



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 19 octobre 1999 — N° 20

Consultation générale sur le document intitulé
*Réforme du transport par taxi — Pour des services
de taxi de meilleure qualité (1)*

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 19 octobre 1999

Table des matières

Organisation des travaux	1
Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevrete	1
M. Yvan Bordeleau	3
Auditions	5
Association québécoise des intervenants du taxi (AQIT)	5
Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal	17

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Serge Deslières

Mme Margaret F. Delisle

- * Mme Suzanne Landry, AQIT
- * M. Jules Paré, idem
- * M. Gilles Truchon, idem
- * M. Richard Boyer, Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 19 octobre 1999

Consultation générale sur le document intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de taxi de meilleure qualité*

(Quinze heures trente-six minutes)

M. Guy Chevette

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre d'une consultation générale sur le document de consultation intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de taxi de meilleure qualité*.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y en a pas.

Organisation des travaux

Le Président (M. Lachance): Alors, merci. Je souhaite la bienvenue à tous les participants, tous les parlementaires. Nous allons entendre cet après-midi, contrairement à ce qui avait été...

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le ministre.

M. Chevette: Si vous me permettez, de consentement avec l'opposition officielle, nous retirerions de l'agenda la Commission des transports du Québec. Je viens de parler avec la présidente et un de ses collaborateurs, et nous les situerions à un autre moment à l'agenda. Compte tenu de l'heure et de la salle qui est prise à 18 heures, nous entendrions deux groupes, les deux groupes suivants, que vous avez sur votre liste, à savoir: l'Association québécoise des intervenants du taxi et également le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal, qui sont des gens de l'extérieur et qu'on pourrait entendre dès cet après-midi.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de l'Acadie, ça va?

M. Bordeleau: Oui, avec notre consentement. Oui.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, à ce moment-ci, étant donné que nous débutons les travaux de cette commission avec cette consultation publique, j'invite le ministre des Transports à bien vouloir faire ses remarques préliminaires.

M. Chevette: Oui, M. le Président, merci. Mesdames et messieurs de la commission, représentants d'organismes. Je voudrais tout d'abord saluer tous ceux qui participeront à cette commission et leur dire d'entrée de jeu que nous nous retrouvons ici aujourd'hui pour examiner et discuter ensemble de la réforme du taxi que notre gouvernement a rendue publique au printemps dernier.

Si j'en juge par le nombre de mémoires qui ont été préparés par des organismes ou des individus et déposés devant cette commission, cette question du taxi suscite un intérêt très généralisé. Je tiens donc à remercier tous ceux et celles qui ont consacré temps et réflexion à ce sujet. Je peux les assurer de toute mon attention à l'égard de leurs propositions et de leurs commentaires. Le nombre de mémoires déposés est impressionnant: 77. La variété des sources de ces mémoires provient tant des clients des services de taxi que des professionnels et des requérants de ces services. Dans le contexte actuel, ce qui m'apparaît important, c'est que tous se sont exprimés sur la question.

L'une des orientations fondamentales du projet de réforme soumis à votre analyse concerne le service tel que reçu et perçu par le client. Le ministère s'est traditionnellement intéressé aux transporteurs dans le secteur du taxi comme dans tous les autres secteurs du transport. Cette fois-ci, il continuera de s'y intéresser, mais il sera d'abord et avant tout également axé sur l'utilisateur. Et je pense que ça fait nouveau comme commission parlementaire: au lieu de penser exclusivement à ceux qui en vivent, on va demander à ceux qui ont des commentaires à faire comme consommateurs de le faire. La population exige de l'industrie la meilleure qualité de services possible, à l'instar des autres services dont elle bénéficie. Le ministère met donc l'accent sur cette vision client de l'industrie du taxi.

Je voudrais faire un rappel historique de l'industrie du taxi. Je crois qu'il est important de prendre conscience de l'importance de cette industrie du taxi. En 1998 — les derniers chiffres disponibles — il y avait 8 000 voitures de taxi et 17 000 chauffeurs. L'industrie du taxi, c'est une majorité de propriétaires artisans détenant une seule voiture dont ils partagent la conduite avec des chauffeurs locataires ou employés. C'est, d'autre part, des flottes totalisant 2 100 taxis et employant une grande partie des 17 000 chauffeurs. Les propriétaires sont regroupés en 57 ligues et environ 350 associations de services.

• (15 h 40) •

L'industrie du taxi, c'est également des services de limousine, de taxi spécialisé en limousine, de limousine de

grand luxe et d'autres services particuliers restreints. C'est aussi du transport scolaire, du transport adapté, du transport touristique, etc. Le taxi est une industrie majeure qui touche directement des milliers de travailleurs, sans compter les emplois indirects, notamment dans le secteur de l'automobile. C'est une industrie qui peut prendre une place encore plus grande, ce qui exige une évolution de son encadrement.

Le ministère des Transports assume un rôle essentiel à l'égard du transport par taxi. Il lui revient tout d'abord, premièrement, de répondre de l'encadrement juridique et réglementaire de cette industrie; il lui revient de concerner les actions des partenaires institutionnels; il lui revient de maintenir le dialogue avec les représentants des transporteurs; il lui revient de soutenir les initiatives de l'industrie; et il lui revient aussi de s'assurer de la qualité des services de taxi, de leur accessibilité la meilleure possible à la grandeur du territoire québécois. Le rôle du ministère consiste également à planifier les services de transport dans leur ensemble de façon à ce qu'ils répondent aux besoins de déplacements des divers groupes de citoyens.

En conformité avec ce rôle de coordination et de régulation, le ministère propose donc de revoir l'encadrement du transport de taxi parce qu'il a constaté diverses lacunes dans le fonctionnement actuel de ce service. Je ne mentionne que les principales. Les frontières municipales sur lesquelles sont établies les territoires de taxi ne correspondent plus nécessairement à la réalité de l'occupation du territoire et des déplacements qui s'ensuivent. Au gré des années et des situations particulières, l'émission des permis a manqué de rigueur et a amené à des distorsions dans la quantité et la qualité des services. La desserte par les taxis d'un équipement aussi stratégique que l'aéroport de Dorval a donné lieu à une problématique particulièrement lourde, n'en déplaise à certains ténors. Sur le plan international, l'image laissée aux étrangers lors de leurs visites au Québec semble négative. On connaît mal l'évolution réelle de cette industrie en termes d'achalandage et de chiffre d'affaires.

Au-delà de ces constats généraux, je me permettrai de mentionner certaines problématiques particulières qui affectent le fonctionnement des services de taxi et la perception qu'en ont les usagers. Au sujet du service, d'abord, régulier de taxi, les réquisitions des clients ne sont pas toujours satisfaites, notamment aux postes d'appels et aux aéroports. La qualité des chauffeurs et des véhicules est plus que variable, pour ne pas dire très, très variable. Les ligues de taxis sont parfois contestées. Certaines contestent l'interdiction de louer un taxi ou un permis.

Au sujet du service aux personnes handicapées maintenant, même si les taxis assument 40 % des déplacements de personnes handicapées et que cela représente un chiffre d'affaires annuel de 10 000 000 \$, l'industrie du taxi possède à peine 50 voitures adaptées. Pourquoi? C'est peut-être dû à des exigences — comme je l'ai appris vendredi passé, par exemple — trop élevées par rapport à une situation économique où on pourrait être plus réaliste.

On observe régulièrement des surcharges jugées discriminatoires imposées aux clients à mobilité réduite.

Au sujet du transport par limousine, eh bien, par exemple, les droits annuels des permis de limousine de grand luxe sont jugés excessifs — on verra si c'est vrai, on va entendre les gens: 5 000 \$. Le mode de fixation des tarifs du service manque de clarté, nous dit-on. La possibilité de spécialisation de taxi en limousine est limitée, encore diront certains autres.

Au sujet des permis restreints pour des véhicules ou des événements particuliers, eh bien, l'encadrement, on nous dit qu'il est trop complexe compte tenu de la marginalité des services.

Au sujet du transport des bénévoles, malgré que l'industrie en reconnaisse le bien-fondé, on constate des effets de débordement, surtout en milieu rural ou semi-rural.

Au sujet du taximètre à mémoire, l'industrie est réticente à ce nouvel outil proposé dans le cadre de la lutte au travail au noir et qui vise une meilleure gestion des opérations et une protection accrue du consommateur. On verra ce qu'on nous propose en échange.

Finalement, au sujet de la culture d'entreprise, eh bien, il semble que l'industrie se confine dans un marché protégé où la valeur du permis constitue un patrimoine intouchable et où l'incitation à améliorer le service est faible. On devra m'expliquer un peu pourquoi un permis à Sainte-Foy vaut 84 000 \$ alors qu'il en vaut 12 000 \$ à Beaufort.

Un nouvel encadrement, dans quel but? Voilà la question que je pose. Le nouvel encadrement recherché par le gouvernement doit répondre à des objectifs précis axés en priorité sur le client, comme je le mentionnais plus tôt. Le gouvernement s'assurera donc que sous l'effet de ce nouvel encadrement du taxi, le public puisse trouver une sécurité accrue dans ses déplacements, une disponibilité plus étendue des services, une qualité du service basée sur l'état du véhicule, les façons de faire des chauffeurs et l'organisation du service. En recherchant un service optimal pour le client, le gouvernement se préoccupe également de l'industrie. C'est pourquoi il veut s'assurer d'une rentabilité raisonnable de l'exploitation.

Voilà donc les éléments structurants de la discussion que nous aurons au cours des prochaines heures et des prochains jours. La préoccupation du gouvernement à l'égard du taxi, préoccupation qui est manifestement partagée par un grand nombre d'intervenants si je juge par l'intérêt suscité lors de cette consultation, cette préoccupation, dis-je, ne date pas d'hier. Même si l'industrie du taxi a toujours fait l'objet d'un contrôle public concrétisé par l'émission de permis de chauffeur et de taxi, l'encadrement de cette industrie a subi des changements majeurs qui ont pour effet de restreindre la tendance à la prolifération et à la disparité des services offerts. Des jalons ont marqué l'histoire de cette industrie: gel de permis, rachats de permis, modifications à la réglementation, resserrements des conditions d'exercice, etc. En 1997, le gouvernement a annoncé la révision de la Loi sur le transport par taxi, ce qui amène la présente démarche ou la démarche actuelle.

Je suis au fait bien sûr des réactions qui ont été exprimées depuis le dépôt du livre vert par le gouvernement. Je sais d'abord que la question du taximètre à mémoire fera l'objet de nombreuses discussions. Je sais aussi que la possibilité de décentraliser le contrôle de l'industrie suscite un questionnement important. On a vu Mme Boucher de Sainte-Foy s'exprimer aujourd'hui. Je sais également que les questions associées à l'empatement minimal et à l'âge maximal des véhicules sont très, très sensibles. Je connais facilement la réticence de l'industrie à toucher aux règles actuelles d'attribution des voyages aux postes d'attente.

Je constate donc, en conclusion, que le gouvernement, l'industrie du taxi, les partenaires intéressés, les représentants des usagers du service sont prêts à mettre sur la table leurs préoccupations et leurs idées sur l'évolution de ce secteur des transports. Je sens que, en discutant ensemble, nous pourrions assurément, et c'est mon vœu le plus profond, esquisser ensemble le profil futur du transport de taxi, et pour le bénéfice de ceux qui l'utilisent autant que pour ceux qui en vivent. Et j'arrive ici non pas avec des idées toutes faites, préconçues, avec une encyclique, comme je disais à Gilles Morin de Radio-Canada tantôt, toute préparée d'avance; je veux écouter, je veux bâtir. C'est dans cet esprit-là que j'aborde les travaux de cette commission et non pas dans un esprit de confrontation avec l'industrie ni avec les consommateurs sur ce point. Nous allons travailler ensemble à améliorer cette situation qui, je le crois, est de nature à améliorer la qualité de vie de nos concitoyens de facto. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre des Transports. Alors, j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de l'Acadie à nous faire part de ses remarques préliminaires. M. le député.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, tout comme le ministre, nous sommes très heureux, au niveau de l'opposition officielle, de voir qu'enfin le gouvernement va se pencher sur une industrie importante qui vit depuis plusieurs années une situation très difficile. Le gouvernement peut être assuré de l'appui de l'opposition officielle quand il s'agira de mettre en place de vraies mesures visant à améliorer cette industrie, les conditions de travail, la qualité de vie des chauffeurs de taxi et de leur famille et la qualité des services rendus à la clientèle. Par contre, quand le gouvernement tentera de régler ses problèmes en reportant le fardeau sur d'autres intervenants, nous le ferons savoir très clairement.

Il s'agit évidemment, comme l'a mentionné le ministre, d'une consultation très importante. Le document qui a été déposé, intitulé *Réforme sur le transport par taxi*, touche à des industries ou à des services excessivement importants à la fois pour les clientèles, les intervenants et pour l'évolution de notre société. On pense, par exemple, évidemment, au transport par taxi, transport par limousine,

transport adapté, transport médical, transport collectif, transport bénévole.

• (15 h 50) •

Alors, on a parlé tout à l'heure de l'importance de l'industrie du taxi. Je veux rappeler également que l'industrie du taxi — c'est quoi? — c'est 7 000 permis de taxi répartis dans les 57 agglomérations, dont près de 6 000 dans la grande région de Montréal et celle de Québec, 817 permis émis dans les 249 régions du Québec. Alors, on sait également que la valeur d'un permis qui varie grandement d'un endroit à l'autre peut quand même représenter une réalité excessivement importante quand on pense que, dans la région de Montréal, un permis de taxi peut avoir une valeur d'à peu près 70 000 \$, qui constitue essentiellement le régime de retraite des chauffeurs de taxi ou des propriétaires de taxi.

C'est aussi une industrie qui vit une situation très précaire. Il faut rappeler peut-être au ministre que, en termes de revenus nets, les chauffeurs de taxi du Québec arrivent au onzième rang sur 12, juste avant l'Île-du-Prince-Édouard, au niveau des revenus quand on regarde une étude publiée par Statistique Canada en 1997. Il faut également regarder que la proportion des véhicules qui ont 10 ans et plus est passée de 5,57 % en 1993 à 25,76 % en 1998, soit une augmentation de 350 %. Il faut aussi réaliser que le pouvoir d'achat des chauffeurs de taxi, compte tenu les revenus relativement bas, a diminué de façon marquée, en même temps que celui de tout le monde, au cours des dernières années. On a affaire aussi à une industrie où la demande est en décroissance. Alors, demande en décroissance signifie revenus en décroissance pour les chauffeurs de taxi, pour les propriétaires de taxi, moins de moyens pour améliorer concrètement les équipements et la qualité du service associée à des équipements qui seraient plus modernes.

Au fond, si on ne règle pas le problème fondamental des revenus des chauffeurs de taxi, nous ne pourrions pas parvenir à réformer convenablement l'industrie, comme nous le verrons suite aux nombreuses représentations qui nous seront faites au cours de cette consultation. Et cette réalité-là, il faut en tenir compte en même temps que l'objectif dont a fait mention le ministre, c'est-à-dire le service à la clientèle.

Un autre service qui est excessivement important, c'est celui du transport adapté. Encore là, ça fait partie du document de réflexion. Et je veux tout simplement signaler que 46 % des personnes de plus de 65 ans — 46 %, ça équivaut, ça, à 425 000 personnes — au Québec présentent des limitations physiques inhérentes à leur état de santé ou tout simplement en raison de leur âge. Compte tenu du vieillissement de la population et de la volonté de faire en sorte que les personnes puissent demeurer le plus longtemps possible dans leur milieu, les demandes d'examen médicaux ou de transport vers les hôpitaux sont en pleine croissance. Actuellement, il y a plus de 900 000 personnes handicapées, en plus, au Québec et plus de 48 000 de ces personnes-là ont recours au transport adapté. Le ministre faisait référence tout à l'heure au fait que, sur les 8 000 taxis, il y en a seulement 50 dans la province qui sont des

véhicules adaptés pour accepter des fauteuils roulants. Alors, 50 dans l'ensemble de la province de Québec.

Il faut également regarder, en parallèle avec cette description-là, la situation précaire des personnes handicapées. Plus du tiers des personnes handicapées vivent sous le seuil de pauvreté et 68 % des personnes handicapées vivent avec un revenu de moins de 15 000 \$ par année. Alors, ces gens-là ont très peu de moyens de défrayer les coûts de transport qui sont une nécessité essentielle, évidemment, pour elles compte tenu de leur handicap. Ce qu'il y a d'inquiétant encore plus, c'est que, dans le domaine du transport adapté, c'est l'accroissement de la demande, mais également le gel du gouvernement qui défraie 75 % des coûts. Alors, ce gel existe depuis déjà, quand même, quelques années.

Une grande insatisfaction au niveau de la clientèle. Un fouillis qui existe présentement et l'incapacité du gouvernement actuel d'y apporter des solutions réelles et durables. La situation est déplorable et est d'ailleurs reconnue par le sous-ministre des Transports lui-même, que j'avais l'occasion d'interroger le 15 septembre dernier. Après lui avoir fait la description de la situation du transport adapté — c'est une description qui était assez alarmante — le sous-ministre disait tout simplement, et je veux citer exactement sa réponse: «Je ne voudrais pas revenir. Je pense que vous avez raison. Il y a un enjeu important.» Un peu plus loin, le sous-ministre nous dit: «Écoutez, ce que vous avez dit là, je ne le nie pas. Je pense que c'est vrai qu'il y a beaucoup d'attentes, beaucoup de besoins à ce niveau-là, et peut-être qu'il nous faut une meilleure analyse, plus fine.» Alors, c'est reconnu dans le milieu actuellement qu'il y a des problèmes énormes.

Au niveau des points d'accord et de désaccord sur les différentes propositions, j'ai eu l'occasion de regarder l'ensemble des mémoires qui nous ont été présentés, plus de 77 à date, et il y a un certain nombre de points où il y a des accords clairs et il y en a d'autres où il y a des désaccords qui sont aussi évidents. Mais ce qui est surprenant, c'est de constater que la très, très grande majorité, peut-être 40 des 50 propositions, au fond, sont des propositions où il y a beaucoup d'ambivalence. Et la raison pour laquelle il y a peut-être tant d'ambivalence, c'est qu'il y a là une certaine confirmation du fait que ces propositions ne répondent pas très bien aux besoins réels du monde du taxi. Nous aurons l'occasion d'en discuter éventuellement aussi au moment de cette consultation.

Il y a certaines critiques, je pense, qu'il faut faire au document et je vais les faire rapidement. Après deux ans d'attente — parce qu'il faut se souvenir que la première mention de cette réforme a été faite par le M. Brassard, le ministre des Transports, en 1997; on a attendu deux ans et on a eu le document qui nous a été présenté au mois de juin — je dois vous dire que c'est décevant dans le sens où on accouche d'un document, je dois dire, très faible au plan des fondements, de l'argumentation et des propositions présentées. On ne sait pas d'où ça vient, sur quelles données précises elles sont fondées. On a mis sur la table, sans support très solide, toutes sortes de

propositions et on ne sait pas d'où ça vient exactement. C'est une première remarque.

Deuxième remarque, c'est qu'il y a toute une série d'objectifs qui ne sont pas transparents, qui ne sont pas très clairs, que le gouvernement a mis en arrière de cette réforme, ce document. Je pense, par exemple, à certains objectifs du ministère du Revenu. Que le ministère du Revenu veuille enrayer le travail au noir, j'en conviens et je pense que personne ne peut être en désaccord avec ça, mais qu'on prévoise des mesures qui vont s'appliquer à tout le monde dans l'industrie, c'est de faire en sorte qu'on présume qu'à peu près tout le monde dans l'industrie n'est pas prêt à payer son dû à l'État et est susceptible de travailler au noir. Alors, si le ministère du Revenu a des problèmes, je pense que ça ne doit pas nécessairement faire l'objet de la réforme du transport par taxi.

On observe aussi un plus grand contrôle que le gouvernement essaie d'exercer sur les ligues de taxis. Le ministre faisait référence tout à l'heure à certaines critiques. Effectivement, il y a eu des critiques qui ont été faites concernant les ligues de taxis, mais on regarde certaines propositions et ça donne carrément l'impression que le gouvernement voudrait bien, à la suite de cette consultation, se donner des outils pour faire disparaître les ligues de taxis. Moi, je conviendrais que le ministre devrait peut-être regarder, de façon plus près, pourquoi certaines ligues de taxis n'ont pas réussi à atteindre les objectifs qu'on pensait qu'elles pouvaient atteindre. Il y a peut-être des raisons, et c'est peut-être là qu'il faudrait chercher des solutions.

Un troisième point, c'est le désengagement de l'État. On sait que le gouvernement actuel favorise dans plusieurs secteurs un désengagement de l'État. On a, dans ce document-là aussi, tout un transfert de responsabilité du gouvernement du Québec vers les régions. Je veux tout simplement citer ici deux extraits du mémoire de l'Union des municipalités du Québec qui nous dit: «Il s'agit là, une fois de plus, d'un désengagement de l'État que le monde municipal ne saurait accepter.» Dans le même mémoire, on nous dit, un peu plus loin: «Exiger le transfert de cette responsabilité — on faisait référence aux propositions 48 et 50 — aux instances régionales équivaudrait à un autre pelletage de facture et exigerait la mise en place d'une structure bureaucratique lourde et coûteuse. Le monde municipal ne saurait souscrire à un tel projet.»

Un dernier problème qui n'est pas un problème mineur, c'est le fait que ce document-là a été conçu avec très peu de consultation réelle du milieu du taxi. On a un groupe de travail qui avait la responsabilité de préparer le document, qui était formé de représentants du Bureau du taxi de Montréal, au fond qui sont des fonctionnaires de la CUM qui contrôlent l'exercice de cette industrie sur le territoire de la CUM, de représentants de la Commission des transports, de la Société de l'assurance automobile du Québec et du ministère des Transports. Alors, sur ce comité de travail, on ne voit pas beaucoup de représentants de gens qui vivent la réalité du milieu du taxi. Le comité consultatif impliquait effectivement quelques représentants du taxi, qui ont été consultés très peu, et les gens ont

l'impression d'avoir été peut-être plus entendus qu'écoutés.

• (16 heures) •

Alors, il n'est pas surprenant de constater, M. le Président, que les critiques venant du monde du taxi à l'égard de ce document-là font référence à un simulacre de consultation qui a eu pour effet de concevoir un document de réforme qui représente très mal la réalité quotidienne des chauffeurs et des propriétaires de taxi. Il ne faut pas se surprendre qu'un nombre important de propositions sont jugées irréalistes ou font preuve d'une réelle mauvaise connaissance du milieu du taxi.

Je voudrais, M. le Président, tout simplement illustrer peut-être ce que je viens de mentionner. Dans certains mémoires... Je vais donner quelques extraits. Ici, un chauffeur de taxi propriétaire d'un permis, qui nous dit: «Les responsables du projet, tout en voulant apporter une solution, ont peu d'informations ou pas du tout de l'industrie du taxi ou, du moins, passé hors de la réalité.» Dans un autre mémoire, encore des chauffeurs de taxi: «Il y a là aussi le fait que, lors des réunions du comité consultatif, nous croyons que les régions ne furent pas assez représentées.»

Un autre mémoire qui nous vient de l'Association québécoise des intervenants du taxi, où on nous dit: «Le livre vert sur la réforme du transport par taxi fait abstraction de plusieurs préoccupations que les membres du comité consultatif avaient formulées. Il traduit uniquement la façon de voir des fonctionnaires qui l'ont interprété et rédigé.»

La Ligue des taxis de Hull nous dit, dans son mémoire: «Les objectifs sont certes louables. Cependant, les coûts inhérents à ces propositions et les conséquences de leur mise en place ne sont aucunement analysés. La Ligue des taxis de Hull inc. suggère plutôt qu'une étude économique sérieuse soit faite sur les impacts d'une telle réforme, par des spécialistes connaissant l'industrie du transport par taxi et l'industrie du transport en général.»

Dans le mémoire du Regroupement québécois du taxi, je vais vous lire quelques paragraphes: «En mars 1998, à la suite des travaux du comité consultatif, nous sommes intervenus auprès du ministre des Transports, M. Jacques Brassard, pour porter à son attention le fait que le ministère refusait qu'un représentant du taxi fasse partie du groupe de travail chargé de rédiger la proposition gouvernementale et souhaitait qu'on corrige la situation. L'appel n'a pas été entendu. En somme, on nous a imposé un exercice de haute voltige où la vitesse d'exécution et le dirigisme ont toujours primé sur la réflexion et la concertation. Malgré tout, nous n'avons jamais cessé de travailler et avons résisté à l'envie de nous retirer du comité. Dès les premières rencontres de travail, nous sentions que les fonctionnaires du ministère des Transports avaient déjà établis les règles du jeu. Néanmoins, nous nous sommes convaincus qu'il était préférable de rester et que nous finirions par être entendus. Nous nous sommes trompés. Deux ans plus tard, nous voilà confrontés à une proposition de réforme à sens unique, truffée de pièges,

mettant en péril l'industrie du taxi. Bref, nous avons eu droit à une véritable mascarade, un simulacre de consultation.»

Et un commentaire qui vient également d'un autre secteur, du secteur du transport adapté, qui vient de la Coalition pour le maintien dans la communauté, où on nous dit: «Nous soulignons notre déception au regard de la composition du comité consultatif, puisque ce dernier ne comporte aucun représentant des usagers et des organismes communautaires pour faire entendre les problématiques relatives aux besoins particuliers des personnes âgées.»

Alors, M. le Président, la démarche a été boiteuse et les perceptions sont négatives. Les jugements sont sévères envers la façon dont le travail a été fait. Alors, nous aurons l'occasion d'aborder toutes ces questions-là au fur et à mesure que nous aurons des représentations.

En conclusion, je voudrais tout simplement mentionner que c'est avec beaucoup d'intérêt que, nous, de l'opposition officielle, nous aborderons cette consultation et cette réflexion sur une réforme du transport par taxi. Nous serons à l'écoute des intervenants du milieu plus que le gouvernement ne semble l'avoir fait, en souhaitant que nous pourrions éventuellement en arriver à apporter des changements qui sauront répondre aux besoins réels des chauffeurs et des propriétaires de taxi et à l'amélioration du service à la clientèle. Des changements importants sont souhaités et nécessaires. Et j'ai cru percevoir dans la lecture des mémoires présentés une volonté clairement exprimée par les travailleurs du taxi de faire en sorte de développer encore plus un grand professionnalisme dans leur industrie, et c'est tout à leur honneur, M. le Président.

Nous sommes maintenant prêts à commencer l'audition de nos invités. Merci.

Auditions

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de l'Acadie. Alors, nous allons maintenant amorcer l'audition des groupes qui ont demandé à se faire entendre en débutant par l'Association québécoise des intervenants du taxi. Donc, je demanderais aux représentants de cet organisme de bien vouloir s'avancer pour prendre place à la table.

Je demande au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent, en vous indiquant que vous avez un maximum de 15 minutes pour la présentation de vos propos concernant ce document. Par la suite, il y aura un échange, maximum de 30 minutes, avec les parlementaires.

Association québécoise des intervenants du taxi (AQIT)

Mme Landry (Suzanne): Suzanne Landry. Je suis la directrice générale de l'Association québécoise des intervenants du taxi. M. le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, Mmes et MM. les ministres...

Le Président (M. Lachance): Excusez-moi, madame, est-ce que vous pourriez présenter les personnes qui vous accompagnent?

Mme Landry (Suzanne): Oui. À ma gauche, M. Jules Paré, qui est détenteur d'un permis régional de taxi.

Le Président (M. Lachance): De quelle région?

M. Paré (Jules): Saint-Marc-des-Carrières.

Une voix: Portneuf.

Mme Landry (Suzanne): Et M. Gilles Truchon de la Ligue de taxi de Rimouski.

Le Président (M. Lachance): Merci, madame. Alors, vous avez la parole. Bienvenue.

Mme Landry (Suzanne): Merci. Le livre vert a remis en question bon nombre de dossiers, mais pas nécessairement dans le sens que les membres du comité consultatif les avaient formulés. Les propositions sont énoncées de façon à suggérer au lecteur ce qu'il devrait répondre. Il traduit uniquement la façon de voir des fonctionnaires qui l'ont interprété et rédigé. Quelques points qui tiennent à coeur à l'AQIT.

Premier point, la nouvelle structure provinciale qui devrait représenter tous les détenteurs de permis de taxi, qu'importe l'allégeance actuelle, avec un encadrement précis et clair dans le respect des plus petits. Actuellement, on privilégie seulement des représentants de grosses ligues. Il faudra aussi que cet organisme se dote d'une structure obligatoire pour tous les détenteurs de permis et que leurs cotisations fassent partie d'un système de perception obligatoire et automatique, parce qu'on sait que, quand c'est laissé libre, les ligues ne s'impliquent pas. Parce que les ligues sont obligatoires, mais la structure provinciale ne l'est pas. Une représentation provinciale neutre qui ne pourrait pas venir du même conseil d'administration que les compagnies de services, car il y aurait un conflit d'intérêts.

Suggestion pour remplacer les ligues actuelles: diviser la province par régions et nommer un représentant par région pour un total de 12 à 15. Actuellement, on sait que c'est 57 ligues. C'est beaucoup trop pour les discussions et les échanges.

Suggestion pour la nouvelle structure provinciale: trois représentants pour la province, une structure permanente et des compétences pour mener à bien les dossiers du taxi, mécanisme de contrôle, très important. Les trois représentants seraient divisés comme ceci: un représentant de Montréal, un représentant de Québec et un pour le reste de la province afin que les petites ligues et les TR soient représentés à part, car ils ont des besoins spécifiques.

Je recommanderais d'organiser un référendum auprès de tous les détenteurs de permis de taxi du Québec sur la question de représentation provinciale, parce qu'il y

a énormément de divergences dans cette question précise là.

Il sera primordial, dans un nouvel encadrement, de former une table permanente de représentants de l'industrie avec des personnes qui ont des pouvoirs décisionnels dans les ministères concernés par l'industrie du taxi afin que les irritants soient résolus au fur et à mesure qu'ils se présenteront; ne pas attendre 25 ans.

Concernant les révocations de permis, nous trouverions plus juste, dans le cas d'un propriétaire de taxi qui a vu son permis révoqué par la CTQ, qu'il ait la possibilité de vendre son permis. Nous sommes d'accord pour qu'il se retire en permanence et définitivement du domaine, mais de là à perdre complètement son permis, on trouve que ça n'a aucun bon sens.

• (16 h 10) •

Aussi, nous aimerions que la Commission arrête d'émettre des permis TR en province comme c'est le cas depuis un an. C'est une vraie épidémie. Chaque semaine, quand on regarde les journaux, on voit qu'il y a des demandes de permis en province. Il y en a de deux à trois à chaque semaine. Puis, d'après un sondage que j'ai fait, moi, pour une durée de six mois, il y a juste un permis qui n'avait pas été accordé. Alors, je trouve ça terrible. Il faudrait, au contraire, redonner aux taxis existants tout ce qui peut se récupérer comme transport de personnes et arrêter de tout diluer.

Une des priorités dont le comité consultatif avait fait mention et qui a été boycottée par tous les organismes gouvernementaux: la location des permis de taxi sans révocation du permis. L'AQIT aimerait que les titulaires de permis de taxi puissent louer leur permis à des chauffeurs qui fourniraient et exploiteraient leur propre véhicule, ce qui les responsabiliserait. On ne donne pas beaucoup d'encadrement aux chauffeurs. Ils font à peu près tout ce qu'ils veulent. Ce serait un bon moyen, pour les personnes qui arrivent à la retraite, de pouvoir arrêter de travailler sans être pénalisées par une trop grande responsabilité envers le chauffeur. Nous avons déjà remis, à ce sujet, au ministère une convention de location de permis comme exemple de fonctionnement. Les chauffeurs devraient d'ailleurs évoluer dans un encadrement plus rigide et plus encadré.

L'AQIT représente surtout les petites ligues et on privilégie l'accès aux aéroports pour les retours de leur clientèle. Ça, il en est question dans le mémoire.

On aimerait aussi un droit de premier refus accordé aux taxis pour les transports de personnes handicapées, transport médical et écolier. Ça, ça n'a pas été cité dans le livre vert. Très important aussi pour le domaine du taxi.

Ensuite, transport bénévole, covoiturage et transport illégal. Sur ce sujet-là, je vais laisser la parole à mon collègue, M. Jules Paré, qui va vous entretenir sur ces sujets, parce que dans mon mémoire, il y a deux annexes: la première annexe, c'est une lettre de M. Truchon et la deuxième annexe, c'est le travail de recherche que M. Paré a préparé suite au transport...

Le Président (M. Lachance): Alors, M. Paré.

M. Paré (Jules): Bonjour, messieurs. Il ne nous reste pas beaucoup de temps, je vais passer tout de suite... Bonjour, tout le monde. L'essentiel de toute cette réforme-là, il se cache dans les articles 41, 42 et 43 du mémoire, qui concernent le bénévolat. Dans le document de consultation, nous pensons que toute discussion est impossible tant que ces propositions-là n'auront pas été réglées, et surtout à notre avantage.

Dans les mesures proposées, on nous enlève environ 50 % de nos revenus et même jusqu'à 75 % dans certaines régions, à cause de ces articles-là. Ils sont expliqués dans le mémoire. Vous verrez, il y a un ajout, un et deux, et puis mémoire 1, 2, 3 et 4 qui sont très explicatifs sur ces choses-là: par étapes, toutes les choses qu'on a perdues depuis 1996, à partir des CLSC, des centres d'hébergement, tout ce qui existe de gouvernemental, les assistés sociaux, les OSBL, la CSST, la SAAQ qui eux autres sont régis par vous autres, en tout cas, au niveau du transport.

Ensuite — je n'ai pas beaucoup de temps, il me reste 5 minutes, je pense — survole des événements depuis 1995. Ce qui arrive actuellement, c'est que, si, ça, ce n'est pas réglé, le cas des bénévoles, c'est absolument carrément inutile de parler de tout le reste, parce qu'il n'y en a plus, de revenus. Ça fait que, là, on ne peut plus rien demander. Il n'y en a plus. En région, là, tu tombes carrément en faillite. C'est ça qui est en train de se produire.

J'apporte des statistiques dans mon intervention à l'effet qu'en 1982, avant l'implantation du bénévolat, il y avait 48 permis dans Portneuf. Aujourd'hui, il y a huit permis ou neuf, il y en a trois qui fonctionnent. Dans ce temps-là, les bénévoles, ça n'existait pas. Aujourd'hui, il y a 65 bénévoles qui font le transport à la place des 48 taxis. Ça fait qu'on peut dire, là, politiquement parlant, c'est 65 à neuf pour les bénévoles. On arrive deuxième, on a tout perdu. Ils nous appellent quand il y a des tempêtes de neige puis qu'ils ont peur que les bénévoles se cassent la gueule. Je m'excuse, mais c'est exactement ça qui se passe. Même, il y en a qui s'installent devant un bar, puis on manque même les gars chauds. Imagine-toi qu'on ne peut même pas avoir ça.

Ensuite de ça, il est question de la rémunération des bénévoles. Actuellement, dans la rémunération des bénévoles, ils font plus d'argent que nous autres. Je vous donne un exemple. Au moment d'écrire ces choses-là la semaine dernière, il y a un centre jeunesse qui m'appelle, puis il dit: Il y a un transport, un élève — je fais l'histoire bien courte — des bénévoles vont le ramener, mais là ils ne peuvent pas pour l'autre bout. Est-ce que tu peux le faire? On te négocie ça à une piastre. J'ai dit: Je n'ai rien à négocier, je suis obligé d'accepter. D'accord. Une piastre, parfait. Ça fait que, là, il y a la moitié du transport qui se fait par bénévole puis la moitié par moi. Un bout à 0,34 \$. Là, eux autres, ils sont déjà rendus à 0,34 \$, ils sont même au niveau que les fonctionnaires. À 1 \$, j'enlève 15 % de taxes, je tombe à 0,872 \$. Je le divise en deux parce que j'ai juste la moitié de l'aller. J'enlève les 6 km pour y aller parce que le bénévole est

payé à compter du premier kilomètre. J'arrive en bas... Je fais moins d'argent que le bénévole. C'est aussi simple que ça.

Ce qui fait la différence actuellement entre le bénévolat puis le taxi, c'est le 15 % de taxes. Puis, pour le reste, moi, je vous garantis une affaire, qu'on s'arrangerait en tabarnouche. Si t'enlèves ça de là... Le bénévolat rapporte plus, puis ce n'est pas pour rien. Ce n'est pas pour rien. Parce que 65 à neuf dans le comté, on a extrapolé là-dessus, O.K., on a fait des chiffres pour la province et on arrive à 3 000 permis qui manquent en quelque part puis qui ont été bouffés par les bénévoles. Ça fait que c'est comme...

O.K. Je continue sur d'autre chose. Les emplois perdus. L'encadrement des bénévoles. Dans l'annexe 3 de mon mémoire, vous allez voir qu'il y a un document qui a été présenté par la SAAQ et puis qui dit toutes les choses que les bénévoles ont le droit de faire, mais on réalise là-dedans qu'ils font exactement la même chose que nous autres: accompagnement, épicerie, tout ce qui concerne les services gouvernementaux. Puis le pire citoyen là-dedans, je m'excuse de dire ça, c'est le gouvernement, parce que c'est eux autres, en partant, les CLSC, les hôpitaux, les centres d'hébergement, qui font appel à ça puis à nous autres par défaut.

Une autre chose aussi, c'est qu'actuellement, dans la loi, on est obligé de payer la TPS, la TVQ. Je n'ai rien contre ça, c'est merveilleux. Par contre, là où je ne suis pas d'accord, c'est que, au moment où ça a été... Les seuls qui n'ont pas le droit d'annuler leurs numéros de TPS, TVQ, c'est les taxis puis ceux qui vendent des boissons puis du tabac. O.K.? Tous les autres, tout le monde en bas de 30 000 \$, tu ne paies pas de TPS, TVQ. En tout cas, un sur 20 fait 30 000 \$ dans le taxi. Ça, à ce point de vue là, c'est un genre d'injustice fiscale, à mon avis. Je ne dis pas que c'est la... Il y a peut-être d'autres exceptions. Mais, si on prend la formule de demande d'annulation de taxes, ils disent: Ah! taxi, tu n'as pas le droit. Mais la raison de ça, c'est simple, c'est que, au moment où ça a sorti, ces choses-là, c'est que le taxi était considéré comme un employé. Aujourd'hui, on nous considère comme un travailleur autonome. Donc, c'est une chose qu'il faut faire sauter, qui aurait dû sauter depuis longtemps.

Dans les propositions — je fais ça vite, je veux juste avoir le temps de finir, puis je sais que je n'aurai pas le temps, ils vont me couper avant, c'est bien correct — dans...

Une voix: ...

M. Paré (Jules): Oui. Deux minutes. Maintien de la loi actuelle avec les modifications préparées par ceux qui en ont besoin: nous. Les mécanismes de contrôle en place: oui. Définition du bénévole et du bénévolat et à qui s'applique... Est-ce qu'un ministère est une personne nécessaire? Est-ce qu'un CLSC est une personne nécessaire? Est-ce qu'un organisme gouvernemental est une personne nécessaire qui a besoin d'avoir du bénévolat?

Troisièmement — mes lunettes, je ne vois rien, excusez, bon — proposition de transport, O.K., les contrats de transport dans le coffre à gants: c'est impossible. Moi, j'en ai un avec l'hôpital de Saint-Raymond puis la commission scolaire. Je fais des transports pour eux autres — c'est-à-dire, pour la commission scolaire, juste cette année. Il y a jamais personne qui a voulu m'en signer un, câline de papier. Ils me donnent un papier. Ils disent: Tu fais ça, tu fais ça, tu fais ça, mais on ne te signe rien, tu «bill» à chaque mois. Ça, c'est impossible, c'est absolument... Les premiers avec lesquels on n'est pas capable de faire ça, c'est gouvernemental et paragouvernemental.

• (16 h 20) •

L'injustice fiscale, on en a parlé. Ensuite de ça... O.K. Je suis-tu pas pire dans mon deux minutes? J'en aurais pour deux heures, là, mais je coupe là. Pas deux heures, quatre heures.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme Landry et M. Paré, pour votre exposé. Et j'invite maintenant le ministre des Transports à vous faire part de ses commentaires ou questionnements, M. le ministre.

M. Chevette: Je veux faire un commentaire au départ. Un livre vert, ce n'est pas une volonté politique gouvernementale, c'est un document pour lancer une discussion — tout parlementaire doit savoir ça, qui qu'il soit, de quelque côté de la Chambre que ce soit — alors qu'un livre blanc, c'est une volonté politique d'un gouvernement. Donc, c'est un livre vert que vous avez devant vous autres.

Et je suis surpris que M. le député de l'Acadie parle de consultation. On a 77 groupes qu'on va entendre en consultation justement, 77 groupes. Vous allez tous nous dire que le livre n'est pas bon ou quelle partie doit être changée. On va avoir des consommateurs qui vont venir dire d'autres choses aussi. Donc, il faut consulter l'ensemble du monde. On ne vit pas dans une société fermée et cloisonnée; on vit dans une société ouverte où il y a des propriétaires qui ont le droit de vivre, des chauffeurs qui ont le droit de vivre puis des consommateurs qui ont le droit d'être bien servis. On se comprend là-dessus comme objectif de départ?

Dans le préambule, vous dites, Mme Landry, que vous ne représentez plus les ligues de taxis de Montréal, de Québec, de Laval et de Longueuil. Vous représentez quoi?

Mme Landry (Suzanne): En fait, ça a déjà fait partie de l'AQIT, mais, depuis le début de la réforme, là, disons que, vu qu'il y avait des changements qui arrivaient, alors il y a des groupes qui ont essayé de former comme qu'est-ce qu'ils aimeraient voir en place. Il n'y a rien d'officiel encore, mais toutes les grosses ligues, les trois ligues de Montréal, Laval, Longueuil et Québec, se sont retirées pour essayer de former une nouvelle structure. Donc, là, au départ, c'est sûr qu'il y a beaucoup de ligues qui se sont retirées. Ça, ça forme l'ensemble. Parce

que le fait que ce soient des grosses ligues, il y a beaucoup de personnes dans ces ligues-là, donc on est restés avec 25 petites ligues qui sont réparties partout dans le Québec. Et puis on représente aussi les détenteurs de permis TR régionaux. Donc, c'est ces gens-là qu'on représente surtout en ce moment.

M. Chevette: D'accord. Équivalent à combien...

Mme Landry (Suzanne): Parce que la nouvelle structure va avoir son...

M. Chevette: En termes de pourcentage par rapport à l'ensemble soit des permis ou des chauffeurs, qu'est-ce que ça a de l'air comme... J'ai entendu le fait que les grandes ligues pouvaient représenter 80 %. C'est-u à peu près ça?

Mme Landry (Suzanne): Oui.

M. Chevette: 80 %—20 %?

Mme Landry (Suzanne): Oui.

M. Chevette: Donc, vous représenteriez le 20 %?

Mme Landry (Suzanne): Oui. Mais ça, c'est récent. Ça fait seulement un an que c'est comme ça.

M. Chevette: D'accord. Votre Association nous a déjà recommandé, au ministère des Transports — pas à moi personnellement parce que je n'étais pas là, je suis tout nouveau — de rendre obligatoire certains cours de formation.

Mme Landry (Suzanne): Oui.

M. Chevette: Aujourd'hui, vous n'êtes plus d'accord. Pourquoi?

Mme Landry (Suzanne): Je ne suis plus d'accord?

M. Chevette: Votre Association, dans le passé, a recommandé des cours de formation...

Mme Landry (Suzanne): Oui.

M. Chevette: ...et, dans votre critique, vous n'êtes plus d'accord avec la formation tel que vous l'aviez fait dans le passé.

Mme Landry (Suzanne): Oui. Je suis toujours d'accord. Je ne sais pas, je me suis peut-être mal exprimée.

M. Chevette: On vous aurait mal interprétée?

Mme Landry (Suzanne): Oui. Ah oui! Parce que, au contraire, c'est un besoin de... Les cours sont

obligatoires. Même, j'étendrais ça à la province au complet. D'ailleurs, dans mon mémoire... j'en parle. J'explique qu'est-ce que c'est, là. Ah oui! je suis en faveur de ça.

M. Chevette: Bien, je pense que c'est dans votre proposition 7, si ma mémoire... et votre proposition 8, vous dites: Concernant les chauffeurs d'expérience, on pourrait offrir ces cours de perfectionnement, mais je crois qu'on ne devrait pas les rendre obligatoires.

Mme Landry (Suzanne): Ah! je parlais des chauffeurs d'expérience. Ce n'est pas la même chose, là.

M. Chevette: Oui, mais une formation d'un chauffeur de taxi qui n'a pas eu des cours de base, si vous voulez avoir une formation intégrale...

Mme Landry (Suzanne): Parce que ce que je veux dire exactement, c'est qu'un chauffeur qui arrive dans l'industrie du taxi, qui n'a jamais entendu parler de ça, ça lui prend absolument un cours. Ça, c'est certain. Même, je dirais que le cours qui est là en ce moment n'est pas assez complet. Il y a vraiment beaucoup de choses à rajouter à ce cours-là. Puis je l'étendrais aussi à la province au complet. Ça, c'est très important. Ce dont je parlais tantôt, c'était pour les chauffeurs d'expérience. Un monsieur que ça fait 30 ans qui fait du taxi, finalement, c'est limité, ce qu'on peut lui rajouter.

M. Chevette: Considérez-vous qu'il y a une grande différence entre un chauffeur de taxi en milieu urbain, comme Montréal ou Québec, par rapport au reste du Québec?

Mme Landry (Suzanne): Beaucoup.

M. Chevette: Est-ce que vous verriez des conditions différentes entre Montréal et le reste, mettons, Rimouski, tiens, pour parler de votre collègue de gauche, là, dont on n'a pas entendu de son de voix?

Mme Landry (Suzanne): Oui, c'est ça. On pourrait demander.

M. Chevette: Il pourrait peut-être me répondre. Est-ce que vous voyez une différence entre les exigences de base d'un chauffeur de taxi à Rimouski par rapport à Montréal?

M. Truchon (Gilles): C'est un fait que les exigences peuvent être différentes. Si on parle en grand milieu urbain, l'extension est plus élevée, est plus grande, tandis qu'en région éloignée c'est plus resserré un petit peu. Alors, c'est plus facile d'apprendre les quartiers de Rimouski, la ville de Rimouski que d'apprendre celle de Québec ou de Montréal où c'est plus étendu, c'est plus compliqué un petit peu à apprendre. Alors, ce n'est pas la même formation, qui peut peut-être s'interpréter. Elle serait peut-être adaptée à chacun des territoires, mais elle peut se ressembler.

M. Chevette: Considérez-vous que... Il y a 57 ligues. Vous avez dit que c'était trop. Vous voyez ça comment? Comment de ligues ou bien combien... Vous dites, si j'ai bien compris Mme Landry, un vote national pour la représentativité. C'est bien ça que vous avez dit?

Mme Landry (Suzanne): Une espèce de consultation auprès de tous les détenteurs de permis de taxi, parce que, en ce moment, on a l'idée plus des ligues de taxis ou des regroupements de taxis. Mais les détenteurs de permis pensent quoi de tout ça? Tu sais, je me disais, on n'a pas...

M. Chevette: Croyez-vous que... Si on garde autant de divisions, 57 ligues, 350 postes d'assignation, pensez-vous qu'on est capable de maintenir une solidarité puis une unicité dans les revendications ou encore dans l'adoption de conditions qui seraient propices à l'ensemble de l'industrie?

Mme Landry (Suzanne): Moi, je trouve que 57 ligues, de toute façon, il y en a peut-être la moitié, là, qui sont plus ou moins fonctionnelles, d'une façon ou d'une autre, parce que c'est trop petit. Alors, si on en met, disons, 12 à 15 maximum dans la province, tu sais, ça regroupe des régions, mais, par contre, c'est encore individuel parce qu'une région, les gens se ressemblent même si c'est un petit peu étendu en surface. Mais le représentant de cette région-là serait accessible puis près de ses gens, puis ce représentant-là pourrait, après ça, communiquer avec le représentant provincial.

M. Chevette: Je m'excuse d'être aussi rompu puis vite, parce qu'on n'a pas de temps. Je veux parler des permis. Par exemple, à Sainte-Foy, 84 000 \$ pour un permis, que ça se vend. À Beauport, on me dit 12 000 \$. Trouvez-vous ça normal, vous?

Mme Landry (Suzanne): Bien, ça l'est dans le contexte. C'est que un a plus ou moins de choses qui n'ont peut-être pas évolué, mais à un endroit il y a plus ou moins de travail, c'est plus tranquille. Finalement, plus tu as une possibilité de faire un revenu plus élevé, plus ton permis naturellement vaut plus. Puis il y a des endroits où ça a changé parce qu'il y a eu des changements dans cette ville-là. Comme, nous, on est à Laval. La ville a changé d'une façon incroyable. Dans les années qui s'en viennent, dans les deux ou trois prochaines années, ils annoncent un nouveau métro et plein de choses comme ça. Donc, je suis certaine que les permis de taxi vont se vendre plus cher.

M. Chevette: Mais là où il y a une explosion démographique, comme, par exemple, Terrebonne, Lachenaie, Mascouche, La Plaine, 500 % d'explosion démographique, c'est clair qu'il y a des besoins là par rapport à Montréal, par exemple. Quand on arrive à Dorval puis, je ne sais pas, qu'il y a un vol en retard, on... Vous avez vu le bras de droite qu'on a mis, là, il y a à peu près 300 à 400 chars là, quand ce n'est pas plus. C'est épouvantable. Il faut

permettre à cette industrie-là de vivre. C'est vous autres mêmes qui le dites dans tous vos mémoires. Quels conseils vous nous donnez, à ce moment-là, pour le rééquilibrage dans le nombre de permis pour permettre précisément à l'industrie de vivre?

Mme Landry (Suzanne): Bien, de vivre, finalement, ce ne serait pas de changer le nombre de permis, parce que, dans le mémoire, il est question de rajouter des permis spéciaux. Il ne faut pas faire ça. Déjà, il y en a beaucoup trop. Il faudrait se servir de ces permis-là en place pour aller chercher des spécialités, s'ils en ont besoin, pas aller en rajouter d'autres. Puis il faudrait aussi arrêter de diluer le travail, finalement.

• (16 h 30) •

À un moment donné, il y avait beaucoup plus de travail. Maintenant, il y a un paquet de personnes qui font du taxi, mais ils n'ont jamais acheté de permis de taxi. Toutes les résidences de personnes âgées ont leurs transporteurs pour le coiffeur, le ci, le ça, le dentiste. Ils n'appellent jamais le taxi. C'est rendu qu'il y a tellement de taxis déguisés, illégaux, qui font compétition. Il y a la Commission aussi qui émet ça à tour de bras, des permis de toutes sortes de choses. Finalement, c'est toujours le taxi qui reste là puis qui a de moins en moins de travail. D'une année à l'autre, on voit le...

M. Chevette: On va vous réinviter quand la commission va passer parce que la question va leur être posée.

Je voudrais demander à votre collègue de gauche, qui a été assez naturel — je vous félicite — très coloré aussi...

M. Paré (Jules): Je m'en excuse.

M. Chevette: Non, c'est bon. Ne vous excusez pas, je vous félicite. Ne vous excusez pas.

M. Paré (Jules): Merci beaucoup.

M. Chevette: Sinon, je vais être obligé de vous blâmer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Non, mais j'aime ça, quelqu'un de naturel. Sauf qu'il y a un problème dans ce que vous dites: vous attaquez une clientèle que sont les bénévoles. C'est votre droit, vous vous défendez.

M. Paré (Jules): Je n'attaque pas.

M. Chevette: Disons que vous n'attaquez pas, vous vous défendez. Je ne veux pas de prise de bec, je veux savoir... C'est parce qu'on me dit — à tort ou à raison; on ne sait pas tout, nous, ici, on écoute — qu'une personne âgée qui est dans une maison ou qui a un petit logement dans un HLM, qui veut aller voir un médecin à

Montréal puis, bien souvent, elle peut être en attente deux heures, deux heures et demie, est-ce que c'est cette clientèle-là que vous trouvez qui devrait vous être réservée, ou si ça doit continuer à être des gens bénévoles? Oubliés le tarif puis que ça soit plus payant, les chiffres du Club automobile du Québec. Ce n'est pas ça...

M. Paré (Jules): Non, non, parce que ça, c'est...

M. Chevette: Juste sur le principe du transport et de l'accompagnement de ce type de personne.

M. Paré (Jules): O.K. Prenons ça Québec-Montréal, O.K.? ou mettons Saint-Marc où ce que je suis, Montréal, 200 km à 0,29 \$ aller-retour à partir de chez moi, ça fait 400 km, 400 km, ça fait 120 \$. N'importe quand, monsieur, je vais y aller. Puis je ne charge pas plus cher. Même, des fois, je charge moins que ça pour y aller. J'ai déjà chargé 110 \$ pour y aller.

M. Chevette: Vous ne respectez pas les tarifs de base.

M. Paré (Jules): Bien, je n'ai pas le choix, monsieur. Là, s'il ne se passe pas quelque chose d'ici à la fin du mois, il va falloir qu'il y ait quelqu'un qui paie mon loyer. Ça fait que, tu sais, il faut que je fasse quelque chose. Ça fait que ne venez pas chez nous pour le meter, je ne le mettrai pas, cristi, parce que les bénévoles actuellement dans le village de Saint-Marc-des-Carrières... puis ils font ça à Donnacona, ils font ça à Saint-Raymond. Saint-Raymond, 3 \$ pour monter en haut de la côte, hein, puis les bénévoles chargent plus cher. Dans le village de Saint-Marc, ça coûte 5 \$, puis les bénévoles chargent 5 \$. Puis, en plus, ils ont un remboursement additionnel qui vient du centre de bénévolat. Le CLSC les appelle, disent: Monsieur, envoyez-moi un bénévole. Ils ont la belle vie en tabarnouche!

M. Chevette: Mais pourriez-vous m'expliquer rapidement pourquoi ces gens-là sont stupides au point de payer plus cher un bénévole qu'un taxi?

M. Paré (Jules): Quand la stupidité est installée... Écoutez, vous installez l'habitude...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Paré (Jules): L'habitude est installée. Depuis 1995 que c'est le recours systématique. Quelqu'un arrive... Même chez le physiothérapeute, il y a un ensemble de médecins, puis ils appellent là. Mais le principe taxi, ça veut dire 1,10 \$ du kilomètre. Le principe bénévole, il dit: 0,39 \$ du kilomètre, mais il y a une partie qui est payée par le centre de bénévolat. Il y a des tarifs fixes, ce qui est carrément illégal, puis c'est affiché dans les CLSC. C'est le gars de la SAAQ qui a enlevé des tarifs fixes sur le mur du CLSC. C'est carrément illégal. Lui, il les a enlevés.

Un autre coup, qu'est-ce qu'on a fait? Il y a des tarifs fixes partout, fixés par les bénévoles. J'ai une découpe de journal ici, qui dit: Saint-Marc-des-Carrières, tel prix; Saint-Ubalde, tel prix; Saint-Raymond, tel prix pour aller à Québec, tu sais. Il y a des tarifs comme ça, puis même annoncés dans le journal. Là ils continuent à pratiquer la même chose, mais, moi, j'ai dit: On va faire quelque chose, tu sais, là.

M. Chevette: Je vais laisser les trois dernières minutes à mon collègue, mais je vous dirai: Si vous avez des choses à nous envoyer, envoyez-nous les.

M. Paré (Jules): Mais je les ai. Je vais vous dire une affaire...

M. Chevette: Bien, donnez-nous les en sortant tantôt. Mais je dois vous dire que, s'il y a une compétition du genre puis s'il y a une multiplicité de ligues ou une multiplicité d'associations, ne vous demandez pas pourquoi c'est disparate. S'il y avait une solidarité collective et puis... En tout cas, moi, je ne le sais pas. J'ai fait un peu de syndicalisme dans une autre vie, puis...

M. Paré (Jules): Non. On ne peut pas exercer ça parce qu'on est juste huit contre 65, hein.

M. Chevette: Mais il y a moyen de parler aux 65.

M. Paré (Jules): Bien, je vais vous dire une affaire, on s'est fait parler, puisqu'ils nous ont dit qu'ils auraient notre peau, puis ils sont en train de l'avoir. C'est ça qu'ils m'ont dit en 1996: On va avoir ta peau. Puis là ils sont en train de l'avoir, j'ai été obligé de déménager de municipalité.

M. Chevette: Nous autres, on vous dit qu'on va essayer que vous sauviez votre peau.

M. Paré (Jules): C'est ce que je veux. Je vous remercie.

M. Chevette: Je vais laisser M. Deslières pour...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges, il reste effectivement une minute et demie.

M. Deslières: Je vais me limiter, M. le Président. Merci.

M. Paré, dans le fond, ce que vous nous dites aujourd'hui, vous nous dites que ce phénomène-là de bénévoles, vous n'êtes pas contre, sauf que là ça a dépassé la mesure et que c'est une entrave importante à l'industrie du taxi, qui met en péril le gagne-pain des gens qui ont à faire du taxi tous les jours.

M. Paré (Jules): Pas juste en péril, là. Actuellement, ça a déjà fait disparaître, minimum, 2 000 permis

depuis 1982. Puis là vous avez 2 000 jobs à créer, qui ne coûteront pas 360 000 000 \$ comme GM, ça ne coûte rien. Ça ne coûte pas cher, ça, là, 3 000 jobs. Moi, je vous dis, demain matin, si la loi actuelle, quelqu'un s'avise de la faire respecter telle qu'elle est là, c'est 3 000 jobs additionnelles. Si cette réforme-là passe, c'est au moins 600 jobs qui partent, minimum, parce que là c'est comme le «deadline». Je te dis, le «deadline», moi, je le vois dans mes affaires de tous les jours, à tous les jours. Puis là ça baisse, ça baisse, ça baisse jusqu'au moment où, là, il faut que je prenne une décision d'ici à une semaine. C'est rendu à ce point-là, c'est le «deadline».

M. Deslières: Permettez-moi de poser une dernière question. Madame, est-ce que vous avez poussé plus loin ce phénomène-là en faisant des études très spécifiques sur ce phénomène-là à travers vos ligues?

Mme Landry (Suzanne): Bien, disons qu'on est allé deux fois à la Commission des transports.

M. Deslières: Est-ce que votre Association a engagé des consultants pour aller, d'une façon très pointue, regarder l'ampleur de ce phénomène-là?

Mme Landry (Suzanne): On a eu un avocat, à un moment donné, qui a travaillé sur ce dossier-là. Lui a fait des recherches, puis il est allé en commission dans cinq villes différentes pour... Ça nous a coûté beaucoup de sous puis, finalement, ça n'a absolument rien donné. Puis c'est dommage parce que les arguments qu'il avait apportés, c'était vraiment... Tu sais, il avait des preuves, il avait tout, mais ça a fini par tourner à rien parce que c'est l'opinion publique qui a gagné.

M. Deslières: Est-ce que vous pouvez déposer les documents à la commission?

Mme Landry (Suzanne): Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci. Vous constatez, là, que le temps est compté aussi avec les réponses. Donc, ça passe vite, n'est-ce pas?

Mme Landry (Suzanne): Oui.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député de l'Acadie, c'est votre tour.

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. Je voudrais juste, peut-être, préciser. Le ministre faisait référence tout à l'heure au fait que, si vous avez de l'information, de la faire parvenir. Je veux bien que ça soit clair, M. le Président, que ça doit parvenir à la commission...

Le Président (M. Lachance): Tout à fait. Alors...

M. Bordeleau: ...et non pas au ministère des Transports comme tel. Vous devez faire parvenir les documents...

Le Président (M. Lachance): Au secrétariat de la commission.

M. Bordeleau: ...au secrétariat de la commission et, à ce moment-là, ce sera distribué à tous les parlementaires de la commission.

M. Chevette: Et je suis entièrement d'accord avec lui parce que, quand c'est de la bonne information, il n'y a pas d'opposition.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Vous l'aurez, vous pourrez la regarder.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. Je vais peut-être revenir sur la question des ligues. Tout à l'heure, vous avez fait référence au fait qu'il y a eu une séparation, à un moment donné, des ligues de la région de Montréal et de Québec qui se sont séparées de votre regroupement. Vous nous avez expliqué qu'est-ce qui s'est passé. Moi, j'aimerais savoir pourquoi c'est arrivé, cette division-là, essentiellement.

Mme Landry (Suzanne): On était tous ensemble, et puis on a commencé à travailler sur la réforme, justement. On a assisté tous ensemble sur le comité consultatif pour en venir à ce livre vert là, et puis, suite à ça, c'est ça, on s'est rendu compte qu'il n'y avait plus rien à faire avec la structure actuelle. Donc, eux, au lieu d'attendre les décisions de la réforme, se sont regroupés puis ils ont dit: On a besoin, pour commencer, de se regrouper pour avoir assez de sous pour, justement, monter un travail pour la réforme. Donc, c'est comme ça que ça a commencé, ils se sont regroupés pour, justement, travailler tous ensemble. Mais la structure elle-même, elle n'est pas définitive, elle est juste en suspens en attendant les décisions de la réforme.

M. Bordeleau: O.K. Si je comprends bien, ce n'est pas des objectifs différents qui font qu'il y a eu séparation des groupes.

Mme Landry (Suzanne): Non, absolument pas, c'est parce que...

M. Bordeleau: C'est une stratégie, au fond, pour la représentation par rapport à ce document-là.

Mme Landry (Suzanne): C'est qu'il y a vraiment un problème monétaire parce que, du fait qu'à l'Association provinciale il n'y a pas une cotisation qui est exigée, donc on a des revenus très, très bas. Donc, avec l'argent qu'on avait, il n'était pas question de faire une grosse structure avec des gens très compétents, des consultants, et tout ça. Donc, c'est ça, ils ont demandé une

cotisation spéciale pour ce groupe-là, puis, d'ailleurs, ils sont supposés déposer...

M. Bordeleau: Au tout début de votre mémoire, vous nous dites qu'à cause des structures inadéquates les ligues ne pouvaient plus travailler tel qu'elles voulaient le faire depuis plusieurs années. À quoi vous faites référence exactement quand vous dites... Parce que vous n'aviez pas...

Mme Landry (Suzanne): Les outils nécessaires.

M. Bordeleau: ...les outils nécessaires?

• (16 h 40) •

Mme Landry (Suzanne): Bien, c'est ça, à chaque fois qu'on venait pour faire quelque chose, on faisait référence à nos lois puis à nos règlements puis on commençait à travailler: on faisait des plaintes, on faisait... Tu sais, on travaillait sur un dossier, mais, à un moment donné, on se butait continuellement sur des choses, on ne pouvait pas aller plus loin puis on ne pouvait pas régler nos problèmes, jamais. Donc, c'est là qu'on s'est rendu compte... Il y a six ans, quand, moi, j'ai commencé dans la structure provinciale, c'était très, très tranquille. Il ne se passait jamais rien, c'était tranquille. Mais, dès qu'on a commencé à vouloir aller un petit peu plus loin puis à se remettre en question, puis tout ça, c'est ça, à chaque fois on se butait sur quelque chose puis nos structures n'étaient pas adéquates.

M. Bordeleau: Je m'excuse, mais je ne saisis pas comme il faut. Quand vous dites que vous vous butiez sur des difficultés des structures, quel genre de difficultés, concrètement? C'est parce que j'essaie de voir pourquoi est-ce qu'il y a eu cette séparation-là, pour permettre de peut-être mieux comprendre le fonctionnement. Et vous dites: On avait des difficultés, on se butait sur des structures. Est-ce que vous pourriez être plus claire un petit peu à ce niveau-là?

Mme Landry (Suzanne): Mon Dieu! Il n'y a pas d'exemple qui me vient en tête, mais disons qu'on faisait une plainte, on va dire, à la SAAQ pour quelque chose qu'on voyait qui se passait et qui n'était pas correct, puis là la SAAQ nous disait: Non, on n'a pas les structures nécessaires pour vous venir en aide. Ou on faisait une plainte à un certain moment donné, puis il aurait fallu que cette plainte-là soit... qu'il y ait un suivi, disons, avec le ministère, à la SAAQ ou à la Commission, puis là ça ne se faisait pas. Ça fait que...

M. Bordeleau: Mais ça, ça n'a rien à voir avec le fait qu'il y a eu une séparation, à un moment donné, en deux groupes.

Mme Landry (Suzanne): Non, absolument pas.

M. Bordeleau: Alors, pourquoi il y a eu une séparation en deux groupes? Est-ce que c'est tout simplement

pour la raison que les gens qui se sont regroupés sous le regroupement avaient plus de moyens, puis vous autres, vous en aviez moins? Parce que j'ai de la misère... Vous aviez les mêmes objectifs, d'après ce que je comprends.

Mme Landry (Suzanne): Oui parce qu'on a tous travaillé sur la même table de concertation.

M. Bordeleau: Bon, je vais prendre un autre point qui est relié aussi à ça. Vous suggérez, à la proposition 47, la formation de ligues régionales. Est-ce que vous pourriez nous expliquer un petit peu plus à quoi vous pensez? De quoi ça pourrait avoir l'air, ça, ces ligues régionales, et combien il pourrait y en avoir? Nous donner un petit peu plus d'informations sur comment vous voyez ça exactement.

Mme Landry (Suzanne): Oui. Vous parlez de la structure provinciale ou bien...

M. Bordeleau: De la proposition 47 où vous dites: «Option C avec la formation de ligues régionales composées», puis là vous avez des représentants de Montréal, de Québec, de...

Mme Landry (Suzanne): Ah oui! Oui, c'est ça. Moi, je proposais trois représentations parce que je me disais: Montréal, ce n'est pas nécessaire qu'il y ait trois représentants pour Montréal. Montréal, c'est une île, une ville, comme on dit.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Landry (Suzanne): C'est tous les mêmes problèmes. Que ça soit à l'est ou à l'ouest, c'est le même problème. Donc, ce n'est pas nécessaire d'avoir trois représentants sur un même territoire. Donc, un pour Montréal, un pour Québec et un autre pour toutes les petites ligues ou les TR de la province. Alors, ça ferait trois représentants...

M. Bordeleau: Ça, c'est dans un regroupement provincial, au fond, là.

Mme Landry (Suzanne): Provincial. Que ces trois personnes-là, il faudrait que ce soient des personnes qui sont permanentes pour s'occuper de tout ce qui peut regarder les problèmes des taxis, au complet.

M. Bordeleau: O.K. Puis les ligues régionales qui seraient plus grandes que celles qui existent actuellement, il pourrait... Parce qu'on voit, par exemple, un regroupement qui comprend Montréal, Laval, Rive-Sud. Est-ce que ça, c'en est une région? Il y en aurait combien de régions?

Mme Landry (Suzanne): Non. Dans ce regroupement-là, il y a six personnes, il y a au moins six régions dans ce regroupement-là.

M. Bordeleau: Alors, vous faites référence aux ligues qui existent actuellement.

Mme Landry (Suzanne): Bien, c'est que les personnes qui sont les six représentants sont sur des territoires qui sont quand même assez grands. On parle de Montréal, de Québec, Laval, Longueuil et... Oui, c'est ça, ça en fait quatre.

M. Bordeleau: Je m'excuse de vous presser peut-être, c'est que le temps est limité. Est-ce que vous favorisez des fusions de ligues?

Mme Landry (Suzanne): Oui.

M. Bordeleau: Puis, comparativement, par exemple... actuellement, il y en a 57 ligues. Il y en aurait combien, dans votre esprit, pour que ça soit peut-être plus fonctionnel, puis après ça avec une structure de représentation à un niveau plus large, provincial?

Mme Landry (Suzanne): Douze à 15, à peu près.

M. Bordeleau: Juste un petit problème concret, là. Tout à l'heure, le ministre faisait référence au prix d'un permis à Sainte-Foy; il parlait de 84 000 \$, Beauport 12 000 \$. Faisons l'hypothèse qu'il y aurait une fusion puis on arriverait à une ligue plus large dans la région de Québec, qui comprendrait ces deux. Est-ce que ça poserait des problèmes, ça, que dans cette ligue-là il y aurait des gens qui ont payé leur permis 84 000 \$ puis d'autres ont payé le permis 12 000 \$ puis ont accès à la même clientèle?

Mme Landry (Suzanne): Bon. Il y a des coins où ça en causerait, des problèmes, puis à d'autres non. Là, si on prend le cas de Québec, ce n'est pas quelque chose qui vient juste d'apparaître comme problème. Ça fait déjà plusieurs années qu'ils en discutent, puis à Québec ils sont constamment en contact. Les cinq ligues de Québec se rencontrent régulièrement puis parlent de tous ces problèmes-là. Si on regarde juste le coin de Québec, les cinq ligues, je pense qu'il n'y aurait pas trop de problèmes parce qu'ils sont capables de régler ça. Mais il y aurait peut-être d'autres coins où ça le serait, c'est sûr, s'il y a une grosse différence, là.

M. Bordeleau: Je voudrais peut-être juste aborder un autre point, puis ensuite je vais laisser la parole à mes collègues. Au niveau de la proposition 48, qui est quand même assez importante — j'y ai fait référence dans mes remarques préliminaires — on parle de transférer les pouvoirs à un niveau local ou régional. Vous dites que vous êtes en désaccord avec cette possibilité-là — c'est la dernière page où vous traitez des propositions. Est-ce que vous pourriez nous expliquer votre position? Pourquoi vous êtes en désaccord avec un transfert au niveau régional ou local?

Mme Landry (Suzanne): Bien, c'est sûr que là on est habitué avec un pouvoir provincial. D'après moi,

même s'il y a eu des problèmes, ça a quand même assez bien été, si on compare ça avec une structure municipale. Parce que, si on parle des grosses municipalités, il n'y a pas trop de problèmes, mais si on arrive dans les petites municipalités où ils ne comprennent absolument rien du taxi, je ne sais pas comment ils pourraient s'organiser, à ce moment-là.

Une voix: ...

Mme Landry (Suzanne): Oui? Ha, ha, ha! Bon, bien...

M. Bordeleau: Oui. Allez-y, continuez. Est-ce que vous aviez d'autres choses à ajouter par rapport à...

Mme Landry (Suzanne): Ha, ha, ha! Ils ont coupé mon élan. C'est ça. Moi, le problème, je le vois surtout dans les petits endroits, là où déjà ils sont débordés de toutes sortes de problèmes. Alors, le taxi, dont ils ne connaissent absolument rien, je ne sais pas comment ils feraient pour s'adapter à ça. Ça prendrait peut-être longtemps, puis ça serait compliqué, puis la période de transition serait peut-être plus longue, puis...

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci. Bonjour, Mme Landry.

Mme Landry (Suzanne): Bonjour.

Mme Delisle: Si le ministre trouve ça nouveau pour lui, c'est encore plus nouveau pour moi. La seule expérience que j'ai de votre industrie, c'est que je prends des taxis à l'occasion. Je dois vous dire que j'ai encore un peu de difficulté à comprendre. Il y a deux choses que je ne comprends pas: il y a tout le dossier des bénévoles, mais je voudrais d'abord parler de la différence dans les coûts de permis.

On va reprendre l'exemple de Sainte-Foy et Beauport, deux municipalités qui ont à peu près la même taille. Il y a des centres d'achats, maintenant, un peu partout. Peut-être qu'il y a 10 ans c'était différent. Je connais assez bien la région de Québec pour savoir que les gens, ils peuvent partir de Beauport, s'en aller, je ne sais pas, moi, au Club Price, ils peuvent aller dans les centres d'achats un peu partout. C'est la même chose pour la clientèle qui est plus à l'ouest, que ce soit Cap-Rouge, Saint-Augustin, Sillery, Sainte-Foy, bon. Pourquoi il y en a un qui est à 84 000 \$ puis l'autre à 12 000 \$? Est-ce qu'il y a des démarches qui ont été faites au fil des ans pour rééquilibrer ça? Écoutez, je dis peut-être une hérésie, là, mais ça n'a presque pas de bon sens qu'il y ait une différence de plus que... c'est ça, 70 000 \$ de différence pour transporter le même genre de clientèle.

Les hôpitaux, on sait qu'aujourd'hui il y a eu beaucoup d'hôpitaux de fermés. Alors, on ne peut plus dire qu'il y en a plus dans l'ouest qu'il y en a dans l'est.

Évidemment, les gens n'étaient pas tous d'accord avec les décisions, mais on est pris avec ça, là, puis il n'y a pas plus d'hôpitaux. Je ne comprends pas.

Mme Landry (Suzanne): Il y a peut-être une question de nombre de permis dans chacune des...

Mme Delisle: Le jeu de l'offre et de la demande, évidemment, joue, mais...

Mme Landry (Suzanne): Honnêtement, pour le cas de Québec, ce n'est pas moi qui suis la spécialiste pour Québec. C'est M. Dumais qui pourrait vous répondre, à ce moment-là.

Mme Delisle: Alors, je demanderai à M. Dumais.

Mme Landry (Suzanne): C'est ça. Il va sûrement, à un moment donné, se présenter.

Une voix: ...une question pour lui.

Mme Landry (Suzanne): Bien, c'est ça. Pour le cas de Québec, c'est ça, c'est M. Dumais qui pourra répondre plus spécifiquement. C'est lui le spécialiste de Québec. Mais, je veux dire, nous...

Mme Delisle: Mais ça existe sûrement ailleurs. Ce n'est pas juste Québec. J'ai pris une région que je connais mieux, mais est-ce qu'il y a une grande différence dans l'achat d'un permis à Montréal ou dans d'autres régions?

Mme Landry (Suzanne): Bien, à Montréal, Laval, Longueuil, ça se ressemble pas mal. Le centre de Montréal. Maintenant, je sais qu'il y a une grosse différence entre l'est et l'ouest. L'ouest, il y a le territoire de Dorval, peut-être que c'est à cause de ça, et le nombre... En tout cas, c'est...

• (16 h 50) •

Mme Delisle: Bon. Maintenant, le bénévolat. Je dois vous dire que je viens de comprendre une nouvelle notion de bénévolat avec les éléments que vous nous apportez dans votre mémoire et les réponses aux questions qui ont été posées tout à l'heure, mais comment est-ce qu'on a fait pour passer... Je peux comprendre qu'on doive rémunérer, à un moment donné, ou récompenser des gens qui vont faire du bénévolat, mais où est-ce qu'on est passé d'un bénévolat don de soi, et tout ça, là, à un bénévolat organisé puis structuré? Je ne comprends pas ça, moi, là. J'ai un peu...

Mme Landry (Suzanne): Bien, c'est parce qu'il n'y a pas de surveillance.

Mme Delisle: ...de difficulté avec ça, puis je ne comprends pas comment est-ce qu'on a pu en arriver à une situation... puis je respecte les gens qui donnent du temps, puis je comprends très bien qu'aujourd'hui, avec le coût de la vie, les gens ne peuvent pas toujours tout faire

gratuitement. Alors, ça, je le comprends. Mais ça s'est détérioré de façon phénoménale depuis trois ans. C'est dû à quoi, ça, là?

M. Paré (Jules): C'est très simple. J'ai eu la réponse très banalement hier soir en parlant à... en tout cas, mettons quelqu'un qui était aux origines de ces choses-là, puis c'est tout simplement qu'il y avait des pressions politiques en partant parce qu'il y avait un paquet de fonctionnaires à la retraite, un paquet de policiers à la retraite, un paquet de profs à la pré-retraite et un paquet de toutes sortes de choses de même qui étaient très influents dans les milieux gouvernementaux. Puis la gaffe qui a été faite, elle n'a pas été faite par les gouvernements, elle a été faite par nous autres, les taxis, parce qu'on n'était pas là, on était absent.

Puis, ce qui est arrivé, c'est qu'à un moment donné les régies régionales — moi, je vous raconte juste l'histoire que j'ai entendue hier soir — étaient toutes rassemblées là, puis, bon, il y avait des propositions sur la table, des bénévoles. Bon, ils ont dit: Il n'y a personne d'autre, puis ils ne s'obstinent pas pour, on va leur donner. Ça a été aussi naïf que ça. Hein. C'est comme ça que ça a dégénéré. Puis, ça, c'est parti, ça a l'air, en 1994. Ça fait que là, il n'y a personne à blâmer que nous là-dedans.

Là on a du chemin puis du rattrapage à faire parce qu'ils ne nous ont pas mangé le bras, c'est le «body» au complet. C'est fini, il n'y a plus de place pour nous autres. Parce que, avant ça, on appelait le taxi; aujourd'hui, on appelle le taxi quand il n'y a pas de bénévole. Puis la raison pour laquelle les mémoires sont aussi ambivalents, c'est que partout on réalise que ça diminue puis ça diminue, on se mange entre nous autres, mais on ne sait pas d'où origine le vrai problème.

J'ai travaillé en ville, moi aussi, j'en ai fait du taxi en ville. Je suis resté à Québec, je suis resté à Montréal, je suis resté à Terrebonne, je suis resté partout. Bon. Je les connais, les places, je peux même vous en parler de toute la gang. Puis ce qui arrive, c'est qu'en ville on ne voit pas passer ces choses-là, tandis qu'en campagne tu le vois. Ton voisin, ton deuxième, ton troisième, tu connais le monde cinq villages à la ronde. En ville, le gars, il va charger un passager à côté d'un bénévole du CLSC, il ne le sait pas. En campagne, par exemple, il n'y en a pas un qui t'échappe. Tu te dis: Il y en a encore 25 qui t'échappent par jour, là, mais au moins il y en a 25 que tu vois. Mais en ville, il n'y a personne qui est capable de «sizer» ça à moins d'une enquête très, très, très spécifique. Puis le malaise, dans la ville, c'est exactement ça qui se passe. Puis ceux qui se font manger le plus, c'est tous les gens des périphéries parce que, en ville, c'est très peu intéressant pour un bénévole, à 0,30 \$ du kilomètre, de se rendre à 5 km de distance. Ça lui fait 1,50 \$. Il n'ira pas. Pour contourner ça, de façon illégale, encore, il y a des tarifs établis.

Puis il y a des preuves de tout ce que je dis, là. Je peux vous donner des preuves de tout ça. Je les ai toutes.

Le Président (M. Lachance): En conclusion, monsieur, très rapidement. Très rapidement.

M. Paré (Jules): En conclusion, il faut ravoire nos jobs. Puis, à un moment donné, si on a manqué notre coup, bien, là, c'est à nous autres à nous forcer à cette commission-ci pour être capables de faire valoir qu'est-ce qui nous appartient parce que, tant que ça, le problème du bénévolat, ne sera pas réglé, il n'y a rien à régler dans le problème du taxi. On ne sera pas capable de changer de char, avoir un char neuf à deux ans, on va crever avant. C'est aussi simple que ça.

Le Président (M. Lachance): J'ai l'impression qu'on va en entendre parler au cours des mois.

M. Paré (Jules): Oui, monsieur. C'est une répétition ad nauseam.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. Truchon.

M. Truchon (Gilles): M. le Président, si vous me permettez, et Mme la députée. Dans le même sens que M. Paré, je prêche dans le même sens. Il y a eu des bénévoles qui ont été accrédités pour être bénévoles et, après un an ou deux ans, se sont retirés et se sont formé une propre clientèle de ces gens-là. Voilà le gros bobo.

Mme Delisle: Ils ont été accrédités par qui?

M. Truchon (Gilles): Ils étaient accrédités par un organisme bénévole, un an, deux ans, trois ans. Ils se retirent et, à partir de chez eux, font quand même le transport de ces personnes-là, et ça, ça devient le taxi au noir. Et le gouvernement, et je l'ai mentionné à quelques fonctionnaires, a ouvert la porte au marché noir en créant ce genre de service là. Je ne dis pas qu'il est mauvais, qu'il est pourri, mais il y a eu beaucoup de lacunes. On nous exige des choses au niveau de la SAAQ, une inspection mécanique, des remises de taxes. Qu'est-ce qui se passe avec les bénévoles? Il ne se passe rien. Alors, posons-nous les questions en quelque part.

Le Président (M. Lachance): Alors...

M. Truchon (Gilles): Et je répondrais, juste pour finir avec madame, parce que tout à l'heure je n'ai pas pu avoir la parole. Un commerce d'un taxi, pourquoi c'est devenu aussi dispendieux avec le temps? Il y a eu l'offre et la demande. Ça ne se vendait plus. À un moment donné, après tant d'années, on dit: Bien, moi je vais vendre. Exemple, telle région, tel prix. Ça fait tant d'années que quelqu'un veut acheter. Alors, c'est à partir de là que ça a haussé, les hausses de permis. Mais un commerce d'une épicerie Métro, exemple, à Rimouski, va se vendre à tel prix; à Montréal, il va se vendre à un autre prix. C'est la même chose avec le taxi. C'est l'offre et la demande. Ça va avec ton volume puis ton achalandage. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre.

M. Chevette: ...on a eu une question sur une ambiguïté majeure dans votre mémoire. Vous parlez de cinq ans d'âge pour la voiture, vous êtes même plus sévère que nous autres. Nous autres, plus on monte, plus on demande d'examen mécaniques, mais vous autres vous dites cinq ans. Serait-ce que vous seriez plus riche en campagne qu'en ville?

M. Paré (Jules): À Laval? Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Non, mais, je veux dire, c'est parce que ça fait drôle par rapport à la proposition. J'aimerais vous entendre spécifiquement là-dessus.

Mme Landry (Suzanne): O.K. Moi, c'est sûr que j'adorerais ça que tout le monde ait des autos neuves, mais, je veux dire, on n'a pas les structures en ce moment pour arriver à ça.

M. Chevette: Non, mais vous proposez cinq ans, Mme Landry, puis nous autres on dit: Ça peut aller jusqu'à 12. Par exemple, de cinq à sept, c'est deux révisions mécaniques, de huit à 12, c'est trois, quatre par année, je ne sais. On est plus sévère pour le contrôle, mais vous dites cinq, vous autres.

Mme Landry (Suzanne): Lors de l'achat de la voiture.

M. Chevette: Ah! elle peut avoir cinq ans.

Mme Landry (Suzanne): Lors de l'achat de la voiture, elle pourrait avoir cinq ans. Je ne veux pas dire vieille.

M. Chevette: Je viens de saisir la nuance. C'est correct.

Mme Landry (Suzanne): Et, si les personnes ont des autos plus âgées...

M. Chevette: Si vous achetez un taxi de Montréal, qui a cinq ans?

Mme Landry (Suzanne): S'il passe les inspections mécaniques qui sont en place en ce moment, chapeau! parce que c'est quelque chose comme inspections mécaniques.

M. Chevette: C'est l'achat, c'est correct.

Mme Landry (Suzanne): Oui.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Juste une petite question de clarification, moi aussi, étant donné qu'on s'est entendu avec le ministre pour étirer d'une question. À la proposition 30 sur la question du taximètre, je voudrais que vous m'expliquiez, c'est parce que je ne sais pas. Vous dites: «Le taximètre à mémoire sera le bienvenu pour le milieu criminalisé qui va s'en servir pour blanchir de l'argent.» Je ne comprends pas. Est-ce que vous pouvez m'expliquer ce que ça veut dire, ça?

Mme Landry (Suzanne): Oui. Ça, ce n'est pas venu de ma tête parce que, moi, les choses criminalisées, je ne suis pas tellement au courant, mais il y a de plus en plus ce genre de milieu qui s'est infiltré dans le taxi depuis quelques années, et puis ce n'est même plus caché, c'est ouvert, on en a connaissance. Puis ces gens-là, justement, paraît-il qu'ils vont être contents d'avoir... parce que eux veulent blanchir de l'argent, alors ils vont peut-être... Moi, on m'a donné l'exemple assez extrême, mais ils ont dit qu'ils vont laisser les compteurs fonctionner toute la nuit pour en avoir le plus possible, pour être capables de blanchir de l'argent. Écoutez, c'est...

M. Chevette: Est-ce à dire que les autres veulent en cacher?

Mme Landry (Suzanne): Pardon?

M. Chevette: C'est parce que ce n'est pas écrit dans le front que je suis criminel, là. Mon meter marche... Je suis un peu d'accord avec M. Bordeleau. Comment ça peut se contrôler, ça? On dit que, si le client a un casier judiciaire, il est exclu, donc il ne pourra pas faire marcher son meter. Je ne comprends pas, moi non plus, votre recommandation. Est-ce que vous voulez dire qu'on pourra avoir des meters à une place, puis pas à d'autres, ou des meters accrochés à un permis, puis pas à d'autres?

Mme Landry (Suzanne): Non, les meters, il faudrait que ce soit partout, même pour les TR.

M. Chevette: Ah! pour tout le monde. Correct.

Mme Landry (Suzanne): Tout le monde.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci beaucoup pour votre participation aux travaux de cette commission, Mme Landry, M. Paré et M. Truchon. Merci.

Alors, j'invite immédiatement les représentants de l'autre groupe que nous allons entendre aujourd'hui, le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal, à prendre place, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, je vous invite à bien vouloir vous identifier comme porte-parole du Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal.

**Bureau du taxi de la Communauté
urbaine de Montréal**

M. Boyer (Richard): M. le Président, mon nom est Richard Boyer. Je suis le directeur du Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal.

Le Président (M. Lachance): Bienvenue. Alors, comme pour l'autre groupe, vous avez 15 minutes, maximum, de présentation.

• (17 heures) •

M. Boyer (Richard): M. le Président, M. le ministre, membres de la commission, je vais essayer de faire très rapidement. Deux mots sur la Communauté, au départ. On est impliqué dans la réglementation du taxi depuis 1987. Je suis à la tête du Bureau depuis 1988. On a développé chez nous, à la CUM, un certain nombre de mécanismes de concertation, ce dont on parlait tout à l'heure, de concertation, une table permanente qui est là depuis les tout débuts et qui nous sert à avoir un peu l'orientation, le pouls de l'industrie.

Dans le cadre du projet de réforme, dans le cadre du mémoire que j'ai déposé, je me limiterai vraiment à un survol, préférant répondre aux questions si vous en avez. J'aborderai, dans le fond, la question du permis de taxi rapidement, certains éléments du permis de travail, les opérations qui concernent le véhicule, l'âge, la spécialisation et un certain nombre d'éléments concernant le transport bénévole et l'article 50.

Je passe rapidement au permis de taxi. Nous, ce qu'on a proposé dans le cadre de ce mémoire, c'est un peu l'option a qui est, dans le livre vert, l'émission de permis pour une durée de cinq ans, non transférable. Il faut comprendre notre proposition si on la conjugue avec la proposition 44 qu'on vient modifier, ou on demande de modifier, à l'effet de prévoir — et je vais vous lire un peu la proposition: L'émission par la Commission de permis de taxi adapté pour une période de cinq ans non renouvelable. Dans le cadre de ce permis, l'opérateur devrait soit limiter son opération à un organisme de transport en commun ou, s'il veut élargir à l'ensemble de la clientèle, mettre à la disposition de la clientèle des véhicules adaptés.

Le principe est le suivant, le contexte est le suivant. Vous l'avez mentionné tout à l'heure, il y a un peu ou pas d'offres de service au niveau de véhicules adaptés pour les clientèles. Il y a une clientèle de Montréal, il y a une clientèle aussi touristique, Kérul parle de 850 000 personnes à mobilité réduite ou encore handicapées qui visitent le Québec chaque année. La résultante: ils descendent à l'aéroport, et, oui, il y a 10 véhicules, 12 véhicules à l'aéroport, ils sont conduits à leur hôtel; ils sont confinés à l'hôtel, il n'y a pas d'offre de transport autrement que par le biais du transport en commun, ces gens-là ne sont pas éligibles.

Ce qu'on vient dire avec cette proposition 44 modifiée, ça nous permettrait, en vertu d'une des propositions, qui est 50, de passer par voie réglementaire et d'obliger les associations de services, à partir du moment où le permis devient disponible et ne se vend pas

en plus 53 000 \$ ou 60 000 \$, à mettre en place ou à offrir du service avec des véhicules adaptés. On s'inspire dans ce contexte-là du Disable Act américain où l'ensemble des flottes de transport doivent fournir à cette clientèle-là un transport adapté.

Je vais passer sur les autres rapidement. Sur la question du permis de travail, deux propositions, qui touchent le permis de travail. Évidemment, la formation, on est pour, on en fait. Ce qu'on vient proposer, c'est un peu une variante, nous, qui s'inspire dans le fond de la Loi favorisant le développement de la formation. Pourquoi limiter à deux cours en particulier? Nous, ce qu'on vient dire, c'est: Permettez-nous, pour les chauffeurs en titre, les chauffeurs qui ont déjà le permis, de les obliger à consacrer l'équivalent d'une journée par deux ans à de la formation sur toutes sortes de volets. On peut effectivement toucher Ambassadeur, on peut effectivement toucher le transport handicapé, mais on pourrait aussi toucher d'autres éléments de formation, on en ferait un processus continu. Une journée par deux ans, pourquoi? On a à peu près 10 000 chauffeurs à Montréal. Il y a une question de logistique là-dedans.

L'autre élément au niveau de l'obtention, on a parlé un peu de criminalisation. Actuellement, dans le cadre de la loi actuelle, quelqu'un qui commet un acte criminel relié à l'exploitation du taxi voit son permis de chauffeur révoqué. On dit bien «acte criminel». Si les procédures sont prises en vertu des procédures sommaires, il n'y a pas de révocation.

Nous, ce qu'on dit, c'est: Permettez-nous de s'assurer que les gens qui entrent dans cette industrie-là et qui restent ne sont pas reconnus coupables d'actes criminels pour des crimes contre la personne. On parle de voie de fait, on parle d'agression sexuelle, on parle de crime en vertu de la Loi sur les stupéfiants. On n'invente pas la roue. Dans la Loi des cités et villes, dans le Code des professions, dans la loi sur les loteries, il y a des dispositions similaires. Ça viendrait un peu nous assurer que les gens qui conduisent les personnes âgées, les gens qui conduisent des enfants seuls... on viendrait améliorer encore l'image de cette industrie-là, en sortant les quelques cas qui, à mon avis, ne devraient pas y être.

Si on touche maintenant l'opération du véhicule, il y a deux points importants. Vous allez voir à notre proposition 13, il y a peut-être un bémol. On parle de la location de permis, mais c'est vraiment la location de véhicule. On soutient effectivement les propositions dans le livre vert afin de maintenir l'interdiction quant à la location des permis. En termes de location de véhicule, pourquoi ne pas arriver avec un nouveau concept?

Actuellement, il y a une location qui se fait par le propriétaire du véhicule à un chauffeur. Le propriétaire, à partir du moment où il a loué son véhicule, sa recette est faite. Le chauffeur peut lui aussi décider, pour des raisons personnelles, des raisons économiques, toutes sortes de raisons, de ne pas offrir le service cette journée-là. Quelque part, le client n'est jamais pris en compte dans l'offre de service. Ce qu'on dit: Ramenons un processus de partage des profits chauffeur et propriétaire, ramenons

un processus où, là, le client, l'offre de service va être pris en compte.

Actuellement, le propriétaire se déresponsabilise face à ses véhicules. À partir du moment où il se loue, son chauffeur, qui est le premier sur le poste d'attente, a autant de chance, que la voiture soit bonne ou pas, d'avoir autant de clients. Et il se déresponsabilise aussi du mauvais chauffeur. Il laisse ça aux associations de services qui vont faire la discipline ou il laisse ça aux inspecteurs du Bureau du taxi qui vont faire la discipline.

Dans un partage des profits, on vient amener une meilleure gestion dans les «peaks», là où il y a de la demande. Et les gens dans l'industrie nous disent, avec raison: On travaille 12 et 15 heures par jour. Comparons donc ça, un chauffeur de taxi, à un chauffeur d'autobus. Un chauffeur d'autobus, ça travaille à peu près sept heures et demie, huit heures par jour mais sur une amplitude de douze heures et demie. 75 % des chauffeurs d'autobus de la CUM ont une amplitude de douze heures et demie. Ils sont là quand? Lorsque les pointes se font. Si nos chauffeurs de taxi étaient dans la rue lorsque c'est payant et à se reposer lorsque c'est mort, on aurait une meilleure gestion, une meilleure offre de services, et les gens, beaucoup, à mon avis, ça améliorerait, je pense, leur qualité de vie par rapport à la situation actuelle. Donc, un nouveau concept au niveau de la location.

L'âge du véhicule. L'âge du véhicule, écoutez, on ne peut pas ne pas penser qu'il faille amener des critères à ce chapitre-là. Je vous ai fait un petit tableau dans le mémoire puis il est très simple. On a 4 477 véhicules. Ils doivent tous passer une inspection visuelle: qualité du véhicule en général, propreté. Ce n'est pas des inspections au hasard; les gens doivent se préparer et ils viennent quand ils veulent à nos garages.

Pour délivrer 4 477 certificats de conformité, il a fallu inspecter 7 293 véhicules, mais là-dessus il y a 40 % des véhicules, c'était un changement de véhicule. Il est normal qu'on voie les deux véhicules. Il n'en reste pas moins qu'il y a 926 véhicules, 20 % de la flotte, qui savaient qu'il s'en venait à une inspection sur la qualité, l'esthétique et la propreté de leur véhicule et qui se sont plantés à l'inspection. Ça, on ne vous parle pas des inspections sur route.

Si on va sur les inspections sur route, on a fait faire une étude, nous, par une firme indépendante puis curieusement, si on ne considère que les variables qu'on peut appeler les variables majeures — ne parlons pas de la propreté du véhicule à l'extérieur, ça peut changer le lendemain qu'il est sorti du garage, ne parlons pas de vignette du taximètre, l'échéance peut être le lendemain de l'inspection, parlons simplement de surfaces extérieures endommagées ou en état de réparation et d'équipements standards en bon état, en excluant les enjoliveurs de roues, vous pouvez en perdre un au premier trou à Montréal — eh bien, là, on se retrouve avec une voiture sur trois qui ne serait pas conforme.

• (17 h 10) •

Si on intègre l'âge des véhicules là-dedans, selon les critères énoncés, on retrouve six fois plus de véhicules

non conformes parmi les véhicules de 12 ans et plus, 20 % de notre flotte. Si on réduit ça à neuf ans, qui est à peu près la moyenne de la flotte, cinq fois plus de véhicules non conformes. Et là, si on rajoute une troisième variable qui est la durée de l'inspection, bien sûr, quand on les a vus dans la rue et qu'ils venaient de sortir ou à quelques mois de sortir des garages, ils étaient plus conformes, mais plus on va vers la fin de l'année, moins ils sont conformes. Donc, pour nous, deux ans, trois ans, quatre ans, vous fixerez, mais je pense que c'est important d'arriver, si on veut avoir une qualité de services et une qualité de véhicules.

Les deux derniers éléments touchent un peu la protection du marché qu'on essaie de faire et un peu la fragmentation des lois et règlements. L'industrie du taxi comme n'importe quelle autre industrie ne fonctionne pas en vase clos. Plusieurs transporteurs autres que ceux de l'industrie interagissent dans ce milieu-là et plusieurs lois autres que celle de la Loi sur le transport par taxi interagissent.

On a parlé du transport bénévole. Je pense que le transport bénévole, tout le monde va être d'accord avec le principe, tout le monde considère que c'est un acte humanitaire louable, voire nécessaire. Là où ça commence à coïncider, c'est lorsque le transporteur bénévole étend son transport bénévole et ne fait plus de transport bénévole mais du transport illégal en faisant autre chose.

Ce qu'on dit, nous, c'est que le transport bénévole devrait être organisé par des organismes de bénévolat, qu'il y ait un registre et qu'on nous donne les pouvoirs de consulter ce registre-là, à nous, pour la CUM, aux contrôleurs routiers pour le Québec, et on vient de régler 80 % du problème sans trop de problèmes.

Quand on regarde les autres lois et règlements, écoutez, j'ai annexé une série de photos à l'arrière. Lorsqu'un de nos inspecteurs constate un véhicule qui peut représenter des dangers pour la sécurité des gens, le seul outil à sa disposition, c'est d'émettre un constat d'infraction pour équipement non conforme, admettant que le plancher est un équipement standard, si on s'entend. On ne peut pas appliquer le Code de sécurité routière; il faudrait être en mesure de l'appliquer comme il faudrait être en mesure d'appliquer d'autres lois: la Loi sur le transport, la Loi sur le transport par autobus.

Quand l'industrie nous fait des plaintes, parce qu'il y a des transporteurs illégaux qui étendent leur permis de transport nolisé dans leur secteur, lorsqu'on constate, on n'a plus de pouvoir. Donc, si on veut vraiment encadrer correctement, protéger le marché en même temps que de s'assurer de la qualité des services, il faut avoir l'ensemble des outils à notre disposition.

Il y a évidemment beaucoup d'autres choses dans le mémoire, mais, là, je vais arrêter maintenant et répondre à vos questions si vous en avez.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Boyer. M. le ministre des Transports.

M. Chevrete: Je vous remercie de votre mémoire. J'aurais probablement une couple d'heures de discussion

avec vous parce que j'ai rencontré des gens de l'industrie aussi de Montréal, puis ils ne sont pas tendres à votre égard. Vous êtes au courant de ça?

M. Boyer (Richard): Oh, absolument.

M. Chevette: Vous dites que vous avez travaillé en partenariat avec eux, les avez-vous consultés pour la rédaction de votre mémoire?

M. Boyer (Richard): Curieusement, la rédaction de mon mémoire, j'ai consulté les associations de services, le CPDIT, les gens des limousines. On a offert aux gens des ligues d'échanger, ils n'ont malheureusement pas accepté notre invitation. On a échangé avec Tourisme Montréal, avec tous les groupes de Montréal, à l'exception des ligues, elles ont décliné notre invitation.

M. Chevette: Vous dites que vous avez été fondé depuis 10 ans et... Vous avez écouté, par exemple, Mme Boucher, mairesse de Sainte-Foy, aujourd'hui, ou lu, je crois, dans les journaux, qu'elle était contre? Est-ce que ça s'autofinance, ça, le bureau des véhicules-taxis de Montréal?

M. Boyer (Richard): Le Bureau fonctionne sur des bases d'autofinancement, oui.

M. Chevette: Donc, ce n'est pas une décentralisation de l'État coûteuse, ça? Qu'est-ce que vous pensez de ceux qui disent que c'est du pelletage alors que ça s'autofinance par le fruit des permis?

M. Boyer (Richard): Écoutez, Montréal, c'est 4 477 permis, Montréal, c'est 65 permis de limousines de grand luxe à 4 500 \$ la copie. Si vous le comparez à la CUQ ou si vous le comparez à la Communauté urbaine de l'Outaouais... Moi, j'ai fait des budgets pro forma pour ces deux comités-là, sur les bases de nos tarifications, bien sûr qu'ils ne pourraient pas ni à Québec ni dans l'Outaouais se doter d'un bureau comme on a, avec des inspecteurs. Mais, s'ils utilisent les ressources en place, évidemment dans le fond ils pourraient avoir quelqu'un qui fait de la concertation avec l'industrie — qui ne gagnera jamais un prix de popularité, hein, à partir du moment où on applique de la réglementation, on ne se fait pas des amis, mais qui est capable d'essayer de trouver des solutions aux problématiques de l'industrie.

M. Chevette: C'est ce que j'observais que vous aviez... Vous parliez pour les trois communautés urbaines existantes, mais vous semblez ne pas être favorable à aucun ajout de permis de taxi, si ce n'est que les permis de transport adapté. Est-ce que je me trompe?

M. Boyer (Richard): Écoutez, en réglant le problème des transporteurs en commun, parce qu'avec la proposition 44 on règle les transports en commun, en

ajoutant des permis et en ayant une meilleure gestion de la flotte, je pense que l'industrie devrait être capable de répondre aux demandes sur le territoire. Les transporteurs, au niveau de la STCUM par exemple, quand il fait très froid ou qu'il y a de la pluie, ils sont de court d'environ 300 courses par jour. À partir du moment où on règle ces problèmes-là, c'est des véhicules qui sont de plus, là, dans le milieu.

M. Chevette: Vous parlez de deux fauteuils roulants dans les permis de taxi pour transport adapté. Quelle est la justification?

M. Boyer (Richard): Je me suis basé sur les appels d'offres traditionnels des transporteurs en commun; de mémoire, ils ont toujours demandé deux.

M. Chevette: On me dit que vous êtes exigeant que le diable, que ça prend 52 000 \$ ou 50 000 \$ pour venir à bout d'avoir un permis de taxi adapté à Montréal. C'est-u vrai, ça?

M. Boyer (Richard): Le coût de transformation du véhicule est de cet ordre-là, vous allez le voir, vous allez probablement entendre les gens de la STCUM. Ils ont quand même un salaire garanti, pour 25 heures, de 45 000 \$, pour trois ans. Garanti.

M. Chevette: Mais est-ce qu'on ne pourrait pas avoir, selon ceux qui quotidiennement sont derrière le volant, là, ils disent: 25 000 \$, par exemple, ça pourrait être suffisant pour avoir un véhicule en toute sécurité pour faire le transport, des véhicules. Vous autres, vous en exigez 50 000 \$. C'est quoi, la justification?

M. Boyer (Richard): Écoutez, je suis mal placé pour vous parler des exigences de la STCUM, ce n'est pas nos exigences à nous et je ne les connais pas dans le détail, mais je sais que les compagnies à Montréal qui font la transformation de ces véhicules-là à partir de véhicules neufs, on parle dans cet ordre de grandeur là, de 50 000 \$.

M. Chevette: Mais vous n'avez jamais jasé avec eux autres pour dire que c'est peut-être exagéré un tantinet?

M. Boyer (Richard): Ces compagnies-là?

M. Chevette: Oui.

M. Boyer (Richard): Écoutez, je pense qu'au niveau du Bureau du taxi on n'est pas impliqué dans le choix des soumissionnaires.

M. Chevette: Non, mais vous êtes impliqué dans la qualité du service...

M. Boyer (Richard): Oui.

M. Chevette: ...puis, si vous n'en avez pas à cause des coûts, ça baisse la qualité. Je ne sais pas, moi, vous avez le droit de parler sur la qualité.

M. Boyer (Richard): Absolument.

M. Chevette: Puis vous ne trouvez pas que l'industrie, qui a besoin d'un souffle, serait... On n'est pas obligé de chromer, on peut prendre d'autre chose que du chrome un peu dans la vie.

M. Boyer (Richard): Absolument, je suis d'accord avec vous, mais les coûts de transformation qu'on nous annonce de ces entreprises-là... Écoutez, le véhicule vaut 30 000 \$ au départ, là, hein?

M. Chevette: Non, mais ça suppose des exigences. Si les exigences disent: Bon, bien, écoute, en autant que tu es sécuritaire sur tel, tel point, puis, si ça coûte 25 000 \$ au lieu de 52 000 \$, on a plus de véhicules qui pourraient s'équiper puis on aurait donc une qualité de service. Non? Ou bien je ne comprends pas?

M. Boyer (Richard): Bien, écoutez, moi, ce que je ne comprends pas, c'est que les exigences n'existent pas autrement que dans des appels d'offres. Il n'y a pas d'exigences réglementaires à ma connaissance, là. Il y a des appels d'offres d'organismes de transport en commun...

M. Chevette: Il n'y a pas assez de personnes qui transforment, il n'y a pas assez de compagnies qui transforment, on est à la merci d'un transformateur qui coûte cher?

M. Boyer (Richard): Il y a probablement plusieurs compagnies qui transforment, mais, ce que je dis, c'est que c'est des appels d'offres d'un organisme de transport en commun qui donnent des spécifications, mais ce ne sont pas des règles ou des règlements. Là, je pense que la question, vous pourriez peut-être davantage la poser aux gens qui donnent ces appels d'offres là.

M. Chevette: Ah! tant que le gouvernement paie, on exige ordinairement pas mal. Ça ne me surprend pas. On va le regarder de toute façon, cet aspect-là, parce que, si c'est vrai, il y a même de la qualité et de la quantité de services qu'on peut rendre pour des mêmes prix. En tout cas, je vais le regarder très sérieusement parce qu'il y a des groupes qui vont venir dire que ça n'a pas d'allure.

M. Boyer (Richard): Mais, écoutez, nonobstant les coûts, les gens qui sont dans cette industrie-là, les gens qui travaillent le 25 heures pour ces opérateurs-là, on n'arrive pas à les obtenir pour faire d'autres types de transport adapté. Il n'y a pas de masse critique. Tant qu'il n'y a pas de masse critique, on se retrouve avec des surcharges parce que le véhicule peut être dans ville

LaSalle, l'appel dans l'Est, et ça ne devient pas intéressant du tout pour le chauffeur de taxi d'y aller. Et tant qu'il n'y aura pas de masse critique et de véhicules suffisants on va rester à la merci du transport dit subventionné, si on veut, du transport en commun, et l'industrie ne développera jamais ce créneau-là.

• (17 h 20) •

Qu'on le fasse avec des véhicules à 25 000 \$, qu'on le fasse avec des véhicules à 60 000 \$ ou qu'on le fasse avec des véhicules à 10 000 \$, l'important c'est qu'il y ait des normes de sécurité et qu'elles soient acceptables.

M. Chevette: Non, mais je comprends que, si le devis fait en sorte que tu as une immobilisation de 50 000 \$, il n'est peut-être plus rentable... il n'est peut-être pas rentable pour un contrat de trois ans. Il va faire de l'immobilisation de 50 000 \$ en plus de l'achat de l'auto, je veux dire...

M. Boyer (Richard): Ça, je vous inviterais à poser la question à ceux qui les font, les devis, là.

M. Chevette: Les lifts puis tout le kit. En tout cas, de toute façon, ça, on va le gratter parce que ça ne m'apparaît pas clair; même à date, avec le paquet de mémoires que j'ai lus, ça ne m'apparaît pas très clair, tout cela.

Vous êtes muet sur la fusion des territoires de taxi.

M. Boyer (Richard): Oui.

M. Chevette: Pourquoi?

M. Boyer (Richard): Écoutez, pour nous, la fusion des territoires de taxi, il est sûr qu'au sens du transport en commun ça pose des problématiques majeures, au sens du respect de ces territoires-là, ça pose un certain nombre de problématiques. La fusion doit être évaluée en fonction de l'impact non pas seulement sur la valeur des permis. Il peut y en avoir une, c'est un fait. Mais est-ce qu'on va avoir assez de taxis pour desservir les extrémités de l'île, si jamais il y avait fusion? Je pense que, nous, on n'a pas trouvé encore de véritable solution; on n'a pas fait notre lit là-dedans pour recommander quelque chose, encore. Notre préoccupation, c'est: Va-t-il y avoir suffisamment de taxis aux extrémités?

Il est sûr que, sur les zones limitrophes des territoires, c'est ingérable, et tout le monde chevauche de zone à zone. C'est sûr que, dans le cadre du transport en commun, les véhicules qui sont nolisés par la STCUM, ça pose des problématiques, et dans ce contexte-là ça pourrait facilement être ouvert à l'ensemble des territoires. Pour ce qui est d'une fusion, je ne dis pas qu'on... on n'a pas pris position parce qu'on n'a pas l'ensemble des éléments pour recommander quelque chose.

M. Chevette: C'est parce que vous êtes quasiment les seuls sur l'île de Montréal qui ne parlent pas de RMR, présentement. Vous comprenez ce que je veux dire?

M. Boyer (Richard): Oui, absolument, absolument.

M. Chevette: Il y en a qui prônent la fusion des trois sociétés de transport, il y en a d'autres qui veulent l'étendre même en MRC Champlain, je crois, jusqu'à Boucherville. Puis vous autres, vous dites...

M. Boyer (Richard): C'est parce qu'il faut comprendre, M. le ministre, dans le taxi... Si vous fusionnez les autobus, vous les gérez, vous allez les affecter là où vous voulez. Ce qui fait en sorte que les taxis vont s'affecter dans un secteur ou dans un autre, c'est le marché, c'est la demande. Même à l'intérieur d'une même compagnie, c'est difficile, des fois, d'affecter. Si on prend une compagnie comme Diamond, qui peut avoir Candare et qui peut avoir une autre compagnie sous sa bannière, juste de transférer les appels d'une zone à une autre à l'intérieur de ces mêmes membres, ça devient compliqué: les gens scannent les ondes, vont chercher le client et celui à qui on avait transmis l'appel se retrouve avec ce qu'on appelle dans le jargon un «no load». Ils n'y vont plus dans ce secteur-là.

Donc, ce qu'on dit, nous, c'est qu'une fusion pour l'ensemble je pense que c'est quelque chose qu'on doit étudier sérieusement, et on n'est pas prêt pour l'instant à prendre une décision pour recommander quelque chose dans le contexte où on pense qu'à Sainte-Anne-de-Bellevue puis on pense qu'à Pointe-aux-Trembles il faut qu'il y en ait, des taxis, puis on n'est pas sûr qu'il y en aurait.

M. Chevette: Vous suggérez également que le maintien de la valeur marchande, de la valeur des permis, là, ça demeure à l'industrie. Ne craignez-vous pas que ça forme un cartel puis que ce cartel tienne à la valeur maximale dans les endroits où il y en a, comparativement aux autres?

M. Boyer (Richard): Tout à fait, je partage cette crainte-là. Quand on dit que ça devrait être l'industrie qui gère ça, l'industrie devrait le gérer de façon encadrée, un peu sur le modèle du plan de rachat. Le principe, là, sur l'île — ailleurs, ça, je n'en parlerai pas... Écoutez, Montréal, en 1998, valeur des permis, selon la moyenne publiée par la CTQ, c'était 53 000 \$, à peu près 40 000 \$ dans l'est puis à peu près 60 000 \$ dans l'ouest. Ça monte, là, on parle de 70 000 \$, 75 000 \$, cette année. Ça, c'est évident, c'est la fusion des trois territoires. Les gens de l'est vont vendre 60 000 \$ puis les gens de l'ouest vont vendre moins cher.

Quand je pense à un élément qui ressemblerait au plan de rachat, c'est une réglementation qui ferait en sorte que les taxis — il y aurait un droit de préemption — seraient achetés au prix de la valeur au moment de la fusion, et revendus au prix de la valeur moyenne. Donc, on assure d'une certaine façon celui qui se départit de ne pas perdre de l'argent et on s'assure qu'il n'y a pas une inflation. Mais c'est effectivement... quand je dis que ça devrait être à l'industrie, je le dis dans le sens où le plan de rachat, à l'époque, avait été monté. Il y avait un

encadrement législatif là-dessus, et les gens ne faisaient pas ce qu'ils voulaient.

M. Chevette: Il y a une dernière question en ce qui me concerne. Dans l'industrie, il existe des salariés, il y a des gens qui louent à la journée. Vous préconisez, vous autres, un partage en pourcentage de recettes, ce qui existe aussi dans certains cas, me dit-on, ça existe.

Comment voyez-vous la mise en oeuvre de ça? Moi, je suppose que, si on vise un pourcentage de recettes, c'est pour permettre à deux individus de vivre à ce moment-là: celui qui est propriétaire puis qui a le permis, et il y a celui qui conduit. Il y en a deux qu'il faut qu'ils... dans ça, là. Comment vous voyez ça?

M. Boyer (Richard): Comment je vois ça au niveau de l'application ou...

M. Chevette: La mise en oeuvre, comment vous verriez ça, là? Parce que c'est national, ça. Celle-là, vous n'êtes pas restreints à Montréal, là. J'ai bien compris que vous êtes au niveau national sur ce point-là.

M. Boyer (Richard): Absolument.

M. Chevette: Bon. Expliquez-moi comment vous verriez ça, mettre en oeuvre une affaire de même.

M. Boyer (Richard): Écoutez, la technologie, elle est là, O.K.? J'écoutais les gens parler de taximètre tout à l'heure, là. Un taximètre, à l'heure où on se parle, là, pas dans cinq ans, ce qu'il y a dans les véhicules aujourd'hui, ça va vous donner le kilométrage parcouru, le kilométrage payant sur le kilométrage parcouru, une foule de données. Dans un modèle de rémunération basé sur un pourcentage, c'est quoi, le problème? C'est la course qui est mise sans le taximètre.

Écoutez, oui, il y a 10 ans, j'ai vu en Europe ces éléments-là où on peut s'assurer que, dès qu'il y a des clients à bord, le taximètre, quand le véhicule a fait 100 m, s'actionne et compte. Le principe, c'est que le propriétaire doit lire son taximètre à chaque jour, va connaître la recette du chauffeur, donc va partager. Ça, c'est au niveau technique. Ça veut dire qu'il va aussi devoir gérer son chauffeur sur des horaires, parce que ça ne donne rien de faire rouler le véhicule entre 14 heures et 16 heures, si c'est mort, comme il doit s'assurer que dans les «peaks» il y a des gens. Mais c'est vraiment dans ce contexte-là, et je ne pense pas que ce soit un élément... Je dirais que c'est quasiment une révolution, mais ce n'est pas quelque chose qui amène des complications majeures.

M. Chevette: J'aurais une autre question, mais je vais laisser 15 minutes puis on se partagera, comme tantôt, si on a des questions additionnelles. J'en aurais une, moi, mais j'irai après.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, bienvenue. Je vais peut-être revenir sur deux points que le ministre mentionnait. La question du coût de transformation des véhicules, là, je veux juste mentionner au ministre qu'on va rencontrer jeudi, je pense, la STCUM, la division de transport adapté. Et on verra aussi éventuellement Ricon, qui est une compagnie qui fait de la transformation de véhicules. Alors, on saura exactement, mais je pense qu'effectivement les coûts sont élevés. En tout cas, c'est des hypothèses que je fais, on pourra les faire confirmer. Les coûts sont élevés puis aussi la possibilité d'acheter des véhicules usagés est faible là-dedans parce que quelqu'un qui se fait transformer un véhicule, bien, il l'utilise à pleine capacité évidemment à cause des coûts.

Juste pour compléter, peut-être. Sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, est-ce que c'est exact qu'il y a deux véhicules qui font du transport adapté?

M. Boyer (Richard): Deux?

M. Bordeleau: Deux.

M. Boyer (Richard): Non, il y en a plus que ça.

M. Bordeleau: Je ne parle pas de ceux qui ont des contrats avec la STCUM, là, qui sont libres pour faire du taxi au besoin, qui pourraient répondre à la demande d'un individu qui veut appeler un taxi adapté.

M. Boyer (Richard): Écoutez, ça va fluctuer, là. Il y a une période, au cours de l'été, il en restait un. À un moment donné, il n'y en avait plus.

M. Bordeleau: Mais il y en a combien sur le territoire de la CUM qui peuvent répondre à des individus, là, à des appels privés, qui peuvent faire du transport adapté, capables de prendre une chaise roulante?

M. Boyer (Richard): Et qui n'ont pas de contrat à l'aéroport et qui n'ont pas de contrat avec la STCUM?

M. Bordeleau: Oui

M. Boyer (Richard): À ma connaissance, il n'en reste plus.

M. Bordeleau: Il n'en reste plus. Alors...

M. Boyer (Richard): Bon. Non, écoutez, l'intérêt des gens... Pourquoi les gens ont converti leur véhicule? C'est parce qu'il y avait des contrats aux aéroports ou parce qu'il y a un contrat avec la STCUM. Quand les contrats aux aéroports se sont terminés et qu'on a changé de joueurs, certains ont essayé de poursuivre avec leur transport, leur véhicule adapté, et ils l'ont revendu. Et les gens qui sortent de la STCUM font la même chose, là, ils essaient de poursuivre ou ils embarquent sur un contrat.

• (17 h 30) •

M. Bordeleau: Ça veut dire que la personne handicapée, à Montréal, qui a une chaise roulante et qui veut se déplacer, la seule possibilité qu'elle a, c'est de faire affaire avec la STCUM, c'est-à-dire le transport en commun adapté.

M. Boyer (Richard): Écoutez, en principe, le transport en commun nolisé 25 heures-semaine ces véhicules-là.

M. Bordeleau: Mais, avec toutes les limites que ça implique aussi, là. Mais je veux dire, la seule possibilité, elle est là. Je ne peux pas prendre un appel puis appeler une compagnie de taxi puis dire: Envoie-moi un transport, un taxi.

M. Boyer (Richard): Vous pouvez appeler une compagnie de taxi. La compagnie de taxi qui a le contrat avec la STCUM, par exemple, les 16 véhicules qui sont là actuellement sont occupés, en principe, 25 heures par semaine. Le reste des heures, ils devraient être capables de desservir la clientèle. La difficulté, c'est qu'ils sont concentrés dans un territoire, une compagnie de taxi qui oeuvre dans un territoire. Il n'y a pas de compagnie, même la plus grosse, qui oeuvre sur l'ensemble de l'île. Il y a 27 compagnies de taxis qui se partagent des bouts de territoire. À partir du moment où ils sont tous dans la même compagnie, Boisjoli en l'occurrence, puis c'est l'est de la ville, si vous avez besoin d'un transport adapté dans ville LaSalle, ce n'est pas intéressant nécessairement pour le chauffeur de taxi de partir de l'est, d'aller dans ville LaSalle pour vous prendre pour une course de 8 \$, 7 \$, 15 \$, 50 \$. On ne le sait pas, là. C'est sûr que, si vous allez à Mirabel, il va aller vous chercher. Mais, si vous allez au cinéma, centre-ville, ça ne devient pas rentable pour lui.

M. Bordeleau: ...messieurs, les deux éléments majeurs, c'est que ça coûte très cher de se procurer ces véhicules-là. Donc, il faudrait les rentabiliser, et ce n'est pas facile à rentabiliser, compte tenu du coût. Et l'autre élément, c'est que, comme il n'y en a pas beaucoup, ça devient encore plus difficile de donner le service, parce qu'il y en a un, s'il se trouve à un bout de la ville, il ne peut pas aller à l'autre bout pour faire un... Alors, c'est ça, les deux problèmes majeurs dans le domaine.

M. Boyer (Richard): Moi, je pense qu'un des problèmes majeurs, c'est effectivement qu'il n'y a pas de masse critique. La rentabilisation, pensez 30 secondes qu'Aidbus ou des compagnies comme celle-là, dans les hôpitaux, c'est 130 \$ chaque fois. Mettez-les au tarif du taxi, mettez-les à 35 \$ pour un tarif majoré, trois Aidbus, là, si je suis directeur d'un hôpital, c'est un taxi, moi, qui est à la porte 10 heures par jour et il fait tous mes transports, puis, si je n'en ai pas besoin, il fait les commissions, et ça me coûte moins cher que trois Aidbus actuellement.

S'il y avait une masse critique, s'il y en avait... Il y a des débouchés. Écoutez, la population vieillit. Il va de

plus en plus de gens à mobilité réduite qui ont besoin de ce type de service là. Il y a un marché pour ça. Mais là le seul élément où on peut soutenir... Et, quand je dis d'émettre des permis, c'est vrai qu'il y a un coût de transformation, mais c'est vrai, par contre, que le permis ne coûte pas 50 000 \$. Le permis, vous l'obtiendriez de la Commission. Donc, ça devient intéressant de développer ou d'investir là-dedans. Au lieu d'investir 50 000 \$ ou 70 000 \$ pour un permis, vous investiriez 50 000 \$ ou 40 000 \$ ou peu importe le montant, mais pour développer un marché. C'est dans ce sens-là que ma proposition doit être comprise.

M. Bordeleau: Votre proposition 44, j'aimerais que vous m'expliquiez peut-être un peu plus, là. Vous dites: Dans le cadre de ce permis — on fait référence au permis de taxi adapté — l'opérateur devrait soit limiter son opération au cadre du contrat le liant à l'organisme de transport en commun ou, s'il veut étendre ses services à l'ensemble de la clientèle, il devrait obligatoirement mettre à la disposition de sa clientèle un véhicule adapté, capable d'accueillir deux chaises roulantes motorisées.

Est-ce que c'est exclusif, ça, là? C'est un ou c'est l'autre? C'est comme ça qu'on doit comprendre?

M. Boyer (Richard): C'est parce que, dans un des cas, le transport se fait avec une automobile berline normale, conventionnelle, et là il ne le fait que pour le transporteur, l'organisme de transport en commun. C'est un peu la variante de la clause scolaire, si vous... Dans l'autre cas, là, il met à la disposition de la clientèle un véhicule adapté. Il a des coûts supplémentaires évidemment, et là ça lui offre l'opportunité de faire, eh oui, le contrat du transporteur en commun, mais d'élargir son opération et d'aller chercher d'autres créneaux de marché, y compris la clientèle normale et habituelle.

M. Bordeleau: C'est ce que je voulais clarifier. C'est parce qu'il y avait deux interprétations possibles, ou c'était un ou c'était l'autre, mais c'est un ou l'autre. On peut faire les deux, là.

M. Boyer (Richard): Exact.

M. Bordeleau: O.K. Ça va. Je comprends. Tout à l'heure, vous avez parlé de la question d'une possibilité du rachat des permis. Vous parliez, bon, on le rachète à la valeur du marché et on le revend à la valeur moyenne. Bon, évidemment, il pourrait y avoir un écart entre les deux, là.

M. Boyer (Richard): Effectivement.

M. Bordeleau: Qui paierait ce coût-là, là?

M. Boyer (Richard): Écoutez, prenons les anciens chiffres. Chez nous, le marché est un peu en effervescence, là, mais prenons les chiffres de 1998. On parle de 53 000 \$ dans le 11, on parle d'à peu près 60 000 \$

dans le 12, 65 000 \$ dans le 12, puis on parle d'à peu près 35 000 \$, 40 000 \$ dans le 5. Ça peut être une opération relativement neutre, là. Il y a 272 permis dans le 12, à 65 000 \$; il y en a 332 dans le 5. Si les gens vendent, dans le 5, ils vont vendre à 40 000 \$. Ils n'ont pas nécessairement intérêt de vendre. Donc, ce n'est pas les 332 qui vendraient. S'ils vendent, bien, on le revend avec un profit à 53 000 \$, ce qui vient compenser l'autre côté. Quand on achète un permis dans le 12, qu'on paie 65 000 \$, bien, là, on le revend à 53 000 \$ à perte. C'est dans ce sens-là qu'il y a un mécanisme...

Bon, écoutez, il faudrait mettre un comptable là-dessus pour voir si ça fait une base nulle à la fin, mais le principe est le suivant...

M. Bordeleau: On a parlé tout à l'heure de la question de la régionalisation. On sait que, quand cette possibilité-là a été donnée, disons, aux différentes régions, de prendre en main l'application de la Loi sur le transport par taxi, la Communauté urbaine de Montréal a été la seule à prendre cette responsabilité-là. On y a fait référence un peu tout à l'heure. Pourquoi vous pensez que c'est le seul endroit où ça s'est fait?

M. Boyer (Richard): Il y a plusieurs raisons.

M. Bordeleau: Ce n'est pas juste une question de choix. Il y a des raisons plus profondes que ça. Pourquoi ça a été fait seulement à Montréal puis ça n'a pas été fait du tout dans aucune des autres agglomérations de la province?

M. Boyer (Richard): Il y a plusieurs raisons. Écoutez, il y avait l'état de la situation en 1983 quand cela s'est décidé. Les permis, ça valait autour de 8 000 \$. L'industrie était complètement à terre. Il y avait quand même un volume suffisant qui permettait de convaincre les élus de Montréal, à l'époque, que ça pourrait s'autofinancer. Et on était dans un contexte aussi où la question de l'autofinancement et — je n'aime pas utiliser ce mot-là — des pouvoirs que Québec remet aux municipalités n'avaient pas la même coloration, si on veut.

La Communauté urbaine de Québec, je pense que ces problématiques-là n'étaient pas là et ne sont pas nécessairement là. La Communauté urbaine de l'Outaouais, la problématique, elle vient davantage aujourd'hui du fait des problèmes interprovinciaux, à cause du casino, à défaut de quoi je ne pense pas qu'ils souhaiteraient embarquer là-dedans encore. Ils n'ont pas de volume non plus de taxis, là.

M. Bordeleau: Avec le fonctionnement qu'on a, dans la Communauté urbaine de Montréal, avec un bureau du taxi, c'est quoi, votre perception, mettons, au niveau de la qualité du service de taxi — ça implique des équipements et tout ça — par rapport à ce qu'il se fait ailleurs, en province? Est-ce que c'est mieux avec l'organisation qu'on a là que, par exemple, à Québec où il n'y en a pas, ou si c'est pareil? Ça fait-u une

différence, ça, d'avoir une organisation comme la vôtre, à Montréal?

M. Boyer (Richard): Je ne pense pas que ce soit l'organisation qui fasse la différence, je pense que c'est le marché qui fait la différence. Chez nous, c'est le chat et la souris, toujours. On a des opérations de flottes. On court après les taxis qui ne sont pas conformes. Ils réparent, on court, ils réparent.

Si vous débarquez en région... Moi, j'ai vu les taxis dans le Bas-du-Fleuve. Ils ont quand même de très beaux taxis. Pourquoi? Parce que, si M. Tremblay, de la place, son taxi, il est tout sale, tout croche, puis ça ne sent pas bon, il n'en a plus, de clients. À Montréal, bien, il est le premier sur le poste, on embarque dedans, on n'est pas content mais on embarque dedans.

La problématique n'est pas reliée au fait qu'il y a un contrôle, la problématique est reliée à l'offre et à la demande et à comment c'est géré économiquement.

M. Bordeleau: Est-ce que les taxis, comme tels, sont en meilleur état à Montréal que dans les autres régions du Québec où il n'y a pas de bureau du taxi?

M. Boyer (Richard): Ils sont en pire état, mais ce n'est pas une question de bureau du taxi. Il y a 5 000 taxis, là, 4 477 taxis à Montréal et il n'y a aucun mécanisme qui fait que... Tu sais, le chauffeur de taxi... On vient d'amener, dans la réglementation cette année, le fait que l'association de services, quand elle répond à un appel, puisse envoyer l'appel non pas au premier taxi de l'association sur le poste, elle puisse l'envoyer au taxi dont le client a besoin s'il veut avoir un gros véhicule, s'il veut avoir un véhicule avec air climatisé, etc., répondre aux besoins de clients avant. C'est nivelé par le bas, là. Le premier sur le poste, puis le deuxième doit refuser le client. C'est ça, la réglementation. Les associations, c'est la même chose.

M. Bordeleau: Vous avez combien d'inspecteurs?

M. Boyer (Richard): On a sept inspecteurs.

M. Bordeleau: Pour l'ensemble des 4 000 véhicules, c'est ça?

• (17 h 40) •

M. Boyer (Richard): Exact. Si on se compare à Toronto, il y en a 47 pour 3 700 taxis, par exemple. Mais, encore là, c'est... Je ne pense pas qu'en jouant à la police on va réussir... Écoutez, on en a fait 19 000 inspections l'année dernière. Je veux bien qu'on imagine... Et on ne gagne pas un prix de popularité. Une des raisons pourquoi... On est là, on est présent. Et le propriétaire de taxi, il ne trouve pas ça éminemment drôle d'être obligé de faire repeindre son véhicule. Il ne trouve pas ça éminemment drôle quand on lui dit: Fais donner un shampoing. Ça, c'est évident, on ne gagnera jamais un concours de popularité. Je pense qu'il ne faut pas penser qu'on va policer cette industrie-là. Il faut penser mettre

des contextes ou des conditions qui font en sorte qu'il y a un intérêt dans le milieu pour donner de la qualité et qu'il y a des balises qui font en sorte que tout le monde arrête de jouer au «mouse and cat».

M. Bordeleau: Tout à l'heure, on parlait des inspecteurs. Dans votre mémoire, à la page 16, vous mentionnez au fond, vous y avez fait référence: Les inspecteurs devraient avoir plus de pouvoir. À quoi vous pensez plus précisément?

M. Boyer (Richard): Quand vous voyez ça, monsieur...

M. Bordeleau: Non, mais, je comprends, là, mais je veux dire: Quel pouvoir vous souhaiteriez qu'ils aient pour pouvoir être efficaces selon vos...

M. Boyer (Richard): Code de sécurité routière. Cette auto-là, là, on dit: Continue, ramène ton client, pas de problème. On n'intervient pas, là, sauf pour émettre un constat sur la base d'un équipement standard non conforme, en autant qu'on considère que le plancher, c'est standard, mais ça n'empêche pas l'infraction. Le West Island, quand il nous fait des plaintes parce qu'il y a des navettes de Vaudreuil qui viennent par autobus chercher des clients — vous allez les rencontrer les gens de l'industrie, ils sont ici — et que, nous, on constate tout ça et qu'on se heurte au fait qu'on ne peut pas appliquer la loi sur le transport par autobus et que la personne a un transport nolisé qui attend, on ne rend pas... C'est ce type de pouvoir là qu'on cherche.

M. Bordeleau: Je m'excuse de vous interrompre. Parce qu'on me dit qu'il reste une minute. Je voudrais poser une dernière question.

Vous avez entendu souvent des commentaires venant du milieu où on parle des revenus, et, compte tenu des difficultés de revenu, les gens prétendent qu'ils peuvent difficilement, disons, avoir des équipements plus neufs. Et vous faites référence à l'Ontario. Si on regarde une étude de Statistique Canada que j'ai ici, est-ce que vous ne pensez pas que ça peut expliquer une partie de la situation quand on voit, par exemple, que le revenu moyen des chauffeurs de taxi par province fait en sorte qu'en Ontario le revenu est de 41 % de plus qu'au Québec, qu'au Québec on est 25 % en bas de la moyenne canadienne des revenus des chauffeurs de taxi et qu'on est même 66 % en bas des revenus des chauffeurs qui travaillent au Yukon? Avec les revenus que les gens ont, est-ce que vous pensez que les gens pourraient faire plus que ce qu'ils font actuellement?

M. Boyer (Richard): Si vous me laissez une minute et demie, j'aimerais ça vous répondre. M. le ministre disait que, dans une autre vie, il faisait du syndicalisme. Moi, dans une autre vie, je faisais de la recherche à l'INRS sur la mobilité des biens et des services. Écoutez, vous avez, 1980, par sondage,

l'industrie répondait: Chauffeur, je gagne 25 000 \$, propriétaire, je gagne 40 000 \$. L'étude à laquelle vous faites référence, c'est l'étude de StatsCan en 1997. Si vous avez remarqué, ils annoncent 15 000 opérateurs. Je ne sais pas où ils les prennent au Québec. Si vous avez remarqué, ils annoncent des revenus, moins les dépenses. Dans les dépenses, ils annoncent des salaires. Ils annoncent des coûts de 20 % et quelques liés aux permis. Avant de dire que cette étude-là est valable, il faudrait regarder ce qu'il y a en arrière, et je ne suis pas sûr.

Moi, je vais vous en donner, des chiffres. Et je n'en ai pas, là. Je pense que quelqu'un qui voudrait avoir des chiffres, en tout cas, à moins d'avoir une boule de cristal... Écoutez, moi, je vais vous donner ce que je peux comprendre comme chiffres, là, à partir de petits exemples. 1998, comptés, le nombre de coupons: 642 465; 475 courses qui sortent de l'aéroport de Dorval. En principe, majoritairement, ils s'en vont «downtown». Le coût minimum est fixé à 10 \$. Mais il y en a qui s'en vont sur la Rive-Sud, il y en a qui s'en vont sur la Rive-Nord, il y en a qui s'en vont dans l'est de la ville. Mettons ça à 20 \$, et c'est conservateur selon les personnes à qui j'ai pu en parler. Bien, écoutez, ça fait un salaire annuel quelque part de 57 000 \$. Ça fait un revenu de 57 000 \$ pour la personne qui est à Dorval. Je coupe en deux, il est là six mois, mais... Quand il y a un changement de véhicule à Dorval... Il y a des changements de véhicules épouvantables, quasiment 50 %. La cote, c'est entre 4 000 et 6 000 qu'on donne pour rester à Dorval à l'autre chauffeur qui a gagné. Il n'y a pas d'argent à faire là.

M. Bordeleau: Il y a combien de taxis à Dorval, par rapport au nombre de taxis global dans la région de Montréal?

M. Boyer (Richard): Le chiffre exact, je ne me souviens plus. Autour de 225, 240.

M. Bordeleau: Par rapport à 4 000 taxis qui sont sur le territoire.

M. Boyer (Richard): D'accord avec vous. Continuons. Il y a 1 200 courses par jour qui sortent de la STCUM, transport adapté dans le budget, dans le 40 % du... ou 60 % des courses qui sortent, il y a 1 200 courses. La STCUM me dit que c'est entre 300 et 500 véhicules qui font ça. Mettons ça à 400, mettons-le. À 23 \$ la copie, c'est le chiffre qu'ils nous amènent. On parle de 25 000 \$ de revenus, là, puis ça, c'est les pointes, là, en dehors de ça... On parle d'un contrat garanti où ils investissent 50 000 \$ et ils ont 45 000 \$ garantis, là, trois ans garantis pour 25 heures d'ouvrage.

M. Chevette: Bruts?

M. Boyer (Richard): Bruts, mais garantis.

M. Chevette: Bruts, c'est ça.

M. Boyer (Richard): Il y a une association de services qui publiait, pour le mois de septembre, le nombre de courses ou le nombre d'appels qu'elle a reçus: c'était au-delà de 100 000. Mettons-les à 325 membres, ça donne à peu près 30 000 \$ de revenus. Les gens de l'industrie font-ils de l'argent? Probablement pas. Mais, quelque part, quelqu'un qui peut me dire, moi, là, que le salaire moyen, c'est ça, chapeau! Je ne pense pas qu'il y ait de moyen de le faire. Moi, je le situe entre 20 000 \$...

Le Président (M. Lachance): En conclusion, s'il vous plaît.

M. Boyer (Richard): ...et 50 000 \$.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, vous aviez un...

M. Chevette: Oui, avec la permission de...

Le Président (M. Lachance): De toute façon, là, ça a dépassé du côté de l'opposition.

M. Chevette: Non. C'est parce que, de toute façon, on s'entend, là.

M. Bordeleau: J'ai une question aussi.

M. Chevette: Moi non plus, je ne pense pas qu'il y ait une étude très rigoureuse sur les revenus, en passant. Je pense qu'il faudrait le gratter davantage, le faire gratter par... qui tienne compte de tous les facteurs. Ça, je pense que c'est... Ça serait peut-être surprenant dans un sens comme dans l'autre. C'est pour ça que ça ne sert à rien de faire la discussion là-dessus.

Mais je vais rendre publics, peut-être jeudi, les extraits d'un sondage qu'on a fait sur l'état des flottes. En ce qui regarde la perception du public, est-ce que vous avez beaucoup de plaintes? Montréal, c'est la vitrine internationale, et, moi, je prétends qu'on est jugé souvent par le premier coup d'oeil qu'on a. Qu'est-ce qu'on peut faire concrètement, à part de poser les exigences qu'on met sur papier, qu'on peut discuter avec toutes les ligues, avec les groupes? Qu'est-ce qu'on peut faire concrètement, selon vous, pour améliorer ce premier coup d'oeil là, sur lequel on est jugé souvent et de façon très dure? Et ce que je rendrai public... Vous allez voir que, partout, Montréal est jugé plus sévèrement — ou la perception des Montréalais et de... — plus sévèrement que partout au Québec, plus mal perçu que Québec, plus mal perçu naturellement que toutes les régions, que ce soit au niveau de l'apparence extérieure, que ce soit sur la propreté, que ce soit sur le point de vue mécanique, que ce soit sur la sécurité perçue, que ce soit sur la courtoisie ou sur la façon de conduire générale, etc. Est-ce que vous êtes conscient de ça, que ce premier coup d'oeil là est très sévère envers l'industrie montréalaise, par exemple? Et que nous suggérez-vous?

• (17 h 50) •

M. Boyer (Richard): Écoutez, je pense que ça passe par deux vecteurs, moi. Il y a la relation client-chauffeur de taxi, puis je pense que, ça, il y a deux éléments là-dedans qui vont contribuer à améliorer les choses: d'une part, la formation, mais, d'autre part aussi, l'augmentation de la... Ce que j'essaie de dire, pour ne pas dire «l'augmentation des bénéfices», ce n'est pas ça, c'est l'intérêt que peut avoir le chauffeur ou le propriétaire à donner un service de qualité. Si on fait juste augmenter les revenus de l'industrie dans le contexte où ils sont assis sur le poste... Et vous ferez l'expérience, M. le ministre. Si jamais vous allez à la Communauté urbaine, en sortant sur Metcalfe, essayez d'avoir un taxi qui est de l'autre bord de la rue. Tout ce qu'il attend, lui, c'est l'hôtel, et il va vous ignorer complètement. Il n'a pas d'«incentive» à donner de service à... Et le seul moyen, à mon avis, pas le seul, mais les moyens, il faut trouver des éléments où les deux parties, le propriétaire, le chauffeur, ont un intérêt à ce que le client soit satisfait.

M. Chevette: Mais imaginez-vous celui qui est premier en avant au Hilton puis le gros monsieur, il s'en vient ici souper ou dîner. Il a un petit 2 \$ puis il perd son rang, alors que l'autre, s'il ramasse le client de l'hôtel, il s'en va à l'aéroport, il fait un 20 \$.

Moi, je comprends la frustration sur le plan humain. Ça doit être maudissant de voir arriver — excusez l'expression — le gars qui s'en vient juste au Parlement, puis il vente un petit peu fort, puis sa couette retousse, puis il s'en vient ici en taxi, puis ça lui donne 2 \$. Il a le temps de partir le «meter» puis il est ici. Il doit y avoir une frustration, dans cette job-là, qui est assez forte quand tu perds ton rang puis tout de suite, celui d'après, imaginez-vous, lui, il s'en va à l'aéroport, 20 \$ et quelques. Et je ne suis pas sûr qu'ils ne se tirent pas la pipe entre eux autres. Vous savez comment ça marche.

Moi, je n'ai pas les recettes à tous les maux, mais je comprends des fois la frustration de ces gens-là. Puis je n'ai pas de recette. Il va falloir que tous ceux qui y concourent aient des recettes à nous donner. Parce que, comment régler ça? Le client, lui, il a le droit de s'en venir au Parlement en taxi. Sauf que, est-ce que le poste de — comment on appelle ça, donc — répartition, il dit: Tu es le premier, c'est à toi, va-t'en au Parlement.

Vous dites: Sur Metcalfe, il ne le prend pas. Mais nous autres, au Hilton, ils nous prennent tous. Qu'on s'en aille ici ou qu'on s'en aille chez nous dans nos appartements réciproques, dans nos condos dans le Vieux, ce n'est pas long, ça non plus. Au lieu de 2,25 \$, c'est 2,50 \$, celui-là. Mais ça fait de la frustration pareil.

M. Boyer (Richard): Ce que je dis, c'est: Sur Metcalfe, si vous voulez qu'ils vous prennent, vous allez devoir marcher jusqu'au poste d'attente. Comme client, quand vous embarquez dans le taxi, vous n'êtes pas heureux en partant. La première image... Pourquoi? Bien, le chauffeur qui est là, il attend juste l'Hôtel de la Montagne qui est sur l'autre rue. C'est un poste de

réserve, puis il attend d'aller là en espérant Dorval ou, mieux, Mirabel. Oui, il y a une frustration. Par contre, quand il vous débarque au Parlement, il y a peut-être un autre client qui peut prendre la relève pour l'amener ailleurs.

M. Chevette: Ah, ça, ça dépend. C'est correct. Dans le cas présent, il peut nous prendre. Mais, s'il est à Sainte-Foy, fais attention! Va-t'en pas à l'aéroport avec un client puis ne reviens pas avec l'autre parce que tu vas t'apercevoir que tu vas te faire parler.

Le Président (M. Lachance): Alors, messieurs, c'est bien intéressant. On aura l'occasion de revenir, mais le temps file et...

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Oui, mais vous avez dépassé vous aussi de trois minutes tantôt. Mais en tout cas, je ne serai pas à cheval là-dessus. Allez-y.

M. Bordeleau: En fait, ça va être très court. C'est juste un point qu'on n'a pas touché, puis j'aimerais juste avoir des clarifications.

Quand on parlait de la proposition 25, abolir la marque la plus luxueuse du fabricant pour les limousines... Ça, c'est la proposition. Vous dites qu'historiquement le gouvernement du Québec s'est même opposé devant les tribunaux lorsqu'un opérateur de limousine souhaitait abaisser le standard de qualité de ses véhicules. Est-ce que vous pourriez nous expliquer un petit peu plus de quoi il s'agit? Parce que, là, il semblerait que le gouvernement propose de l'abolir. Alors...

M. Boyer (Richard): C'est qu'à l'époque Murray Hill arguait devant les tribunaux qu'un Chevrolet Caprice, c'était le plus luxueux du modèle, alors que la réglementation, la loi prévoit que le plus luxueux du fabricant... Quand je regarde cet élément-là, je dis au gouvernement d'être prudent là-dedans au même titre que ce qu'on annonce au niveau de la spécialisation des limousines. C'est suite aux fruits des rencontres qu'on a eues avec les gens de limousines, et on partage — vous allez voir dans leur mémoire — vraiment leurs préoccupations là-dedans.

L'idée, au niveau de la marque la plus luxueuse du fabricant, la loi veut une ségrégation entre un marché de limousines et un marché de taxis. Il y a une ségrégation dans les exigences quant aux véhicules, il y a une ségrégation dans les coûts, 40 \$ minimum pour avoir une limousine. Tant les gens de limousine sont persuadés que — et je suis d'accord avec eux — si on commence à baisser les critères, les deux marchés vont tout à l'heure, je dirais, se chevaucher.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci.

Une voix: Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Boyer.
Et, sur ce, j'ajourne les travaux de la commission jusqu'à
demain matin, mercredi 20 octobre, à 9 h 30, dans la salle
Louis-Joseph-Papineau.

(Fin de la séance à 17 h 55)

