

QUE l'entente à intervenir entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec visant la modification de la PARTIE VII de l'Entente relative à l'administration par le Québec de la Partie IX de la Loi sur la taxe d'accise (L.R.C., (1985), c. E-15) concernant la taxe sur les produits et services, dont le texte sera substantiellement conforme au texte joint à la recommandation du présent décret, soit approuvée;

QUE le ministre du Revenu et le ministre délégué aux Affaires intergouvernementales canadiennes soient autorisés à signer cette entente.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
JEAN ST-GELAIS

37152

Gouvernement du Québec

### **Décret 1279-2001, 24 octobre 2001**

CONCERNANT la nomination d'un membre du conseil d'administration de l'École nationale de police du Québec

ATTENDU QUE l'article 7 de la Loi sur la police (2000, c. 12) institue l'École nationale de police du Québec;

ATTENDU QUE l'article 18 de cette loi prévoit que l'École nationale de police du Québec est administrée par un conseil d'administration de quinze membres et que dix d'entre eux sont nommés par le gouvernement pour une période de deux ans, dont trois personnes provenant des associations représentatives des policiers, après consultation de ces dernières;

ATTENDU QUE l'article 21 de cette loi prévoit que les membres du conseil d'administration, autres que le directeur général, ne sont pas rémunérés, sauf dans les cas, aux conditions et dans la mesure que peut déterminer le gouvernement, mais qu'ils ont cependant droit au remboursement des dépenses faites dans l'exercice de leurs fonctions, aux conditions et dans la mesure que détermine le gouvernement;

ATTENDU QUE par le décret numéro 1497-2000 du 20 décembre 2000, monsieur Alain Simoneau, président de la Fraternité des policiers et policières de la Communauté urbaine de Montréal, a été nommé membre du conseil d'administration de l'École nationale de police du Québec, provenant des associations représentatives des policiers;

ATTENDU QUE monsieur Alain Simoneau a remis sa démission à titre de membre du conseil d'administration de l'École nationale de police du Québec et qu'il y a lieu de pourvoir à son remplacement;

ATTENDU QUE les associations représentatives des policiers ont été consultées;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre de la Sécurité publique:

QUE monsieur Georges Painchaud, président de la Fraternité des policiers et policières de la Communauté urbaine de Montréal, soit nommé membre du conseil d'administration de l'École nationale de police du Québec, provenant des associations représentatives des policiers, pour un mandat se terminant le 19 décembre 2002, en remplacement de monsieur Alain Simoneau;

QUE monsieur Georges Painchaud, membre du conseil d'administration de l'École nationale de police du Québec en vertu du présent décret, soit remboursé des frais de voyage et de séjour occasionnés par l'exercice de ses fonctions conformément aux règles applicables aux membres d'organismes et arrêtées par le gouvernement par le décret numéro 2500-83 du 30 novembre 1983 compte tenu des modifications qui y ont été ou qui pourront y être apportées, dans la mesure où il n'est pas remboursé de ces frais par son employeur.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
JEAN ST-GELAIS

37153

Gouvernement du Québec

### **Décret 1280-2001, 24 octobre 2001**

CONCERNANT le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 3 de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12), le ministre des Transports doit prendre les mesures destinées à améliorer les systèmes de transport en les coordonnant et en les intégrant;

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 4 de cette loi, le ministre peut accorder des subventions aux fins de transport;

ATTENDU QU'il y a lieu d'instaurer un programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant;

ATTENDU QUE, en vertu du Règlement sur la promesse et l'octroi de subventions (R.R.Q., 1981, c. A-6, r. 22) et ses modifications subséquentes, tout octroi et toute promesse de subvention doivent être soumis à l'approbation préalable du gouvernement, sur recommandation du Conseil du trésor, lorsque le montant de cet octroi ou de cette promesse est égal ou supérieur à 1 M\$ ;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports :

QUE soit approuvé le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, annexé au présent décret.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
JEAN ST-GELAIS

## PROGRAMME DE SUBVENTIONS À L'ADAPTATION DES TAXIS POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES SE DÉPLAÇANT EN FAUTEUIL ROULANT

### PRÉAMBULE

Le 29 mars 2001, lors de son discours sur le budget portant sur l'année budgétaire 2001-2002, la ministre des Finances du Québec, madame Pauline Marois, annonçait l'octroi au ministère des Transports de crédits additionnels de 1,4 M\$ par année, et ce, pour une période de cinq ans à compter de 2001-2002 dans le but de financer le Programme de subventions à l'adaptation de taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Il a été prévu que les crédits requis en 2001-2002 seraient pourvus à même le fonds de suppléance.

Le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant a pour objectif de doter le Québec d'un parc comprenant un minimum de 4 % du total des taxis disponibles qui pourront accueillir des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, et ce, autant sur une base nationale que sur une base régionale.

Le programme aura permis, au terme de l'année budgétaire 2005-2006, l'adaptation de 70 taxis par année, réalisant ainsi l'objectif d'un parc québécois de 350 taxis adaptés répartis sur l'ensemble du territoire.

Il s'adresse directement aux titulaires de permis de propriétaire de taxi désireux d'offrir leurs services aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et au milieu institutionnel, tels les organismes de transport adapté, les centres hospitaliers et les commissions scolaires.

Pour l'année 2001-2002, il est prévu une subvention maximum de 19 000 \$ par taxi, dont 70 % payable au moment de l'acceptation de la subvention et le solde de 30 % à la sortie de l'usine, après la délivrance d'un certificat de vérification mécanique.

### LES OBJECTIFS

Le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant répond à de multiples objectifs :

— permettre au milieu institutionnel, dont les organismes de transport adapté et les commissions scolaires, de faire davantage appel à un mode de transport moins spécialisé et plus accessible ;

— répondre aux demandes à caractère privé des personnes se déplaçant en fauteuil roulant ;

— accroître la capacité d'accueil du Québec en matière de tourisme adapté aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant ;

— doter l'ensemble des régions du Québec d'un parc comprenant un minimum de 4 % de taxis adaptés, soit 350 véhicules, et assurer la disponibilité d'au moins un taxi adapté par municipalité régionale de comté ;

— réduire les coûts du Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées et répondre ainsi à un nombre accru de demandes ;

— accroître la participation de l'industrie du taxi aux activités du Programme d'aide au transport adapté pour les personnes handicapées.

### L'ADMISSIBILITÉ AU PROGRAMME

#### La clientèle

Le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant s'adresse à toute personne, physique ou morale, titulaire d'un permis de propriétaire de taxi approprié. Les intermédiaires en service de transport par taxi (associations de service) sont admissibles au programme de subventions, en autant qu'ils soient titulaires du permis de propriétaire de taxi approprié.

#### Le type de véhicule

Pour être admissible au Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, le véhicule doit être neuf, de type mini-fourgonnette, version allongée lorsqu'elle

est disponible, comprenant quatre portes latérales et être muni d'un système de verrouillage et de déverrouillage automatique des portes actionné à partir de la place du conducteur.

### Les adaptations requises

Une fois adaptés, les véhicules doivent répondre aux caractéristiques minimales suivantes :

— la rampe d'accès ou la plate-forme élévatrice doit avoir une capacité minimale de 272 kilogrammes (600 livres) et une largeur utilisable de 736 millimètres (29 pouces) ;

— la pente de la rampe d'accès, si le véhicule en est muni, ne doit pas dépasser 12° ; la rampe doit être revêtue d'un matériau antidérapant ;

— l'ouverture de la porte utilisée pour l'embarquement des fauteuils roulants et de leur occupant (côté droit du véhicule) doit avoir un dégagement minimal de 1 422 millimètres (56 pouces) de hauteur et de 800 millimètres (31,5 pouces) de largeur ;

— l'aménagement doit comporter un minimum de deux places pour les fauteuils roulants. À cette fin, l'habitacle doit avoir un dégagement minimal de 1 447 millimètres (57 pouces) de hauteur vis-à-vis les places pour les fauteuils et de 1 473 millimètres (58 pouces) de largeur entre les poteaux B. L'espace libre entre le siège du conducteur et la banquette arrière doit être d'au moins 1 320 millimètres (52 pouces) ;

— chaque fauteuil roulant doit être retenu au sol au moyen de pièces de fixation reliées à quatre points d'ancrage ; une ceinture de sécurité comprenant une bande diagonale (baudrier) et une ceinture pelvienne doivent être prévues pour son occupant ;

— tout fauteuil roulant doit être installé de manière que son occupant soit tourné vers l'avant du véhicule ;

— le plancher de l'habitacle doit être recouvert d'un matériau antidérapant ;

— la banquette arrière du véhicule doit être conservée ;

— dans le cas d'une conversion comportant un toit surélevé, celui-ci doit être constitué d'arceaux d'acier capables de supporter une fois et demie la masse à vide du véhicule et d'empêcher la dislocation du véhicule en cas d'accident ;

— aucun véhicule comportant une rampe d'accès ou une plate-forme élévatrice pour embarquement par l'arrière du véhicule n'est admissible au présent programme de subventions. Les portes motorisées sont autorisées, mais ne sont pas admissibles au programme.

### Les normes de sécurité du Canada

Pour qu'un véhicule soit admissible au Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, les conversions doivent rencontrer les normes respectives de sécurité des véhicules automobiles du Canada et être exécutées par une entreprise accréditée par Transports Canada dans le cas d'une entreprise canadienne autorisée à apposer la marque nationale de sécurité (annexe I). Les véhicules convertis à l'étranger devront être inscrits à la rubrique « Véhicules modifiés pour les personnes handicapées » de la liste des véhicules admissibles des États-Unis produite par Transports Canada.

### LES MODALITÉS D'APPLICATION

#### La sélection des candidats

La sélection des dossiers est faite sur la base du premier arrivé, premier servi, selon la date de réception de la demande de subvention. Dans le cas où un même titulaire de permis de propriétaire de taxi produit plus d'une demande de subventions dans une même année budgétaire, toute demande subséquente à la première sera mise de côté et sera réévaluée dans les trois derniers mois de l'année budgétaire à la lumière des autres demandes et des crédits disponibles. Si la répartition des subventions le permet selon les modalités prévues par le programme, les demandes pourront être accordées. Advenant que les crédits ne sont pas disponibles dans les trois derniers mois, ces demandes seront considérées en début d'année budgétaire suivante à la suite des demandes déposées lors de l'année budgétaire précédente par les autres titulaires de permis de propriétaire de taxi.

Pour la première année du programme, le rang des projets soumis dès l'annonce du ministre des Transports sera déterminé par le dépôt d'une lettre signifiant l'intérêt du requérant pour le programme au bureau du ministre des Transports identifié à cette fin. De plus, ce requérant devra s'être conformé aux exigences de la section « Le contrat » à l'intérieur d'un délai de 14 jours après qu'il lui aura été signifié que les formulaires sont disponibles.

## La répartition géographique et le rythme de développement

Le tableau « Objectifs de répartition des taxis adaptés sur une base régionale » de l'annexe II indique les objectifs quant au nombre d'adaptations, après cinq (5) ans, pour chaque municipalité régionale de comté et pour chaque communauté urbaine. Pour certains de ces territoires, des objectifs de répartition plus raffinés ont été développés en respectant le découpage des territoires des permis de propriétaire de taxi.

Cette répartition pourra être modifiée en cours de programme dans le but de tenir compte des modifications territoriales aux municipalités, aux municipalités régionales de comté, ainsi qu'aux agglomérations de taxi, et ce, pour maintenir l'objectif de 4 % de taxis adaptés par municipalité régionale de comté ou agglomération de taxi.

Le tableau indique également le nombre théorique d'adaptations par année. Ce nombre ne peut être inférieur à 1, à moins que l'objectif quant au nombre d'adaptations après cinq ans pour ce territoire ne soit atteint.

Étant donné que le nombre total théorique d'adaptations par année pour l'ensemble du Québec (160 adaptations) dépasse la capacité du programme en vertu des crédits alloués (70 adaptations en moyenne par année), le ministère des Transports joue le rôle d'arbitre dans la répartition territoriale des subventions. Il joue ce rôle en recherchant l'équilibre entre les territoires en cours de développement du programme, compte tenu des demandes de subvention déposées.

Toute demande de subvention qui a pour effet de faire dépasser, dans une même année, l'objectif de 1 % du nombre de taxis adaptés dans un même territoire, est dans un premier temps placée en attente. Ces demandes sont réexaminées, dans les trois (3) derniers mois de l'année financière, à la lumière des demandes en provenance de l'ensemble du Québec. Ces demandes, si elles ne peuvent être comblées en raison du plafond fixé pour l'année, seront considérées au début de l'année budgétaire suivante.

## Les autorisations spécifiques

Le ministère des Transports peut, à titre exceptionnel, accorder une subvention pour un projet qui ne rencontre pas les normes du programme quant au type de véhicule utilisé et quant aux normes d'adaptation. Le ministère des Transports n'utilise ce pouvoir exceptionnel que dans le cadre d'un projet expérimental ou dans le but de combler un besoin régional qui, autrement, ne pourrait l'être.

## Le contrat

Une demande de subvention est complète lorsque le requérant :

— a conclu, avec un concessionnaire autorisé, une offre d'achat conditionnelle d'un véhicule neuf en mesure de subir les travaux d'adaptation requis ;

— a choisi, par voie de soumission, une entreprise parmi celles qui sont accréditées par Transports Canada pour effectuer les travaux d'adaptation. La soumission doit inclure un délai de livraison qui commence à courir à partir de la date de signature du contrat entre l'entreprise et le titulaire de permis de propriétaire de taxi ;

— a rempli et signé le formulaire de demande de subvention prescrit ;

— a fait parvenir au ministère des Transports le formulaire de demande de subvention ainsi qu'une copie de l'offre d'achat conditionnelle et de l'offre de service de l'entreprise choisie pour effectuer les travaux d'adaptation.

En signant le formulaire de demande de subvention, la personne qui demande la subvention convient :

— de procéder à l'achat, si tel n'est pas déjà le cas, du véhicule identifié dans l'offre d'achat conditionnelle ;

— de faire effectuer les adaptations conformément à la soumission déposée lors de la demande ;

— avoir été informée que les adaptations requises pour être admissibles au présent programme de subventions peuvent annuler ou altérer les programmes de garantie offerts par les constructeurs de véhicules automobiles. Il revient à chaque personne présentant une demande de subvention de s'informer sur le sujet auprès de son concessionnaire d'automobiles, du constructeur de véhicules automobiles ou auprès de l'entreprise choisie pour effectuer les adaptations ;

— de maintenir en tout temps, lorsque le véhicule est en service, au moins un espace pour fauteuil roulant, sauf au moment de l'exécution d'une course qui ne prévoit pas la nécessité d'un tel espace ;

— que l'information à l'effet qu'elle a obtenu une subvention pour adapter son véhicule, soit divulguée à la Commission des transports du Québec pour que celle-ci soit ajoutée à son dossier et que la Commission des transports du Québec puisse aviser le ministère des Transports du Québec d'une éventuelle demande de transfert du véhicule et/ou du permis de propriétaire de taxi par le

titulaire. La Commission des transports du Québec maintiendra un code de blocage d'une période de 15 jours ou moins, selon les indications du ministère des Transports, sur toute demande de transfert du véhicule et/ou du permis de propriétaire de taxi. Cette procédure a pour but de s'assurer du respect des engagements contractés en application du présent programme ;

— d'informer le ministère des Transports du nom et du numéro de téléphone de l'association de service dont elle est membre, ou du numéro de téléphone public pour effectuer une réquisition de service, dans le cas d'un propriétaire de taxi indépendant. Le ministère des Transports doit être avisé de tout changement ;

— d'accepter que son nom et ses coordonnées soient divulgués ;

— d'utiliser le véhicule comme taxi pour un minimum de cinq (5) ans. Si le véhicule ainsi que le permis qui y est rattaché sont vendus et transférés à un autre titulaire de permis de propriétaire de taxi avant cette échéance, le prix de la vente devra être le même que si le véhicule n'était pas équipé pour accueillir des fauteuils roulants. Dans un tel cas, l'acquéreur doit s'engager auprès du ministère des Transports du Québec à respecter les termes du programme de subventions pour la période qu'il reste à écouler au contrat. De plus, dans le cas où seul le véhicule est vendu à un propriétaire de taxi d'un territoire de taxi autre que le sien, la transaction doit faire l'objet d'une autorisation par le ministère des Transports du Québec. Si le véhicule est vendu dans un marché secondaire (à un particulier), le titulaire de permis de propriétaire de taxi doit rembourser au ministère des Transports un montant qui représente la somme totale de la subvention multipliée par le nombre de mois complets qu'il reste à écouler au contrat et divisée par 60, à moins que ce titulaire ne mette en service, à ses frais, un nouveau taxi adapté de modèle plus récent et conforme aux normes du présent programme de subventions ;

— d'agir sans discrimination dans le traitement des demandes de transport des personnes handicapées ;

— de respecter en tout temps la tarification en vigueur lorsqu'une personne handicapée fait appel à ses services ;

— de faire appel uniquement à des chauffeurs (incluant le propriétaire s'il conduit lui-même le taxi) ayant suivi le programme de formation relatif au transport des personnes handicapées, lorsqu'une telle formation est obligatoire pour les nouveaux chauffeurs du territoire qu'elle dessert ;

— de fournir au ministère des Transports tout rapport statistique exigé. Cette exigence n'a que pour seul but de procéder à une évaluation du programme. Cette exigence ne doit pas constituer un fardeau administratif déraisonnable.

Toute personne qui ne respectera pas ces quatre dernières obligations sera inadmissible à une prochaine demande de subvention pendant les cinq années suivantes.

## LES MODALITÉS DE VERSEMENT DE LA SUBVENTION

Lorsque la demande de subvention est acceptée, que le véhicule est acheté et que l'entreprise qui effectuera les adaptations est choisie (ce choix relève du titulaire de permis de propriétaire de taxi en autant que toutes les adaptations sont conformes aux normes de Transports Canada pour ce véhicule), le ministère des Transports du Québec verse 70 % de la subvention accordée à l'aide d'un chèque libellé conjointement au titulaire de permis de propriétaire de taxi et à l'entreprise choisie. Le solde de 30 % est versé selon les mêmes modalités, sur remise d'une copie de la facture finale, dans les jours qui suivent la livraison du véhicule transformé, après la vérification mécanique effectuée par un mandataire accrédité par la Société de l'assurance automobile du Québec conformément au paragraphe 8<sup>o</sup> de l'article 521 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2) ou de toute modification pouvant être apportée à cette disposition. Le coût de la vérification doit être inclus dans la soumission déposée par l'entreprise choisie pour effectuer les adaptations et assumé par celle-ci. Cette entreprise est, de plus, responsable de l'envoi au ministère des Transports du rapport de vérification mécanique.

### Le montant de la subvention

Pour l'année budgétaire 2001-2002, le montant maximal de la subvention est fixé à 19 000 \$. Une indexation de ce montant pour les années ultérieures du programme peut être déterminée par le ministre des Transports, dans le respect des crédits alloués et des objectifs quant au nombre d'adaptations.

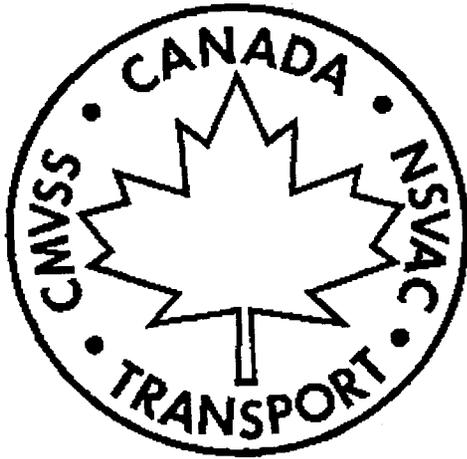
## LA RÉTROACTIVITÉ DU PROGRAMME

Le programme s'applique aux adaptations effectuées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2001. La subvention sera versée même si les adaptations ne rencontrent pas toutes les normes du programme, étant donné que celles-ci n'étaient pas connues à cette date. Les adaptations doivent toutefois avoir été effectuées sur un véhicule neuf conformément à la section «Les normes de sécurité du Canada».

La personne qui désire profiter de cette rétroactivité doit se conformer aux dispositions des sections «La sélection des candidats» et «Le contrat».

## ANNEXE I

### MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ



## ANNEXE II

### OBJECTIFS DE RÉPARTITION DES TAXIS ADAPTÉS SUR UNE BASE RÉGIONALE

Municipalité régionale de comté <sup>1</sup>	Nombre de taxis	Adaptations possibles après 1 an <sup>2</sup>	Objectif d'adaptations après 5 ans
Abitibi	15	1	1
Abitibi-Ouest	5	1	1
Acton	2	1	1
Antoine-Labelle	20	1	1
Argenteuil	16	1	1
Arthabaska	26	1	1
Asbestos	5	1	1
Avignon	5	1	1
Basse-Côte-Nord	7	1	1
Beauharnois-Salaberry	44	1	2
Beauce-Sartigan	29	1	1

Municipalité régionale de comté <sup>1</sup>	Nombre de taxis	Adaptations possibles après 1 an <sup>2</sup>	Objectif d'adaptations après 5 ans
Bécancour	5	1	1
Bellechasse	10	1	1
Bonaventure	8	1	1
Brôme-Missisquoi	25	1	1
Caniapiscau	5	1	1
Champlain	342	3	13
Charlevoix	7	1	1
Charlevoix-Est	7	1	1
Coaticook	5	1	1
Communauté urbaine de l'Outaouais	159	2	6
Agglomération de l'Est-de- Montréal	328	3	13
Agglomération de Montréal	3 883	38	155
Agglomération de l'Ouest-de- Montréal	265	3	10
Total Communauté urbaine de Montréal	4 476	44	178
Agglomération de Charlesbourg	38	1	1
Agglomération de l'Est-de- Québec	51	1	2
Agglomération de Québec	437	4	17
Agglomération de Sainte-Foy-Sillery	100	1	4
Autres	14	1	1
Total Communauté urbaine de Québec	640	8	25
D'Autray	18	1	1
Denis-Riverin	5	1	1
Desjardins	49	1	2
Deux-Montagnes	41	1	2

Municipalité régionale de comté <sup>1</sup>	Nombre de taxis	Adaptations possibles après 1 an <sup>2</sup>	Objectif d'adaptations après 5 ans
Drummond	37	1	1
Francheville	84	1	3
Jamesie	26	1	1
Joliette	33	1	1
Kamouraska	10	1	1
Kativik	1	1	1
La Côte-de-Beaupré	13	1	1
La Côte-de-Gaspé	14	1	1
La Haute-Côte-Nord	8	1	1
La Haute-Yamaska	50	1	2
La Jacques-Cartier	15	1	1
La Matapédia	9	1	1
La Mitis	12	1	1
La Nouvelle-Beauce	10	1	1
Agglomération de Sherbrooke	76	1	3
Autres	11	1	1
Total La région sherbrookoise	87	2	4
La Rivière-du-Nord	50	1	2
La Vallée-de-la-Gatineau	16	1	1
Lac-Saint-Jean-Est	22	1	1
Lajemmerais	37	1	1
L'Amiante	13	1	1
L'Assomption	49	1	2
Laval	215	2	8
Le Bas-Richelieu	45	1	2
Le Centre-de-la-Mauricie	33	1	1
Le Domaine-du-Roy	33	1	1

Municipalité régionale de comté <sup>1</sup>	Nombre de taxis	Adaptations possibles après 1 an <sup>2</sup>	Objectif d'adaptations après 5 ans
Agglomération de La Baie	11	1	1
Agglomération de l'Ouest-du-Saguenay	30	1	1
Agglomération du Saguenay	38	1	1
Autres	3	1	1
Total Le Fjord-du-Saguenay	82	4	4
Le Granit	6	1	1
Le Haut-Richelieu	53	1	2
Le Haut-Saint-François	6	1	1
Le Haut-Saint-Laurent	6	1	1
Le Haut-Saint-Maurice	13	1	1
Le Val-Saint-François	8	1	1
L'Érable	10	1	1
Les Basques	3	1	1
Les Chutes-de-la-Chaudière	26	1	1
Les Collines-de-l'Outaouais	4	1	1
Les Etchemins	9	1	1
Les Jardins-de-Napierville	6	1	1
Les Laurentides	28	1	1
Les Maskoutains	38	1	1
Les Moulins	33	1	1
Les Pays-d'en-Haut	17	1	1
Les Îles-de-la-Madeleine	9	1	1
L'Île-d'Orléans	1	1	1
L'Islet	9	1	1

Municipalité régionale de comté <sup>1</sup>	Nombre de taxis	Adaptations possibles après 1 an <sup>2</sup>	Objectif d'adaptations après 5 ans
Lotbinière	8	1	1
Manicouagan	32	1	1
Maria-Chapdelaine	11	1	1
Maskinongé	12	1	1
Matane	14	1	1
Matawinie	19	1	1
Mékinac	3	1	1
Memphrémagog	16	1	1
Minganie	8	1	1
Mirabel	9	1	1
Montcalm	9	1	1
Montmagny	11	1	1
Nicolet-Yamaska	5	1	1
Pabok	14	1	1
Papineau	6	1	1
Pontiac	5	1	1
Portneuf	10	1	1
Rimouski-Neigette	47	1	2
Rivière-du-Loup	18	1	1
Robert-Cliche	11	1	1
Roussillon	80	1	4
Rouville	9	1	1
Rouyn-Noranda	47	1	2
Sept-Rivières	51	1	2
Témiscamingue	11	1	1
Témiscouata	10	1	1
Thérèse-de-Blainville	39	1	1

Municipalité régionale de comté <sup>1</sup>	Nombre de taxis	Adaptations possibles après 1 an <sup>2</sup>	Objectif d'adaptations après 5 ans
Vallée-de-l'Or	43	1	2
La Vallée-du-Richelieu	51	1	2
Vaudreuil-Soulanges	33	1	1
<b>Total général pour le Québec</b>	<b>7 907</b>	<b>160</b>	<b>351</b>

(1) Quel que soit le nombre de taxis en service dans une municipalité régionale de comté, il a été prévu au moins 1 taxi adapté.

(2) Le total d'adaptations possibles théoriques après un an dépasse celles qui sont prévues (70) au terme de la première année.

37154

Gouvernement du Québec

## Décret 1285-2001, 31 octobre 2001

CONCERNANT la Directive sur l'application de l'accord intergouvernemental sur les marchés publics entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État de New York

ATTENDU QUE l'entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État de New York sur les marchés publics, à être conclue par échange de lettres, a été approuvée par le gouvernement du Québec par le décret numéro 1233-2001 du 17 octobre 2001 ;

ATTENDU QUE cette entente a effectivement été conclue par échange de lettres entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État de New York en date du 30 octobre 2001, et que son entrée en vigueur a été fixée au 12 novembre 2001 ;

ATTENDU QUE, en vertu du paragraphe 10<sup>o</sup> de l'article 77 de la Loi sur l'administration publique (2000, c. 8), le président du Conseil du trésor a comme fonction de coordonner la mise en œuvre des accords de libéralisation des marchés publics conclus par le Québec ;

ATTENDU QUE, en vertu du premier alinéa de l'article 74 de cette loi, le Conseil du trésor peut, lorsqu'il estime qu'une question est d'intérêt gouvernemental, prendre une directive sur la gestion des ressources matérielles dans les ministères et les organismes de l'Administration gouvernementale concernés ;