est donc parce qu'il n'y a plus de divisions administratives. Donc, il y a eu abolition des divisions administratives. Pourquoi?

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

M. Drolet: C'est-à-dire que les divisions administratives étaient une fiction purement et simplement, et les administrés qui se présentaient à la Commission des transports et qui voulaient être entendus à la division du camionnage en vrac, vont dire: Non, non, ce n'est pas vrai. Vous avez une division de pratique à la Commission des transports, vous avez la possibilité d'être entendus en séance ou encore en audiences publiques, mais ce sont des divisions plutôt judiciaires. La division administrative comme telle n'existe pas, c'est l'organigramme de la Commission des transports, comme on connaît un organigramme de tous les organismes gouvernementaux. C'est un archaïsme qu'on retrouve dans la loi.

Mme Harel: Très bien, merci.

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

M. Côté (Charlesbourg): Concordance avec l'article 5 du projet de loi même si on est seulement à l'article 3.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

que l'article 3 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Même chose, M. le Président.

Des voix: Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): Cet article, M. le Président, vise à remplacer les divisions administratives de la Commission des transports du Québec par des sections administratives de manière à éliminer pour les administrés toute confusion avec les divisions judiciaires.

Par ailleurs, la description des sections administratives est retirée de la loi pour être transformée en pouvoir réglementaire de manière à prévoir d'éventuels changements des matières réglementées qui, autrement, nécessiteraient chaque fois des modifications législatives.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 5 est adopté?

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Avant de procéder à son adoption, j'aimerais faire le commentaire suivant. C'est vraiment du beau matériel de projet de loi omnibus.

M. Côté (Charlesbourg): Pas loin, il ne me manque pas beaucoup de temps pour penser à la même chose que vous.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 5 est adapté. J'appelle maintenant l'article 6.

M. Côté (Charlesbourg): Concordance avec l'article 5. De plus, il apporte une correction de concordance avec le texte de l'article 89 de la Loi sur les transports qui prévoit la modification par règlement des ordonnances générales de la Régie des transports maintenues en vigueur.

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

Mme Harel: M. le Président, cela étend la juridiction de la commission sur les ordonnances qui, présentement, auraient un caractère de validité qui pourrait être plaqué à l'inverse, pour parler par euphémisme.

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

M. Drolet: En fait, c'est peut-être plus exact de dire que cela précise la juridiction de la commission sur les ordonnances, car elle l'a déjà, mais quand on lit sa juridiction comme telle aux articles 31 et 32, on se pose toujours la question à savoir si on couvre l'ordonnance. Cela risque d'être souvent plaidé devant la commission.

Mme Harel: Cela va clarifier certainement la question. Les avocats ne pourront plus prendre d'action à partir du moment où il y aura sanction ou mise en vigueur du projet de loi. C'est bien. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 6 est adopté? Adopté. J'appelle maintenant l'article 7.

M. Côté (Charlesbourg): Cet article reprend les pouvoirs de la commission afin d'y inclure celui de tenir compte du type de clientèle transportée dans l'octroi des permis de transport par autobus et celui d'assortir certains permis de conditions ou de restrictions relatives à leur exploitation. Sans de tels pouvoirs, la Commission des transports du Québec se voit parfois dans l'obligation de refuser l'émission de permis pour des services utiles au public de crainte que leur exploitation ne nuise à d'autres services, étant donné son incapacité à restreindre cette exploitation à ce qui est réellement utile.

De plus, cet article prévoit la disparition du pouvoir désuet en matière de révision des tarifs des organismes publics de transport en commun et de reconnaissance d'organismes. D'autres corrections sont par le fait même apportées pour éliminer erreurs et répétitions.

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

Mme Harel: C'est une disposition qui réaménagement, finalement, les conditions pour l'exploitation d'un permis. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 7 est adopté. J'appelle maintenant l'article 8.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. M. le Président, bien que le texte actuel de l'article 80 de la loi soit conforme à la charte des droits, il convient d'en préciser la portée de manière à ce que soit clairement établie la politique du gouvernement de ne pas autoriser de saisies sans mandat lorsqu'il est passible pour les agents de la paix de se procurer un mandat en temps utile, ce qui n'est toutefois pas le cas dans le cadre d'un

contrôle routier.

Mme Harel: Oui, c'est une disposition qui vient, dans le fond, réduire le nombre d'occasions où il pourrait y avoir saisie sans mandat. C'est donc une disposition que nous soutenons puisqu'elle vient bonifier, finalement, l'ensemble de l'intervention policière de manière qu'il y ait saisie de véhicule lors d'un contrôle routier, mais que, dans les autres cas, il faille un mandat.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 8 est adopté?

Mme Harel: Il faut bien voir que c'est un article qui vient restreindre les possibilités de saisie. Adopté.

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

Mme Harel: M. le ministre, si vous me le permettez, quant à l'article 7, qu'arrive-t-il...

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

Mme Harel: Oui. Qu'arrive-t-il au deuxième alinéa de l'article 32: Nulle association, fédération ou groupe n'est reconnu par la commission s'il est régi par le Code du travail (chapitre C-27) qu'on ne retrouve plus dans l'aménagement et qui disparaît?

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

M. Drolet: En fait, c'est qu'on fait disparaître à l'article 32, par le texte proposé, toute reconnaissance d'organismes devant la commission. Ce qu'on avait comme reconnaissance d'organismes, ce sont, notamment, des associations de transporteurs qui ne jouent pas un rôle comme celui que peuvent jouer les postes d'affectation en matière de camionnage en vrac, parce que les postes d'affectation sont titulaires de permis, ils ne sont pas reconnus comme organismes.

La commission a déjà reconnu certains organismes comme, je pense, l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants, mais ces associations ne jouent pas un rôle comme tel devant la Commission des transports du Québec. Leur intervention, cependant, devant la commission est toujours acceptée parce que la commission juge qu'elle ont un intérêt à intervenir, de sorte que la Fédération des commissions scolaires du Québec même pourrait peut-être dans certains domaines intervenir ou d'autres organismes comme celui-là.

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

Mme Harel: La reconnaissance par la commission n'octroyait pas de droit?

M. Drolet: Aucun.

Mme Harel: Il n'y a personne, il n'y a aucune association qui est brimée par le fait que cet alinéa soit écarté?

M. Drolet: Aucun droit et on se posait même la question à savoir si la commission devait se baser uniquement là-dessus pour dire qu'une personne avait un intérêt suffisant pour intervenir devant elle. C'est même source de confusion à l'heure actuelle, au moment où on se parle.

Mme Harel: Il n'y a eu aucune représentation de la part de quiconque au ministère sur cette question?

M. Drolet: Non. C'est une initiative du ministère d'épurer un peu la loi de ces choses*

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va. Est-ce que l'article 7 rouvert est adopté?

Mme Harel: Adopté, oui.

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

Loi sur le ministère des Transports

M. Côté (Charlesbourg): Cet article vise principalement à donner explicitement au ministre des Transports le pouvoir de conclure des contrats pour la desserte maritime du Grand-Nord. Le libellé de l'article proposé en fait explicitement un mandataire des expéditeurs et non du transporteur, de sorte qu'il n'ait pas à répondre des dommages causés aux marchandises par le défaut du transporteur. En clair, on confirme dans le projet de loi ce qu'on fait déjà actuellement sans assise légale.

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

Mme Harel: Est-ce qu'il y a eu des poursuites en justice contre le ministère en tant qu'expéditeur?

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

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, il faudrait peut-être faire la distinction. Ce n'est pas nécessairement une poursuite, cela peut être une réclamation.

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

Mme Harel: Se trouve-t-on à modifier la situation pour les dossiers? Non, ce n'est pas à caractère rétroactif.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qui est passé est passé. Non. Aucun effet rétroactif dans ce sens. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on donne un service qui est assumé presque en totalité par nous maintenant alors que le fédéral en payait une partie. C'est encore un dossier qui est sur la table, presque en voie de règlement, pour un ajout de cinq ans à cette desserte de la Basse-Côte-Nord qui est un peu différente de celle du Grand-Nord.

Mme Harel: Une desserte maritime qui se fait par bateau et qui fait quoi? La livraison?

M. Côté (Charlesbourg): De matériel au moment où les glaces sont disparues dans le Grand-Nord pour approvisionner certains villages inuit d'avril à septembre. Est-ce que c'est adopté, M. le Président?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 9 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 10.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 11.4 de la Loi sur le ministère des Transports donne au gouvernement un pouvoir réglementaire pour déterminer les conditions auxquelles doit satisfaire le ministre pour disposer d'un bien qu'il a acquis. La portée de ce pouvoir réglementaire, tout comme celle du pouvoir de disposer, devrait aussi viser les biens acquis par l'ancien ministère des Travaux publics et de l'Approvisionnement et transférés pour fins de gestion au ministère des Transports. Finalement, je pense qu'on n'a jamais prévu qu'avec la disparition du ministère des Travaux publics on puisse transférer les biens acquis à l'époque par les Travaux publics pour que le ministère des Transports puisse en disposer. C'est un trou qu'on vient combler.

Mme Harel: Adopté.

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

Loi sur la voirie

Mme Harel: Concernant l'article 11, mon collègue, le député de Joliette, leader

de l'Opposition, souhaiterait qu'on suspende nos travaux pour procéder à une plus vaste consultation.

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

M. Côté (Charlesbourg): Pour éviter, surtout en régions, qu'un bien acquis pour fins de voirie ne soit échangé ou aliéné alors qu'il est encore requis, il s'avère préférable de le préciser de manière que la vente ou l'échange puisse être annulé en cas d'erreur.

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

Mme Harel: Plus sérieusement, pour avoir eu l'occasion d'en parler avec le critique de l'Opposition en matière de voirie, nous adoptons la disposition.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 11 est adopté. J'appelle maintenant l'article 12.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 12 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous pouvez le constater, plus on en adopte, plus on est bon parce qu'on n'avait pas de papillon.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le projet de loi 99, Loi modifiant la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur la voirie, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le projet de loi 99 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 0 h 16)

(Reprise à 0 h 18)

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

Projet de loi 64

La commission reprend maintenant ses travaux pour procéder à l'étude détaillée du

projet de loi 64, Loi modifiant la Loi sur l'expropriation.

Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires?

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, c'est une loi qui affecte ou peut affecter des justiciables, comme on dit couramment. Alors, on aimerait connaître pleinement les intentions du législateur et peut-être qu'il les expose d'entrée de jeu. Nous procéderons ensuite à l'adoption de la loi.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je pense que, dans un premier temps, nous répondons à une demande du Tribunal de l'expropriation que j'ai ici, plus ou moins étoffée. Quant à la deuxième demande, effectivement, dans les commentaires exprimés lors de la deuxième lecture, elle avait un but d'économie, il faut le dire, en termes de piastres et de cents, sans vouloir pour autant léser un certain nombre de personnes.

On m'a convaincu, malgré la petitesse du projet de loi en termes d'intervention, que l'importance y était. C'est dans ce sens-là que nous avons décidé de le déposer pour régler ces deux problèmes particuliers.

Ce qu'il faut comprendre, c'est que, dans un des cas que nous verrons à l'étude article par article, cela permet de faire des expropriations en partie au lieu du tout. Donc, c'est de là que proviendraient certaines économies. Pour le gouvernement, par les temps qui courent, les économies sont importantes. Mais il faut le faire tout en s'assurant qu'il n'y a pas d'individus qui seront pénalisés.

M. Drolet.

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

Avis de transfert de propriété

M. Drolet: En ce qui concerne le premier article le tribunal a soumis ce qui suit. Dans la Loi sur l'expropriation, la façon de procéder habituelle, c'est d'envoyer un avis de transfert de propriété à l'exproprié qui l'informe en même temps que sa propriété est requise pour fins publiques. Pour que le transfert se fasse, vous devez déposer au bureau d'enregistrement l'avis que vous avez envoyé à l'exproprié. Ce que le tribunal a reçu comme procédure de certaines municipalités, c'est un avis de transfert qui a été envoyé à un exproprié mais sans qu'immédiatement on procède à l'enregistrement de cet avis. On est entré en communication avec l'exproprié pour

commencer à négocier sur le prix. Pendant tout ce temps, l'exproprié avait l'impression qu'il ne pouvait plus faire aucune transaction avec sa propriété parce qu'il était en procédure d'expropriation.

Ce qui est arrivé, c'est que la municipalité ne s'entendait pas, par exemple, sur le montant de l'indemnité à verser à l'exproprié, produisait ensuite devant le tribunal un désistement, c'est-à-dire qu'on ne désire plus se porter acquéreur de la propriété. Le tribunal n'avait qu'à prendre acte de ce désistement et, à ce moment, s'il y avait eu des dommages causés à l'exproprié par le fait qu'on avait retenu en quelque sorte sa propriété, qu'on l'avait tenu en haleine pendant des mois quand ce n'est pas des années, le tribunal ne pouvait pas intervenir.

En obligeant l'expropriant, après l'enregistrement, à déposer au tribunal l'avis de transfert de propriété, le tribunal, lorsqu'il recevra une procédure de désistement, pourra dire à ce moment: Vous devez faire une rétrocession parce que vous avez ouvert un dossier, vous avez enregistré l'avis de propriété, vous m'en avez informé par le dépôt, vous êtes devenu propriétaire du bien de l'exproprié et, par conséquent, vous devez maintenant rétrocéder la propriété avec tous les frais que cela peut impliquer. Il s'agit surtout d'une mesure d'information du tribunal pour lui permettre par la suite de préserver les droits de l'exproprié.

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

Mme Harel: Oui. Alors, M. le Président, je pense bien qu'on pourrait adopter l'article 1. J'ai commis une sorte de discours un peu confus en deuxième lecture sur cette question, mais je crois que cette disposition ne fait pas problème. Au contraire, elle assure une plus grande équité à l'exproprié et lui permet de mieux connaître, finalement, l'étendue de ses droits. Alors, l'article 1 est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 1 est adopté. J'appelle maintenant l'article 2. M. le ministre.

Expropriation partielle d'un immeuble

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, dans le cas de l'expropriation partielle d'un immeuble, il arrive parfois qu'une partie de la partie restante puisse encore être convenablement utilisée. Alors, le tribunal n'a présentement que le pouvoir d'ordonner l'expropriation totale de l'immeuble, ce qui entraîne des déboursés inutiles et parfois considérables pour l'expropriant, alors que l'expropriation partielle du résidu serait suffisante pour

assurer une juste indemnisation de l'exproprié. L'expropriation partielle du résidu permettrait à l'expropriant d'éviter un certain gaspillage de fonds. C'était l'objectif visé par cet article.

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

Mme Harel: Dorénavant, ce sera donc la Cour provinciale, parce qu'il y a une commission parlementaire qui étudie l'abolition du Tribunal de l'expropriation. C'est, finalement, le transfert de sa juridiction à la Cour provinciale.

En fait, le problème c'est si un exproprié a une partie seulement de son immeuble, parce qu'on parle d'un immeuble. On ne parle pas de terrains, de propriétés; on parle d'un immeuble. C'est aberrant. Je ne peux pas m'imaginer qu'il s'agirait juste d'exproprier un étage de l'immeuble et que les autres étages ne le seraient pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ou le tambour d'en arrière.

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

M. Drolet: Lorsqu'on parle d'immeuble...

Mme Harel: Cela comprend le terrain.

M. Drolet: ...cela comprend le terrain. C'est parce qu'on parle en général de biens immeubles par opposition aux biens meubles qui ne peuvent, eux, être expropriés que comme accessoires des immeubles. C'est du terrain restant. C'est sûr que cela ne peut pas être une partie d'une bâtisse.

Mme Harel: À ce moment, une disposition semblable donne quand même droit à l'expropriation d'une partie seulement de la partie restante. On lit donc: "ordonner l'expropriation totale ou partielle de la partie restante si cette partie ne peut plus être convenablement utilisée en tout ou en partie".

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

M. Drolet: Présentement, dans la Loi sur l'expropriation, à l'article 65, l'expropriant ou l'exproprié peut demander au tribunal, dans le cas d'une expropriation partielle d'un terrain - prenons un terrain - que tout le terrain soit exproprié si la partie restante ne peut plus convenablement être utilisée. Cela peut même être l'exproprié et dans certains cas - en tout cas, c'est ce que nous a soumis le tribunal - l'exproprié lui-même demande d'être indemnisé pour une partie supplémentaire de la partie restante,

mais pas toute la partie restante parce qu'il a l'intention de s'en garder une partie, justement, pour faire autre chose que ce qu'il faisait auparavant avec l'ensemble de son terrain. Le tribunal ne peut pas lui accorder sa demande parce que ce que prévoit la loi à l'heure actuelle, c'est ou bien vous expropriez uniquement une partie de l'immeuble ou encore, à la demande de l'exproprié ou de l'expropriant, le tribunal ordonne l'expropriation totale du résidu. Il ne peut pas dire: J'ordonne l'expropriation partielle du résidu, même si cela fait l'affaire de l'exproprié. L'article 65 parle bien d'expropriation totale du résidu. C'est une question de séparation des terrains, des immeubles.

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

Mme Harel: Faisons une sorte de théorie des ensembles: le tribunal pouvait exproprier une partie seulement, mais, pour la partie restante, si tant est qu'il l'expropriait, il devait le faire en totalité. Il ne pouvait pas le faire en partie.

M. Drolet: C'est cela.

Mme Harel: D'accord.

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

M. Dufour: Pourquoi, dans l'article, mentionnez-vous spécifiquement "le cas d'une ferme" pour l'expropriation partielle? Cela pourrait être une entreprise, une industrie. Si, par exemple, expropriez une partie d'un terrain ou d'une bâtisse compromet l'entreprise, comment pourrait-elle s'en sortir? Pourquoi êtes-vous obligés de nommer une ferme par rapport à une entreprise quelconque? Vous pourriez dire, au lieu "d'une ferme", même dans le cas d'une entreprise si l'expropriation partielle compromet sérieusement son exploitation et là, on couvrirait les cas.

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

M. Drolet: C'est que d'abord, à l'heure actuelle, cette partie de l'article n'est pas touchée. Même dans l'article 65 on dit: "Il en est de même dans le cas d'une ferme si l'expropriation partielle compromet sérieusement son exploitation." Cette partie de l'article n'est pas du tout touchée. Ce pourquoi on ne parle que de fermes, c'est qu'il y a des dispositions spécifiques dans la Loi sur l'expropriation pour les fermes et pour les fonds de commerces et entreprises. Vous n'avez pas le même type de dispositions parce que bien souvent vous avez différentes

lois qui peuvent s'appliquer à ce niveau et une procédure d'évaluation aussi qui est différente. Nous, on n'a pas touché du tout à cet article parce que le tribunal n'a rien demandé.

M. Dufour: Je viens de perdre mon "filibuster".

Des voix: Ha! Ha!

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 3. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 3 est adopté. Est-ce que le titre du projet de loi 64, Loi modifiant la Loi sur l'expropriation, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que le projet de loi 64 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je voudrais remercier l'ensemble de la commission, Mme la députée de Maisonneuve, M. le député de Jonquière, ainsi que leurs conseillers, de même que mes collègues et aussi mes supporteurs, comme je les ai appelés tantôt, du ministère qui ont travaillé sans relâche pour qu'on arrive à ce à quoi nous arrivons ce soir. Je pense que ce que nous avons fait comme travail devrait nécessairement avoir des résultats sur le terrain en termes d'amélioration de certaines conditions dans le domaine du taxi.

Nous ne devons pas oublier que nous avons franchi un pas extrêmement important au niveau de la décentralisation, de même qu'au niveau de la location de permis. C'est une étape additionnelle qui devrait permettre normalement au plan de rachat d'avoir un peu d'oxygène et d'atteindre un rendement souhaité par tout le monde. De même, toutes les lois qui devraient normalement nous permettre d'améliorer la situation au niveau des CIT, c'était une série de mesures qui étaient souhaitées par les gens qui, au ministère, ont à vivre quotidiennement avec un ensemble de problèmes, une diversité de

problèmes.

Nous voulons vous remercier, M. le Président, pour votre générosité dans le temps de parole, de même que dans votre façon de mener cette discussion qui aboutit ce soir à l'adoption de nos six projets de loi. Merci, M. le Président.

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

Mme Harel: Je vais en profiter pour remercier le député de Jonquière qui nous a accompagnés durant cette séance et les députés ministériels qui ont eu la patience d'assister à toutes ces discussions fort techniques.

J'aimerais profiter de l'occasion pour féliciter le ministre de son initiative qui a consisté à permettre à l'Opposition de rencontrer les spécialistes du ministère dans les différents domaines des lois que nous avons étudiées de façon à mieux connaître les intentions dites du législateur pour que cela devienne vraiment les intentions du législateur et pas seulement les intentions des rédacteurs. De notre côté, ce n'est pas toujours facile, parce qu'il n'y a pas, comme c'est le cas du côté gouvernemental, la possibilité d'avoir à notre disposition des équipes très diversifiées, mais je remercie mes deux coéquipiers pour leur collaboration sans laquelle je n'aurais pas pu étudier avec vous ces six projets de loi.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, Mme la députée de Maisonneuve. Je tiens personnellement à remercier tous les intervenants à cette commission qui ont si généreusement facilité la tâche du président.

La commission de l'aménagement et des équipements ajourne maintenant ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 34)