



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 20 octobre 1999 — N° 21

Consultation générale sur le document intitulé
*Réforme du transport par taxi — Pour des services
de taxi de meilleure qualité (2)*

**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 mercredi 20 octobre 1999

Table des matières

Auditions

Syndicat professionnel des chauffeur-e-s de taxi du Québec	1
Union des municipalités du Québec (UMQ)	10
Kéroul—Tourisme pour personnes à capacité physique restreinte	19
Milieu associatif montréalais des personnes handicapées	25
Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de Lanaudière	34
Association du transport adapté médicalisé du Montréal métropolitain	43
Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)	51

Intervenants

M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant
M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevalier
M. Jacques Baril
M. Yvan Bordeleau
Mme Margaret F. Delisle
M. Serge Deslières
M. André Pelletier
M. Michel Côté

- * M. Arnold Dugas, Syndicat professionnel des chauffeur-e-s de taxi du Québec
 - * M. André Tremblay, idem
 - * M. Gérard Morency, idem
 - * M. Jean-Bosco Bourcier, UMQ
 - * Mme Diane Fortin, idem
 - * M. André Leclerc, Kéroul—Tourisme pour personnes à capacité physique restreinte
 - * M. Jean-Philippe Rheault, idem
 - * Mme Caroline Roussy, milieu associatif montréalais des personnes handicapées
 - * Mme Marie Turcotte, idem
 - * Mme Thérèse Colin, idem
 - * M. Robert Beauparlant, Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de Lanaudière
 - * Mme Lyne Sauriol, idem
 - * Mme Jacqueline Chevrette, idem
 - * M. Mario Cotton, Association du transport adapté médicalisé du Montréal métropolitain
 - * M. Romain Girard, APAQ
 - * M. Pierre Maheux, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 20 octobre 1999

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

(Neuf heures trente-cinq minutes)

Le Président (M. Gagnon): Je déclare la commission des transports et de l'environnement ouverte. Il s'agit à ce moment-ci de rappeler le mandat de la commission. Le mandat de la commission est de poursuivre ses auditions publiques dans le cadre de la consultation générale sur le document de consultation intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de taxi de meilleure qualité*.

M. le secrétaire, est-ce que nous avons des remplacements?

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

Le Président (M. Gagnon): Il serait dans l'ordre peut-être d'indiquer tout de suite l'horaire de la journée: à 9 h 30, c'est le Syndicat professionnel des chauffeur-e-s de taxi du Québec; à 10 h 15, c'est l'Union des municipalités du Québec; à 11 heures, Kéroul, qui s'occupe de tourisme pour personnes à capacité physique restreinte; à 11 h 45, c'est le milieu associatif montréalais des personnes handicapées qui dépose son mémoire. Nous aurons une suspension à 12 h 30.

À 15 heures, nous aurons le Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de Lanaudière; à 15 h 45, l'Association de Montréal pour la déficience intellectuelle; à 16 h 30, l'Association du transport adapté médicalisé du Montréal métropolitain; et à 17 h 15, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Et à 18 heures, nous aurons l'ajournement.

Il s'agit de rappeler également que nous avons 45 minutes pour la présentation de chaque mémoire: 15 minutes de présentation et 15 minutes pour chacune des formations politiques. Comme le temps est court, on va être concis dans nos interventions.

Monsieur, si vous voulez présenter les gens qui vous accompagnent.

Auditions

Syndicat professionnel des chauffeur-e-s de taxi du Québec

M. Dugas (Arnold): Oui, merci. Mon nom est Arnold Dugas, je suis directeur du Syndicat des métallos, vice-président de la FTQ. Les gens qui m'accompagnent: Jimmy Tsikalas, président de l'Association des chauffeurs de taxi - Métallos. Il y a aussi Gilles Couture, de la région de Québec; André Tremblay, mon assistant, et Me Morency, de Trudel, Nadeau, de la région de Québec,

qui travaille dans cette campagne de recrutement depuis à peu près une dizaine d'années. Et Marcel Édoin, qui est le permanent attitré au dossier pour le recrutement des chauffeurs de taxi à la grandeur du Québec.

O.K., on va commencer tout de suite. Permettez-moi de remercier le ministre pour son livre vert qui a été déposé, ça nous permet une fois de plus de présenter nos revendications au niveau de l'Association des chauffeur-e-s de taxi que nous voulons représenter depuis 10 ans maintenant.

Sans autre préambule, j'ai noté quelques pages. Je vais passer parce que, sinon, ça prendrait beaucoup plus de temps. On va essayer de se limiter à l'intérieur du 15 minutes. Ça fait que, si on s'en va au niveau des remarques préliminaires, vous n'êtes certainement pas sans savoir que les chauffeurs de taxi du Québec, par l'intermédiaire du Syndicat des métallos—FTQ, mènent depuis plus de 10 ans une longue croisade dans le simple but de faire confirmer leurs droits les plus légitimes de s'associer et de se voir octroyer une reconnaissance à titre de partie intéressée dans le milieu du taxi, leur gagne-pain.

Après avoir vainement tenté de le faire par la voie normale, que représentait pour eux le Code du travail, il s'est fait dire par les instances judiciaires prévues que, compte tenu de la complexité des relations et des divers paliers existants entre les nombreux intervenants de ce milieu de travail, leur syndicalisation ne pouvait se faire sous cet angle. Les principes soutenant que le Code du travail ne pouvait y faire droit, ils se sont donc tournés vers d'autres alternatives et ont proposé au gouvernement du Québec diverses solutions afin de dénouer l'impasse et leur permettre d'accéder à un statut normal de travailleurs, travailleuses, au sein de la société québécoise.

Après avoir fait l'objet de nombreuses études menées par divers comités interministériels et avoir constaté qu'il s'avérait tout à fait inimaginable de trouver une quelconque réponse à l'intérieur de la législation sur le transport par taxi, et après avoir reçu l'assurance du gouvernement du Québec qu'une législation spéciale sous la gouverne du ministère du Travail viendrait permettre à ces classes de travailleurs acharnés et défavorisés de trouver une certaine dignité, c'est avec beaucoup d'émotion, et de fierté, et d'espoir, qu'ils voyaient leur courage et leur détermination récompensés, le 10 juin 1999, par le dépôt du projet de loi n° 68 parrainé par la ministère du Travail et visant la reconnaissance d'une association de chauffeurs locataires de taxis, en annexe 1, lequel fait suite au rapport du Comité de travail conjoint sur le regroupement des chauffeurs de taxi du Québec.

C'est donc après de nombreuses années de travail acharné qu'une partie des chauffeurs de taxi du Québec,

soit les chauffeurs locataires, voyaient enfin une lueur au bout de leur interminable tunnel et pouvaient se sentir valorisés et impliqués éventuellement sur l'échiquier que constitue le monde moderne des relations de travail.

• (9 h 40) •

Quant à leurs collègues propriétaires artisans, bien qu'ils aient également fait partie de cette valeureuse bataille, ils sont toujours en attente que la même équité leur soit accordée, et ce, compte tenu de l'existence des ligues de taxi qui leur sont imposées, lesquelles ne correspondent pas à leurs affinités et aspirations et ne sont pas transparentes, sont monopolisées par des leaders qui généralement pensent plus à leur intérêt personnel qu'à ceux de la collectivité et qui sont mal administrées, les ligues de taxi de Montréal A-11 étant l'exemple frappant ayant dû être récemment placées sous tutelle par le gouvernement du Québec alors que le rapport d'enquête en découlant n'a cependant pas été rendu public. On demande toujours d'avoir le rapport, puis d'en prendre connaissance.

Bien que le Syndicat professionnel des chauffeurs-e-s de taxi du Québec - Métallos, représentant plusieurs milliers de membres, locataires et propriétaires artisans au Québec, n'ait pas été convié à la démarche de révision par le ministère des Transports du Québec, il estime tout de même important de saisir cette occasion et de faire part des commentaires suivants à l'égard de la réforme envisagée.

Nos commentaires concernant la partie 1. Bien que l'on souligne l'obligation de disponibilité de taxi-autos 24 sur 24, sept jours par semaine, 365 jours par année, l'on oublie souvent l'humain, ce travailleur qui, ayant la décence de ne pas s'accrocher aux systèmes sociaux pour assurer la subsistance de sa famille, tente, dans des conditions de travail frôlant souvent l'indécence, de réussir à gagner de peine et de misère le strict minimum vital, et ce, tout en exerçant son métier sous un stress continu, sans savoir ce que lui réserve sa journée de travail, que ce soit au niveau des revenus, de sa sécurité ou de tous les aléas qui se présentent sur son chemin.

Le transport par taxi est d'abord et avant tout tributaire du dévouement et de l'implication de ces personnes qui sont au volant des automobiles-taxis et au service de la population québécoise, et beaucoup plus que la stricte présence des véhicules-taxis dans les rues. Toute forme logique, juste et équitable dans ce domaine devrait s'attarder particulièrement à assurer à ces acteurs directs du système l'exercice de leur métier dans des conditions de travail saines et sécuritaires tout en faisant en sorte de leur permettre de gagner honorablement leur vie. Malheureusement, ce n'est pas seulement l'encadrement légal du transport par taxi qui est mal adapté aux réalités, à l'époque, mais également et surtout l'encadrement de l'exercice du métier même qui ne répond plus aux normes minimales légitimes des maîtres d'oeuvre de l'industrie que sont les chauffeurs du taxi. Sans leur présence, cette industrie essentielle n'existerait pas.

Conséquemment, il est primordial que les composantes de la réforme soient particulièrement analysées en

prenant en considération le bien-être des participants de première ligne à cette activité économique essentielle à la population tout en ayant en mémoire que toute amélioration au service, bien que justifiée en soi, nécessite un coût et que ce ne doit pas être toujours les mêmes personnes, soit les travailleurs-travailleuses, qui doivent les assumer en moins prenant. Il est indéniable que le milieu du taxi, la population, les autorités gouvernementales recherchent ce qu'il y a de mieux, mais il y aura toujours un prix à payer pour ces améliorations et l'on doit cesser de le rabattre sur les épaules de ces gagne-petit.

Si l'on s'attardait quelques instants à réfléchir sur les composantes d'une journée de travail d'un chauffeur de taxi, voici ce que l'on découvrirait dans l'exercice de ce métier, dans cette jungle: une exposition continuelle de forte concentration de plomb et de monoxyde de carbone, une insécurité d'emploi, une instabilité de revenus, un début de journée endetté avec un manque à gagner représenté par des coûts d'achat, de location ou d'essence, de faire partie d'un système de soustraction où la seule liberté est celle de s'exploiter soi-même, stress du trafic, exercice rapide du travail, adaptation à la clientèle, nourriture et heures de repas instables, surabondance des taxis sur les routes — au lieu de voir un client chercher un taxi, c'est le taxi qui cherche le client. Je vais vous faire grâce des autres commentaires sur cette page, on va aller à la page 6.

Les chauffeurs du taxi du Québec disent oui à toutes les améliorations du service à la population mais disent non à ce qu'elles soient continuellement à leur détriment alors qu'en bout de ligne les revenus de leur travail laborieux après avoir purgé, par toutes sortes d'intermédiaires, des coûts fixes sur lesquels ils n'ont aucun contrôle, sont souvent moindre que le salaire minimum, si l'on tient compte du nombre d'heures impressionnant qu'ils doivent y consacrer. Une vérité s'impose donc: une saine gestion du transport par taxi doit passer primordialement par le respect des individus qui exercent le métier, à défaut de quoi, toute forme, bien que théoriquement intéressante, n'aura pas les résultats escomptés. Ce n'est certainement pas en ignorant les personnes les plus intéressées du milieu, en les tenant dans les bas-fonds et en les considérant comme les renégats de la société que l'on réussira à assainir ce milieu, faire en sorte que le service à la population soit amélioré et permettre aux autorités gouvernementales de percevoir adéquatement les sommes d'argent exigibles dans ce secteur d'activité économique.

Si vous le permettez, on va sauter quelques commentaires, vous avez tous le rapport. On va aller à la page 20 parce que je tiens à souligner cette partie importante de notre rapport. Vous allez au dernier paragraphe en bas: Commentaires au niveau des ligues des propriétaires de taxi. Sans prendre l'exposé que nous avons présenté dans la section Remarques préliminaires, les membres du Syndicat professionnel des chauffeurs-e-s de taxi du Québec — Métallos, local 9217, désirent l'abolition des ligues de propriétaires de taxi et le regroupement des chauffeurs de taxi au sein d'une même

association professionnelle appelée à les représenter, à défendre leurs droits et à leur offrir divers services.

Après avoir été imposées depuis plus de 25 ans maintenant, il est irréfutable de constater que les ligues n'ont pas rempli leur mandat et ne correspondent pas aux aspirations et besoins légitimes des chauffeurs de taxi. Pour la plupart, elle n'existent que sur papier et carrément confondues avec les associations de service ou les coopératives de leur agglomération. Pour d'autres, elles sont contrôlées par une poignée d'individus lesquels privilégient plus souvent leurs intérêts personnels que les intérêts collectifs, contrôlent et conservent les informations en catimini et ne prônent aucune transparence.

Plusieurs sondages effectués auprès des chauffeurs de taxi ont clairement démontré qu'ils avaient perdu toute confiance aux ligues et souhaitent leur disparition. Vous vous souvenez, on a fait parvenir à chaque député de l'Assemblée nationale une pétition de 3 500 noms demandant l'abolition des ligues de taxis. Manque de démocratie, laxisme, détournement de fonds, racisme, discrimination, abus de pouvoir sont des épithètes qui sont entendues régulièrement au sein du milieu afin de décrire l'opinion généralisée des chauffeurs de taxi à l'égard des ligues.

En résumé, il doit y avoir du changement et les autorités gouvernementales doivent se rendre à cette évidence: on doit donner aux chauffeurs de taxi le droit de s'associer collectivement et d'avoir leur propre organisation professionnelle qui les représente adéquatement et leur permette de se donner des services et des avantages sociaux de nature à les valoriser et à en faire des vrais travailleurs et travailleuses, partie prenante d'une activité économique nécessaire au Québec. À l'instar des autres travailleurs qui ont le courage de travailler, les chauffeurs de taxi doivent retrouver leur dignité dans le milieu de travail et être considérés et respectés à ce titre.

L'historique de la situation du taxi, plus particulièrement dans la région métropolitaine de Montréal, a entraîné l'institution de plusieurs commissions: commissions Schubert, Wilson, Dawson, Harold, Bossé, Paquette, Bissonnette, etc. Et malgré leur enchaînement, les problèmes dénoncés par ces dernières sont toujours demeurés d'actualité et sans solution permanente: rentabilité, spéculation sur les permis, rivalité entre les associations de service et les chauffeurs de taxi, etc.

L'adoption d'une nouvelle loi de transport en 1972 a vu consacrer une approche centralisatrice et une prise en charge nationale dans le domaine des transports dont le taxi, situation à peu près unique en Amérique du Nord. En 1973, ce fut la création des agglomérations de taxis, soit des territoires d'exploitation regroupant diverses municipalités et l'apparition des ligues de propriétaires de taxi formées expressément dans le but de regrouper les propriétaires afin de mieux défendre leurs droits et intérêts. Après avoir fait l'objet de plusieurs tutelles et même d'une loi spéciale — annexe 3 — en 1982 afin d'assurer la poursuite de ses activités, la crédibilité de la Ligue de taxis de Montréal inc., représentant à elle seule plus de la moitié des permis de taxis du Québec, est irrémédiablement entachée. Quant aux autres ligues existant en province, soit qu'elles

brillent par leur absence ou qu'elles soient tout simplement à la remorque de celle de Montréal. Leur bilan se limite aux quelques constats suivants: la perception et l'utilisation des cotisations des propriétaires devant obligatoirement en faire partie; la multiplication de scandales dans leur administration; le contrôle exercé par des clans économiques, ethniques; la nécessité de surveillance et des interventions continues des autorités gouvernementales et la totale absence de considération à l'égard des chauffeurs locataires, les exploités du système.

● (9 h 50) ●

En résumé, il est grand temps que la structure imposée des ligues laisse la place à une structure professionnelle recherchée depuis plusieurs années par les chauffeurs de taxi et répondant directement à leurs besoins et aspirations. Que l'on arrête une fois pour toutes de se mettre la tête dans le sable et d'éviter ainsi de constater la triste réalité: ce que sont devenues les ligues de taxi au Québec, lesquelles sont devenues anachroniques.

Les membres du Syndicat professionnel des chauffeur-e-s de taxi du Québec - Métallos, local 9217, requièrent donc avec insistance du gouvernement du Québec qu'il prenne enfin ses responsabilités et permette à tous les chauffeurs de taxi, et minimalement les chauffeurs locataires, et ce, à l'instar de tout travailleur dit autonome, de s'associer professionnellement dans une structure qu'ils auront choisie et qui dégagera des réponses à leurs besoins de représentation et de considération. En somme, que l'on donne à ces valeureux travailleurs une saine organisation professionnelle et démocratique qui assurera des privilèges fondamentaux et en qui ils auront confiance. En conclusion...

Le Président (M. Gagnon): Il vous reste une minute.

M. Dugas (Arnold): O.K. En conclusion, relativement à cet aspect, les membres du Syndicat professionnel des chauffeur-e-s de taxi du Québec, tout en étant conscients qu'il est difficile de s'insurger à l'égard de certaines décentralisations, compte tenu des positions gouvernementales généralement développées, conteste cependant l'un des items retenus à la proposition 50, à savoir l'obligation éventuelle pour les titulaires de permis de faire partie d'une association de services. Effectivement, il y aura lieu de maintenir le statu quo à ce sujet et permettre aux propriétaires de choisir de faire partie d'une association de service et, dans l'affirmative, du choix de cette association de service.

En terminant, les membres du Syndicat professionnel des chauffeurs de taxi du Québec aimeraient soulever à l'attention des autorités gouvernementales les sujets suivants, qu'ils aurait aimé voir traiter dans la réforme: le travail au noir, la tarification et les différents items que vous pouvez voir à la fin. Je sais qu'il ne me reste plus de temps, mais ça me fera plaisir de répondre aux questions. Mais je peux vous dire que c'est très, très difficile d'essayer de condenser le travail de 10 ans à l'intérieur de quelques pages.

Le Président (M. Gagnon): On vous comprend. On va essayer d'être concis. M. le ministre.

M. Chevette: C'est tout à fait vrai. D'entrée de jeu, je vous remercie. C'est vrai que 15 minutes pour présenter un point de vue, ce n'est pas facile, puis ce n'est pas facile, dans 15 minutes, de part et d'autre, de questionner comme on le voudrait nous autres aussi. D'autre part, le fait que tout soit consigné, qu'on ait l'ensemble du dossier, au moins, ça nous permet de faire des analyses.

Je reconnais le langage lapidaire, carré, sans équivoque, le ton de votre mémoire. Il est clair. Mais vous êtes d'une sévérité, en particulier, sur deux aspects que vous n'avez pas touchés mais qu'on a lus, sur les bénévoles et puis le covoiturage. Je considère que vous êtes un des groupes les plus sévères, aux pages 7 et 8 et 19 et 20 également de votre mémoire.

Mais croyez-vous sincèrement qu'on puisse éliminer... Parce qu'hier ça a été la même chose pour les groupes qui vous ont précédés. En particulier sur le bénévolat, il y a des gens qui s'interrogent de plus en plus. Il y a un type de Saint-Marc-des-Carières — puis de Portneuf — qui n'a pas été doux et puis il a été caricatural presque autant que vous autres, ce matin. Dans votre mémoire, en tout cas.

Croyez-vous vraiment qu'on peut éliminer complètement ce soutien de bénévolat? Est-ce qu'on ne pourrait pas plutôt penser l'encadrer que de l'éliminer? Parce que je me demande comment on pourrait déceimment le faire puis je me demande les moyens qu'on pourrait avoir, surtout dans une ville comme Montréal.

Le type de Saint-Marc hier nous disait: Moi, je les vois aller, les bénévoles. C'est sûr que, moi aussi, dans mes petits villages, ils les voient aller, les bénévoles. Mais dans la tête, dès que tu tombes dans une ville, c'est-à-dire quelque un qui est avec sa mère, c'est-à-dire quelque un qui est avec sa soeur, c'est-à-dire quelque un qui... On ne sait pas. Et Montréal en plus ou Québec... Est-ce que vous croyez véritablement qu'on peut s'attaquer à ça d'une façon à éliminer ou encadrer davantage? Et le livre vert parle de registres, si ma mémoire est fidèle. Si ce n'est pas suffisant, je suis bien prêt à regarder d'autres choses. Je vous l'ai dit, que je n'arrivais pas ici avec des recettes toutes faites. Mais concrètement, on doit-u se battre pour l'éliminer ou bien améliorer ou corriger?

M. Dugas (Arnold): C'est vrai qu'on est sévère, mais, nous, ce qu'on demande à l'intérieur, essentiellement, nous, ce qu'on dit, c'est qu'on veut gagner honorablement notre vie. À l'heure actuelle, on n'est pas capable. Ça veut dire qu'il y a plein de choses alentour qui gravitent, qui font en sorte qu'on n'est pas capable de se bâtir un salaire décent. Bon, c'est vrai que les bénévoles sont là, mais on n'est pas capable non plus de saisir qu'est-ce qui se passe à l'intérieur de ça. Puis souvent, quand on creuse un petit peu plus notre enquête, on s'aperçoit qu'à l'intérieur de ça, souvent, il y a du travail au noir qui se fait, aussi. Ça fait que nous autres, ce qu'on dit, c'est qu'avant d'aller là-dedans, nous autres, on dit

non, puis on regardera par la suite s'il y a des choses à ajuster. Mais on est très, très critiques vis-à-vis de ça.

M. Tremblay (André): Permettez, M. le ministre, au même titre que...

M. Chevette: Identification, s'il vous plaît.

M. Tremblay (André): Pardon?

M. Chevette: Identification, juste pour les fins...

M. Tremblay (André): Oui. André Tremblay, adjoint au directeur aux Métallos.

M. Chevette: Pour le *Journal des débats*, là.

M. Tremblay (André): Si vous permettez, au même titre que dans une usine où on accepterait les bénévoles. Je ne suis pas sûr que les travailleurs réguliers... et surtout qu'ils viendraient faire leur travail, là. Parce qu'il faut bien comprendre que, lorsqu'un bénévole prend, puis dans plusieurs cas, un voyage, ce n'est pas nécessairement de la parenté. Et moi, j'en connais un dans les Laurentides — puis là je n'ai rien contre les personnes âgées — qui est très bien nanti. Plusieurs chauffeurs de taxi aimeraient sûrement avoir une part, une partie de son compte de banque, qui fait du bénévolat, mais à tant du kilomètre. Et c'est ce genre de chose-là qui, on pense, est inacceptable. C'est un peu comme s'il y avait des députés ou des ministres bénévoles pour vous remplacer à l'occasion. Je veux dire...

M. Chevette: Ah, ils se tanneraient vite!

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Est-ce que c'est votre cas?

M. Chevette: Non, après 23 ans... Ha, ha, ha! Je viens de comprendre, madame.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: À l'article 47b, vous êtes d'accord avec la proposition à l'effet d'abolir les ligues et de regrouper tous les titulaires de permis de chauffeur au sein d'une association professionnelle. Il y a devant l'Assemblée nationale une loi qui a été déposée à la dernière session, et il me semble que c'est différent un peu, votre proposition, dans votre mémoire, que celle déposée dans la loi. Si j'ai bien compris, il y a des chauffeurs...

Une voix: Chauffeurs locataires.

M. Chevette: Des chauffeurs locataires. Il y a des chauffeurs propriétaires uniques sans chauffeur. Il y a toutes sortes de portraits dans l'industrie. Le chauffeur propriétaire qui n'a pas nécessairement de locataire, c'est

un travailleur comme un autre qui gagne sa croûte avec son auto, mais avec un outil. Vous dites: «Minimalement», si j'ai bien compris le mot. Vous êtes nuancé, mais il reste que c'est différent de la loi qui est déposée devant l'Assemblée nationale.

Je voudrais savoir, moi: Si, demain matin, je suivais la logique de votre mémoire au complet, qui je protégerais dans l'industrie du taxi?

M. Dugas (Arnold): Il y a une loi qui a été présentée, à la fin de la dernière session, ça couvre les chauffeurs locataires. Nous, ce qu'on dit dans notre mémoire, à l'heure actuelle: Posez la question aux propriétaires, posez-leur la question. Parce que, nous, ils sont venus nous voir puis ils nous ont dit: Nous autres, on n'est plus intéressés à avoir les ligues. On a fait un sondage, qu'on vous a envoyé, puis il n'y a plus personne qui est intéressé, ou à peu près pas, qui disent: Nous autres, on veut continuer avec les ligues. Ça fait qu'on dit au gouvernement: Faites un vote dans l'ensemble, posez-leur la question à savoir s'ils veulent maintenir ou pas, puis qu'il y ait une association pour les représenter, pour regrouper tout l'ensemble de ces chauffeurs-là. Ils nous ont dit, à ce moment-là, qu'ils seraient intéressés à se bâtir une association pour regrouper l'ensemble des propriétaires de taxi à travers le Québec.

M. Chevette: Mais les conditions de tarification, les conditions de fonctionnement, l'éthique au volant, l'éthique dans la conduite, les connaissances minimales que doit avoir un chauffeur, qu'il soit chauffeur propriétaire ou chauffeur locataire, les exigences de base sont assez minimales. Je veux dire, je ne peux pas avoir deux types de formation. Ce que je veux savoir, c'est que, si on y allait vers... Supposons qu'on suive votre idée à la lettre et qu'on aille vers une association professionnelle. Est-ce qu'on ne doit pas inclure dans l'association professionnelle tous ceux qui desservent le public directement, tous ceux qui ont un contact... Moi, je pourrais voir une différence, je serais prêt à admettre une différence entre celui qui fait travailler du monde, qui est un donneur d'ouvrage, par rapport à celui qui gagne sa vie derrière le volant, qu'il soit propriétaire ou propriétaire locataire. Sinon, je ne vois pas comment j'aurais deux associations pour un même service, une même qualité de service et des mêmes exigences de base. C'est ça. Je veux voir comment vous réagissez à un genre de raisonnement comme celui que j'avance.

Une voix: M. Morency.

• (10 heures) •

M. Morency (Gérard): Oui, M. le ministre. Gérard Morency. Pour répondre à votre question, il faut savoir qu'en tout premier lieu l'association professionnelle a toujours voulu couvrir tant les propriétaires dits artisans, comme vous dites, et les locataires, et la démarche a toujours visé les deux. Maintenant, ce qui est arrivé, c'est que le ministère du Travail a développé une formule qui était plus une formule concernant les chauffeurs locataires exclusivement. Mais vous avez raison de dire que,

évidemment, il serait louable que, dans une même association professionnelle, on puisse retrouver les propriétaires artisans et également les chauffeurs locataires et faire une distinction qui est fondamentale entre les propriétaires qui n'exploitent pas leur permis et d'autres qui ont une flotte de permis, et ça, c'est toute une nuance dans le marché.

Et le problème des ligues actuellement, c'est que, peu importe qu'on exploite ou qu'on n'exploite pas, qu'on soit propriétaire de flotte ou qu'on soit propriétaire artisan, tout le monde est là. Mais ce qui est très clair, les chauffeurs locataires ne sont nulle part au moment où on se parle.

M. Chevette: Me permettez-vous 30 secondes? C'est parce que, si on suivait une logique, votre mémoire ne dit pas que vous allez à la syndicalisation, vous allez à la représentation, à la formation, à la notion de service si j'ai bien compris votre mémoire.

M. Morency (Gérard): C'est exact.

M. Chevette: Donc, ayant compris cela, vu que le gouvernement a déposé une loi au printemps, on a retiré — il n'y a pas de cachette, là, moi, je n'ai rien à cacher ici — du livre vert — parce que le gouvernement avait décidé que c'était le statut de chauffeur locataire — on a retiré la notion de salarié. Parce que théoriquement — sur la plan théorique, là, je ne parle pas sur le plan pratique — il aurait pu y avoir syndicalisation des chauffeurs, ceux qui sont dépendants, qui sont salariés, par exemple, au sens...

M. Morency (Gérard): On l'a perdu, M. le ministre. On l'a perdu.

M. Chevette: Je le sais.

M. Morency (Gérard): Excusez-moi.

M. Chevette: Je le sais. Donc, à partir du fait que tu élimines la notion de salarié ou de syndicalisation, mais que tu reconnais le droit de représentativité sur le plan professionnel, à mon point de vue, je vous le dis d'un premier coup d'oeil — puis c'est une opinion que je donne — il m'apparaît difficile de dissocier celui qui gagne sa vie derrière le volant, qu'il soit ou bien chauffeur locataire ou bien propriétaire. C'est là-dessus que je veux vous faire réagir.

M. Tremblay (André): Mais, si vous permettez, monsieur...

Le Président (M. Gagnon): M. Tremblay.

M. Tremblay (André): André Tremblay. Nous, comme M. Morency disait tout à l'heure, on a toujours... Et, dans le projet de loi n° 68, on n'a pas inclus les artisans, ce qu'on appelle les artisans, parce que, selon nous, le propriétaire artisan d'une auto ou d'un permis

puis le locataire, ils vivent à peu près les mêmes problèmes. Mais, étant donné que selon la loi existante, présentement, du transport, c'est qu'un propriétaire, pour avoir un permis de taxi, il faut que tu sois membre d'une ligue et il faut que tu paies une cotisation, sinon tu ne l'as pas, ton permis, nous, ce qu'on a dit dans notre raisonnement, c'est qu'on ne peut pas demander à ces gens-là de payer à deux endroits, c'est-à-dire l'association plus la ligue. Alors, ce qu'on s'est dit, c'est que tant que les ligues existeront et qu'elles seront obligatoires de par la loi, on ne peut demander à ces gens-là de payer à deux endroits. Mais c'est pour ça qu'on dit: Si les ligues disparaissent un jour, on dit que, nous, on pense que ces gens-là devraient appartenir à la même association que les locataires. C'est un peu ça, le raisonnement de notre... et qui est arrivé après le dépôt de loi, parce qu'il faut comprendre que le dépôt de la loi n° 68, on travaillait sur le dossier depuis au moins un an et demi avec le ministère du Travail, le ministère des Transports puis le bureau du premier ministre à ce moment-là.

M. Chevette: O.K. Je comprends la nuance, mais vous pouvez voir que dans ma tête il va falloir que je fasse des choix, moi, puis je ne suis pas sûr que je ferai des choix différents pour des personnes qui vivent les mêmes problèmes. C'est ça que je veux vous indiquer. S'il y en a qui ont à réagir, là, ils vont réagir par la suite, parce que je ne vois pas comment j'aurais deux traitements, logiquement, puis j'aime ça, le gros bon sens, des fois, qu'il s'applique.

D'autres choses dont je veux vous parler, c'est que vos commentaires qu'on... Excusez, vous vous offusquez, vous vous opposez assez fort aux normes plus sévères pour les véhicules, je suis surpris. J'ai le droit d'être surpris de temps en temps.

M. Dugas (Arnold): Peut-être que notre explication n'est pas claire, là...

M. Chevette: Bien, j'aimerais ça que...

M. Dugas (Arnold): ...mais on parle de l'âge des véhicules, O.K.? On peut avoir de très bons véhicules qui ont 10 ans ou huit ans, il s'agit d'avoir un contrôle plus sévère. C'est sûr qu'on n'acceptera pas des véhicules qui sont endommagés, puis que c'est dangereux pour la population. Je pense que c'est clair, ce n'est pas ça qu'on dit à l'intérieur. Mais, quand on dit qu'on va obliger les chauffeurs de taxi à avoir des plus grosses voitures, qu'on va obliger les chauffeurs de taxi à avoir des voitures de deux ans et moins, on trouve ça inacceptable. Même, là, il y a des voitures de collection qui valent des mille puis des mille, puis il me semble qu'on aimerait ça, se promener là-dedans aussi.

Ça fait que, pour nous, ce n'est pas une question d'âge des véhicules, c'est une question de contrôle puis c'est une question d'inspection, puis de coûts aussi, parce que demain matin si on disait: Les gens qui ont une grosse voiture, ou une limousine, par exemple, ou un Town car,

à ce moment-là, puis, pour continuer à faire le travail, à faire du taxi, ils ne seraient plus capables d'avoir cette même voiture là, il faudrait peut-être qu'ils s'achètent une Jetta ou...

M. Chevette: Donc, on se comprend bien, là, il y a une question de nuance entre votre position puis ce que vous dites présentement, ce qui est écrit. Parce que, à un moment donné, il y a une question d'âge aussi. Plus tu vieillis comme automobile — je ne parle pas comme humain...

Une voix: Ça se compare bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: ...on se comprend bien — plus il faut faire attention, il faut qu'il y ait plus d'inspections parce qu'il y a plus de susceptibilité de... Mais vous n'êtes pas fermés — puis c'est ça que je veux vous faire dire — à ce qu'on fasse un contrôle. Il y avait un titre dans les journaux ce matin: *Nos taxis, des tacots*. Moi, j'ai utilisé le mot «minoune», mais que ce soit tacot ou minoune, c'est vrai que tu peux avoir une auto de 10 ans très bien entretenue, mais vérifiée plus fréquemment qu'une auto d'un an.

M. Dugas (Arnold): C'est ça.

M. Chevette: Si vous ne vous opposez pas à ça, la question de chiffre, ça, c'est discutable effectivement. Il y en a qui parlent de deux ans pour une première immatriculation, ce qu'on a eu hier comme suggestion du Bureau, je pense, de Montréal, puis on a eu cinq ans de l'Association provinciale des chauffeurs de taxi. Donc, à partir de là, il y a de la marge pour de la compréhension ou de la négociation. C'est-u fini?

Le Président (M. Gagnon): Oui. Monsieur peut répondre.

M. Dugas (Arnold): Non, c'est correct, c'est vraiment notre position.

M. Chevette: O.K. Il y en aurait bien d'autres, mais je n'ai pas le temps.

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

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. Je veux revenir peut-être un peu sur la discussion que vous avez eue avec le ministre concernant l'Association comme telle. Tout d'abord, au tout début du mémoire, à la page 2, vous mentionnez que vous représentez plusieurs milliers de membres, est-ce que vous pourriez nous dire combien de membres vous représentez actuellement?

M. Dugas (Arnold): O.K. Nous, là, depuis 10 ans, on a signé des cartes d'adhésion à trois reprises, puis à

chaque fois on a fait signer plus de 4 000 cartes. On a déposé au ministère du Travail — en quelle année on a déposé...

Une voix: 1989.

M. Dugas (Arnold): ...1989, on peut vérifier ça au ministère du Travail, les cartes d'adhésion demandant un certificat d'accréditation — puis là on a été en cour, puis ça a été refusé. Et, par la suite, pour faire vérifier, on a continuellement fait signer des cartes, puis le monde a maintenu son allégeance avec nous.

M. Bordeleau: Alors, c'est quoi, la proportion, à peu près...

M. Dugas (Arnold): Quatre mille.

M. Bordeleau: ...de locataires et de propriétaires artisans dans les 4 000?

M. Dugas (Arnold): Dans les 4 000?

M. Bordeleau: Oui.

M. Dugas (Arnold): Dans les 4 000, on parle de chauffeurs locataires seulement, là.

M. Bordeleau: O.K. Mais c'est parce que, ici, vous dites: «Bien que le Syndicat professionnel des chauffeurs de taxi représentant plusieurs milliers de membres...» Et là vous mettez entre parenthèses locataires et propriétaires artisans.

M. Dugas (Arnold): Oui, ceux qu'on a fait signer au début, c'étaient propriétaires et locataires. Moi, je dirais à peu près 1 000, 3 000.

M. Bordeleau: 3 000 propriétaires puis 1 000...

M. Dugas (Arnold): Non, 3 000 locataires, 1 000 propriétaires.

M. Bordeleau: 3 000 locataires. O.K. Dans la discussion que vous avez eue tout à l'heure, le ministre laissait entendre que, à l'intérieur d'une association comme telle, étant donné que c'est un peu la même dynamique que les propriétaires artisans vivaient et les locataires, il y aurait peut-être lieu de penser que ça soit un genre d'association unique. Puis on faisait référence... Bon, évidemment, c'est très clair quand on parle de flottes qui appartiennent à un propriétaire, puis tous les taxis sont loués. Ça, c'est clair. Maintenant, dans le cadre d'une association, hypothétiquement, où il y aurait des propriétaires artisans et des locataires qui font le travail, qui sont tous les deux sur le taxi, sur les routes à la journée longue, ça aussi, c'est clair, je pense, relativement. Qu'est-ce qui se passerait dans les cas où il y aurait des propriétaires artisans qui se mettraient à louer leur

taxi — peut-être en vieillissant ou problèmes de santé — ces gens-là commenceraient à louer leur taxi à des locataires? Là, on aurait un propriétaire qui devient un employeur et on aurait un locataire qui est un locataire. Alors, là, j'ai l'impression qu'on tombe dans une zone un peu différente par rapport aux réalités qu'on décrivait tout à l'heure, je ne sais pas c'est quoi, votre réaction.

M. Dugas (Arnold): Oui, je pense qu'on l'a éclairci, mais ça ne change pas grand-chose.

M. Morency (Gérard): Cette situation-là se produit déjà actuellement. Il y a des propriétaires artisans qui ont un chauffeur sur l'autre chiffre — si vous me permettez l'expression — pour faire le 24 heures. Quant à nous, la situation d'un propriétaire artisan qui loue ou qui passe son auto à un chauffeur est la même qu'un propriétaire artisan simplement. La seule nuance, c'est que le chauffeur loue l'automobile, tout simplement. Et ce que je dois vous dire là-dessus, c'est que la relation employeur-employé n'existe pas plus d'un propriétaire artisan, elle existe vraiment à l'égard d'un propriétaire de flotte, parce que le propriétaire artisan, lui, déjà il travaille avec son automobile. Celui qui ne travaille pas du tout, qui loue son permis, bien, compte tenu qu'il en a un seul permis, je pense que ça serait discordant de le discarter à ce sujet-là. Cependant, s'il a une flotte, à ce moment-là on embarque dans une autre hypothèse de travail...

• (10 h 10) •

M. Bordeleau: Non, ça, ça va, là, je fais référence à des gens qui auraient un seul permis et qui se mettent à le louer. À partir du moment où vous négociez, par exemple, des conditions de travail, ou des salaires, ou des choses comme ça, bien, là, lui, il devient l'employeur, à ce moment-là, par rapport au locataire.

M. Morency (Gérard): Non, mais dans l'association professionnelle il n'est pas question de négocier des conditions de travail, de salaire, etc., il est question de donner des services aux gens, de permettre à ces gens-là de se regrouper ensemble, de permettre à ces gens-là de faire valoir leurs moyens au niveau des assurances, au niveau de toutes sortes de choses. Ce n'est pas un système de syndicalisation en tant que tel, c'est une association professionnelle. Et ce ne sont pas du tout des intérêts qui sont discordants, pas du tout, là, ils sont convergents.

M. Bordeleau: O.K. Ça va. L'autre point sur lequel je veux revenir encore, ça a été abordé tout à l'heure, la question du transport bénévole. Bon, je pense que ça nous a été mentionné hier, et ça va nous être mentionné souvent. J'ai fait la lecture de tous les mémoires, et ça va revenir régulièrement.

Il me semble qu'il y a un problème de savoir où est la limite dans tout ça. Et je vais vous donner un peu les principaux points qu'il faudrait prendre en considération. Et le ministre, tout à l'heure, disait: Est-ce qu'on peut penser qu'on peut éliminer le transport bénévole? Il y a des réalités qui sont difficiles, disons, à considérer quand

on veut essayer d'établir la ligne. Prenons le cas... Ça nous a été mentionné... Pas mentionné hier comme tel à l'audition, mais c'était dans le mémoire qu'on nous avait présenté hier. On faisait référence, par exemple, à des édifices de condos à Montréal où on a des petites camionnettes pour transporter les locataires des condos. Alors, on les transporte à la station, on les transporte au métro, on les transporte au centre d'achats. Ça fait partie des services que la personne se donne quand elle achète un condo à un endroit donné. Alors, ça, c'est un premier problème. Est-ce qu'on peut empêcher des propriétaires de condos de se donner entre eux autres un autobus qu'ils paient pour se transporter? En tout cas, prenons ce premier élément là.

Deuxième élément, quand on parle du transport bénévole, en principe on rembourse les frais d'automobile. En gros, c'est à peu près ça. Il n'y a pas de salaire là-dedans, il y a... Je dis «en principe», et c'est des frais d'automobile. Évidemment, il peut se développer avec ça — ça nous a été mentionné hier — que les gens se connaissent et, en dehors des heures, bien, l'appellent, puis là le gars est prêt à faire le transport, et puis là ce n'est plus nécessairement du bénévolat parce que ça se met à dérapier un peu de ce côté-là.

Ça peut être vrai aussi en dehors du bénévolat. Si on prend ça, les gens qui font du transport et qui s'entendent sur un prix, puis entre personnes... Bon, ça peut peut-être émerger plus facilement du contexte de transport bénévole, mais n'importe qui pourrait faire ça. Une autre personne demande: Pourrais-tu venir me reconduire à telle place? Puis on... etc. Et ça, ça se fait en dehors, ça n'a rien à voir avec le bénévolat, et n'importe qui peut faire ça.

Où est-ce qu'on met la ligne là-dedans en termes de rémunération? Si on donnait à des bénévoles un salaire, ce serait clair que là... Quand on rembourse supposément des dépenses d'automobile et que la personne comme telle se rend, par exemple, avec un individu dans un hôpital qui l'attend là deux heures ou une heure, qui reste avec elle puis qui la ramène après, est-ce que c'est du bénévolat? Je ne sais pas si vous pouvez nous aider, mais où est-ce qu'on trace la ligne à travers tout ça?

M. Morency (Gérard): Bien, en fait, la ligne, vous l'avez dit puis M. le ministre l'a dit lui-même, effectivement, elle n'est pas facile à tracer, mais il va falloir qu'il y ait un genre d'encadrement là-dessus parce que, à l'heure actuelle, c'est à peu près n'importe quoi qui peut être interprété comme du bénévolat. Et puis quel est le contrôle exercé? Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de contrôle. En tout cas, à ma connaissance, il n'y en a pas beaucoup, mais ce qu'on remarque, par exemple, et ce que les gens du milieu remarquent, c'est que de plus en plus, alors que la population augmente, que les besoins augmentent, la business diminue. Il y a quelqu'un, en quelque part, qui fait sa job à cette personne-là. Est-ce qu'on lui donne le nom de «bénévolat»? Est-ce qu'on lui donne le nom de...

Parce que, vous parliez de petits autobus, les petits autobus, ça va plus loin que ça, là. Tout le monde peut

avoir un permis d'autobus maintenant, ou à peu près. Il loue pour une semaine ou pour une fin de semaine un autobus puis il fait du transport de personnes avec ça, puis il est considéré légal parce qu'il a le permis. Mais, dans la vraie vie, ce n'est pas tout à fait ça, elle fait du taxi, cette personne-là, et au même titre que le bénévole.

En tout cas, ça va assez loin. Ce qu'on remarque — puis je pense que tout le monde est en mesure de témoigner là-dessus — c'est que la population augmente, c'est-à-dire au niveau des services, puis la business du taxi diminue. Alors, il y a quelqu'un, en quelque part, qui prend l'augmentation, là.

M. Bordeleau: Non, je pense que, sur le diagnostic, on s'entend là-dessus. Ce qu'on aimerait peut-être avoir éventuellement, c'est des suggestions concrètes. Parce que où est-ce qu'on met la ligne? Vous dites: Ah oui, bien, c'est difficile. Nous aussi, on sait que c'est difficile, mais où est-ce qu'on va la mettre, la ligne? Et, dans ce sens-là, si les gens qui viennent témoigner peuvent nous apporter des suggestions concrètes, bien, évidemment, je pense qu'elles sont bienvenues.

Juste aborder aussi...

M. Morency (Gérard): Si vous me permettez, monsieur...

M. Bordeleau: Oui.

M. Morency (Gérard): ...simplement vous dire: Vous avez raison qu'il est difficile d'empêcher des propriétaires de condominiums d'offrir un service de transport, si je comprends. Le problème dans le bénévolat... D'abord, un, de payer 0,30 \$ du kilomètre, déjà là c'est un problème. À titre d'exemple, si on demandait strictement un remboursement de l'essence, je ne suis pas sûr qu'il y aurait tant de bénévolat que ça. Commençons par ça. Bon.

Et, la deuxième chose, si vous me permettez, tout simplement, si on regarde le contrôle, moi, à plusieurs reprises, les chauffeurs de taxi m'ont dit... Parce qu'il faut savoir ceci: Souvent, les chauffeurs de taxi ne sont pas écoutés des contrôleurs routiers ou des contrôleurs policiers. Et souvent les gens se plaignent à des policiers en disant: Regarde, tel individu, il fait du travail illégal, et on ne s'en occupe pas. Et ce qui est très important, c'est le contrôle. Je comprends que ça coûte des sous, mais il va falloir mettre du contrôle. Et c'est vrai qu'on ne peut pas empêcher le bénévolat, mais, avec un bon contrôle assuré par les instances policières ou routières, je pense que c'est possible.

M. Bordeleau: O.K. Je veux aborder un autre sujet étant donné, quand même, que le temps passe assez rapidement. Dans votre mémoire, à la page 8, je pense, vous dites que vous souhaitez que «toute déréglementation et toute abdication de juridiction dans le domaine du transport par taxi soient confiées directement aux MRC». Est-ce que vous pouvez nous donner vos raisons là-dessus

ou pourquoi vous considérez que ça serait une meilleure solution?

M. Morency (Gérard): Si vous permettez, c'est simplement parce qu'on pense que, tant qu'à faire une déréglementation — et ça semble être la volonté du gouvernement — tant qu'à faire ça, au lieu de donner ça à la multiplicité des villes ou des municipalités, ça serait peut-être plus cohérent de laisser ça à une instance un peu plus haute entre le gouvernement et la petite municipalité pour ne pas qu'il y ait trop d'incohérence. C'est une question de cohérence et de cohésion.

M. Bordeleau: O.K. Mais quel est l'avantage de le donner aux MRC par rapport à le garder au niveau gouvernemental?

M. Morency (Gérard): Ah, mais, écoutez, ce que je comprends de la façon dont la réforme est dirigée, on semble s'en aller vers ça, et, nous, ce qu'on dit, c'est que, si le gouvernement s'en va vers ça, bien, voici l'autorité qu'on préférerait. D'autre part, si vous nous dites: Bien, est-ce que la centralisation pourrait demeurer? Bien, si c'est le voeu du gouvernement, pas de problème avec ça.

M. Bordeleau: Non, mais, en termes d'efficacité, je vous demande: Qu'est-ce que vous pensez qui est le mieux, que ça soit au niveau gouvernemental ou que ça soit au niveau de la MRC?

M. Morency (Gérard): Bien, tout est une question de contrôle. Si le gouvernement est en mesure d'assurer un meilleur contrôle que la MRC peut le faire, bien, voilà, tant mieux. Nous, on pense que peut-être la MRC peut avoir un meilleur contrôle. Et, d'ailleurs, je vais vous donner un exemple, souvent, dans l'ancienne loi, lorsqu'il y avait de la décentralisation, il semblerait, selon ce qu'on m'a renseigné, que le contrôle était beaucoup plus évident et plus facile qu'en haut lieu, maintenant que c'est en haut. Alors, est-ce que les chauffeurs de taxi ont raison de croire que ça serait peut-être une meilleure façon de contrôler les activités du taxi et d'avoir les illégaux, et tout ça? Peut-être, et c'est peut-être une voie. Voilà.

M. Bordeleau: En tout cas, on sait que c'est probablement une proposition qu'envisage le gouvernement parce qu'il l'a mise dans son projet de réforme. On aura l'occasion, immédiatement après vous, d'entendre l'Union des municipalités du Québec qui a un point de vue assez clair là-dessus. Alors, on...

M. Morency (Gérard): Bien sûr, eux autres, ils ont d'autres intérêts. Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: C'est ça. Comme tout le monde, je pense. Comme tout le monde qui va venir se présenter ici a des intérêts.

M. Morency (Gérard): C'est ça. Et voilà. Bien sûr.

M. Bordeleau: Juste un dernier point que je veux vérifier avec vous, c'est... On a eu hier — je pense que c'est hier — des commentaires concernant la question, au fond, du chauffeur locataire qui... Bon, évidemment, quand il commence le matin, il doit payer un montant x au propriétaire. Et je ne me souviens pas lequel des deux groupes d'hier nous a mentionné qu'il y aurait peut-être une alternative qui pourrait être regardée, c'est que ça soit proportionnel, c'est-à-dire que les revenus de la journée soient partagés dans une proportion qui resterait à déterminer entre... Un pourcentage, c'est-à-dire, entre le propriétaire et le chauffeur plutôt que la formule actuelle où le chauffeur loue et commence sa journée... Je ne sais pas combien c'est, la location pour la journée, mais il commence avec une dette, et, après ça, bien, quand il aura payé ça, il commencera à faire de l'argent. Alors que l'autre hypothèse, c'est qu'il y a des revenus qui rentrent durant cette journée-là, à la fin de la journée il y en a un pourcentage qui va au propriétaire, l'autre pourcentage va au chauffeur. Qu'est-ce que vous pensez de cette proposition-là?

M. Dugas (Arnold): Ça, ça existe déjà, puis, nous autres, on pense que c'est ces choses-là qu'il faut établir clairement avec... En étant un regroupement, on pourra établir des règles plus justes pour tout le monde.

● (10 h 20) ●

M. Bordeleau: Dans certains cas, ça fonctionne comme ça actuellement?

M. Dugas (Arnold): À certains endroits, ça existe.

M. Bordeleau: O.K.

M. Tremblay (André): Dont Québec et le Saguenay—Lac-Saint-Jean.

M. Dugas (Arnold): Québec.

Une voix: Québec également.

M. Morency (Gérard): Si vous me permettez...

M. Dugas (Arnold): Présentement, à Québec, ça existe.

M. Bordeleau: O.K. Est-ce que c'est plutôt généralisé dans l'ensemble de la province ou c'est plutôt la version location qui existe?

M. Morency (Gérard): Vous avez deux formules. C'est difficile à vraiment établir, il y a deux formules. C'est ou on paie un tarif fixe de 60, 65, dépendamment du genre de taux... Le taux est en fonction... On peut même vous dire qu'un diesel, ça va coûter plus cher de location qu'un autre. Il y a toutes sortes d'hypothèses de travail. Vous avez deux formules: ou c'est tant de la journée ou c'est un partage de pourcentage. Ça existe, ça. Mais c'est généralisé partout, ça. Les deux formules existent.

M. Bordeleau: Les deux formules existent?

M. Morency (Gérard): Oui.

M. Bordeleau: O.K. Ça va.

M. Chevrette: Merci.

Le Président (M. Gagnon): Je vous remercie beaucoup, M. Dugas, M. Morency, M. Tremblay, M. Tsikalas.

J'inviterais les représentants de l'Union des municipalités du Québec à venir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Gagnon): Si les représentants de l'Union des municipalités désirent se présenter. Puis également juste pour vous rappeler, c'est un total de 45 minutes: 15 minutes de présentation et 15 minutes pour chacune des formations politiques.

Union des municipalités du Québec (UMQ)

M. Bourcier (Jean-Bosco): On va essayer de satisfaire aux exigences. Alors, Jean-Bosco Bourcier, vice-président de l'Union des municipalités du Québec.

Le Président (M. Gagnon): Bonjour. Vous êtes accompagné de...

Mme Fortin (Diane): Diane Fortin, conseillère aux politiques à l'Union des municipalités.

Le Président (M. Gagnon): Merci, madame. Ça va être à vous, M. Bourcier.

M. Bourcier (Jean-Bosco): M. le Président, Mme, MM. les députés, l'Union des municipalités du Québec remercie la commission des transports et de l'environnement de lui donner cette opportunité de faire connaître les préoccupations du monde municipal à l'égard des principaux enjeux de la réforme du transport par taxi.

Les 275 municipalités membres de l'UMQ représentent plus de 5 000 000 de Québécois et de Québécoises et gèrent 77 % des budgets municipaux. L'Union des municipalités est le seul regroupement à représenter le monde municipal dans toute sa diversité et l'une des rares organisations dont le poids et la légitimité lui permettent d'intervenir dans le débat public au nom de 70 % de la population du Québec.

En juillet, le gouvernement du Québec a publié son document de consultation intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de meilleure qualité*. Ce document nous fait voir les orientations retenues par le gouvernement à la suite des travaux d'un groupe de travail et d'un comité consultatif mis en place par le ministère des Transports. Je vous rappellerai que l'UMQ a siégé au sein du comité consultatif.

Je ne reviendra pas sur l'ensemble du document, mais j'aborderai plutôt certains points saillants de la réforme proposée qui touchent plus particulièrement le monde municipal et sa population. Dans un premier temps, examinons le contexte dans lequel s'est inscrit le projet de réforme. Le transport par taxi représente une activité économique importante pour le Québec. Il offre de nombreuses possibilités, tant pour le transport des personnes que des marchandises. Or, les besoins de la population en matière de transport collectif ont beaucoup évolué depuis l'adoption de la Loi sur le transport par taxi en 1983.

L'étalement urbain et le développement des villes de banlieue dans des secteurs de plus en plus éloignés du centre des agglomérations, le vieillissement de la population, l'intégration des personnes handicapées au marché du travail et le virage ambulatoire font partie des facteurs qui ont contribué à modifier la demande en transport. Le développement de ces nouveaux marchés interpelle fortement l'industrie du taxi, puisque le taxi est un moyen de transport complémentaire important des services de transport en commun urbains et interurbains. Il est aussi un partenaire de premier plan des services publics de transport adaptés aux personnes handicapées.

Lors de l'adoption, il y a 16 ans, de la Loi sur le transport par taxi, le gouvernement a voulu proposer un nouveau partage des responsabilités avec les instances régionales, qu'il s'agisse des communautés urbaines ou des municipalités régionales de comté. Le gouvernement avait alors conservé ses pouvoirs pour la délimitation des territoires de taxi, la détermination du nombre de permis de taxi par région ainsi que la fixation des conditions relatives à l'obtention des types de permis et des obligations qui en découlent. Il avait aussi conservé la détermination du nombre et des conditions requises pour transformer un de ces permis en permis de limousine ou de limousine de grand luxe. Tous les autres pouvoirs pouvaient être transférés au niveau régional. À titre d'exemple, mentionnons les pouvoirs touchant les normes de construction, les conditions d'opération ou d'entretien des véhicules, l'affichage dans les véhicules, l'éthique et la formation des chauffeurs.

Or, depuis 1983, seule la Communauté urbaine de Montréal s'est impliquée à ce chapitre en adoptant en 1986 une réglementation sur le transport par taxi sur son territoire et en mettant sur pied un Bureau du taxi. Depuis, aucune autre autorité régionale, pas une seule MRC ou communauté urbaine n'a manifesté d'intérêt à gérer la problématique locale des taxis en dépit des pouvoirs que leur confère la loi.

Ce bref rappel de la réalité étant fait, regardons de plus près les propositions gouvernementales contenues dans le document de consultation. Pour l'Union, les principaux enjeux sont de deux ordres: d'une part, le transfert obligatoire, à l'intérieur d'un délai de cinq ans après l'adoption de la loi, de la responsabilité du transport par taxi aux instances régionales; d'autre part, une délimitation des territoires d'exploitation qui ne réponde pas aux besoins de la population.

Actuellement, les services de taxi, au Québec, se caractérisent par une relative uniformité sur les plans de la disponibilité, de la qualité et du contrôle de même qu'au chapitre de la tarification. Nous pouvons attribuer cette situation au fait que le ministère des Transports, la Commission des transports et la Société de l'assurance automobile du Québec assument adéquatement leurs responsabilités et voient à l'application de la loi et des règlements.

La CUM est la seule instance régionale, par le biais de son Bureau du taxi, qui applique la loi et les règlements régissant cette industrie. Mais la problématique de la CUM diffère grandement de ce qui est vécu dans les autres régions du Québec, et cela explique très certainement pourquoi un organisme régional s'est vu confier ce mandat. L'étendue et la densité d'occupation du territoire, l'importance de la population à desservir et la complexité des déplacements dans la région métropolitaine génèrent une masse critique au chapitre de l'offre et de la demande en matière de transport par taxi qui justifient une gestion de ce mode de transport au niveau régional.

La situation, ailleurs au Québec, est nettement différente. Il est évident que plusieurs MRC n'ont ni la capacité financière, ni l'expertise technique, ni les ressources humaines pour assumer de telles responsabilités. Elles n'auraient d'autre choix que d'embaucher du personnel spécialisé afin d'accomplir les tâches associées à la gestion d'un système de points d'inaptitude, la tenue d'un registre des chauffeurs, la gestion des permis, la révocation des permis d'association de service, l'application de certaines dispositions du Code de la sécurité routière, et j'en passe, tous des éléments que l'on retrouve à la proposition 50 du document de consultation.

De plus, la faible densité des territoires des MRC entraînerait des coûts beaucoup trop élevés au chapitre de la gestion. Je reviendrai plus loin et plus en détail sur cette question du territoire. Pour le moment, je me permettrai de vous rappeler que près de la moitié des MRC du Québec, soit 43 sur 96, ont moins de 25 000 habitants. Vous pouvez dès lors vous imaginer les coûts associés aux responsabilités que je viens d'énoncer et à quel point ceux-ci deviendraient insupportables pour les populations locales, et ce, malgré leurs besoins en matière de transport par taxi. À titre d'exemple, les activités du Bureau du taxi de la CUM sont entièrement autofinancées, et son enveloppe budgétaire en 1999 était de 1 734 000 \$. Une augmentation des dépenses de 149 000 \$ a entraîné une hausse du coût des différents permis émis par le Bureau du taxi et l'imposition de frais pour l'ouverture de dossiers.

De plus, lors de la prise en charge du contrôle des limousines de luxe, le Bureau a dû embaucher des inspecteurs supplémentaires, mais, en raison du volume des véhicules et de l'activité du taxi sur le territoire de la CUM, le Bureau du taxi réussit à faire ses frais. On peut fortement douter qu'il en soit de même pour une majorité de MRC. Leur situation est à mille lieues de celle de la CUM en ce qui a trait aux besoins et aux ressources humaines, financières et techniques.

Voilà maintenant trois ans que le gouvernement envisage la décentralisation obligatoire de la réglementation du transport par taxi. En 1996, le gouvernement a privilégié une plus grande intégration des différents modes de transport dans un cadre décentralisé. De nouvelles structures régionales auraient eu la responsabilité de la planification, de l'organisation et du fonctionnement du transport collectif sur leur territoire. Le transport par taxi était inclus dans ce projet, mais celui-ci a été mis de côté lorsque le ministre des Affaires municipales a annoncé l'intention du gouvernement de transférer aux municipalités la responsabilité financière du transport scolaire et en raison de l'opposition de l'UMQ et de nombreux intervenants.

J'ajouterai un dernier élément. En 1997, une table ronde créée à l'initiative de l'Association canadienne du transport urbain s'est penchée sur les enjeux liés à ce projet d'intégration des modes de transport collectif. Les participants ont alors demandé au gouvernement de faire la démonstration des économies pouvant résulter de ce projet. D'après le bilan réalisé par le gouvernement lui-même, il semble que les économies souhaitées ne seraient pas au rendez-vous.

• (10 h 30) •

À la lumière de ces considérations, l'UMQ estime que le gouvernement doit, une fois pour toutes, mettre fin à ce projet de décentralisation à la carte et ne pas se désengager de ses responsabilités en matière de transport par taxi. Il doit plutôt maintenir la formule actuelle pour le bénéfice des citoyens de toutes les régions du Québec. Pourquoi vouloir changer les choses si elles vont bien? L'UMQ rejette donc les propositions 48, 49 et 50 du document de consultation ayant trait au transfert obligatoire de la responsabilité du transport par taxi vers les autorités régionales ou métropolitaines.

Pour le monde municipal, ce nouveau désengagement apparaît tout à fait inacceptable et injustifié. Aussi, les MRC sont des instances de planification et de concertation, mais elles ne sont pas des instances de services. Peut-être a-t-on involontairement confondu les genres lorsque ce document de consultation a été préparé.

L'environnement dans lequel nous vivons aujourd'hui est fort différent de celui dans lequel nous étions en 1973. Les besoins des populations locales ont changé, des municipalités se sont fusionnées, les MRC ont été créées, et pourtant les limites des territoires de taxi sont les mêmes qu'elles étaient il y a 26 ans. Il va sans dire qu'un changement s'impose, car les frontières de ces territoires n'ont plus grand-chose à voir avec la nature réelle des déplacements des gens.

Comme le souligne à juste titre le document de consultation, il en résulte des frontières artificielles entre les territoires qui sont contigus. Par exemple, un territoire de taxi ne peut jamais déborder les limites d'une MRC. Les plaintes, les débordements et les conflits frontaliers sont symptomatiques d'une situation qui doit être corrigée. Dans de nombreuses régions, cette situation est exacerbée par l'industrie du taxi elle-même, où certains exploitants refusent que leurs collègues voisins aient accès à leur

territoire afin de garder l'exclusivité de leur marché local.

Il faut avoir à l'esprit que les objectifs poursuivis par la délimitation des territoires de taxis sont, d'une part, la desserte adéquate des territoires et de la population résidente et en transit et, d'autre part, une délimitation qui soit conforme au rayonnement et à la nature des déplacements locaux de la population. Or, actuellement, la superficie, le nombre de permis de taxi, la population desservie ou le ratio de population permis varie énormément d'un territoire à l'autre. Il faut revoir les territoires de taxi à partir de critères précis de délimitation des agglomérations. Les territoires doivent davantage tenir compte des liens quotidiens des individus que des frontières municipales.

Pour l'UMQ, les agglomérations du recensement de Statistique Canada pourraient être une avenue de solution. Celles-ci sont définies comme la principale zone du marché du travail d'un noyau urbanisé d'au moins 10 000 habitants. Des ajustements devraient être faits dans les grandes régions métropolitaines pour tenir compte de leur réalité de développement.

En conséquence, l'UMQ appuie la proposition 26 en vue de modifier la réglementation afin de permettre, par la fusion d'agglomérations ou l'ajout de municipalités à une agglomération, de consolider les territoires de taxi en fonction de l'extension des territoires urbains et périurbains et de rétablir un meilleur équilibre entre l'offre et la demande.

En ce qui concerne le pouvoir de délimiter les territoires de taxi, l'UMQ propose de retenir l'option A de la proposition 27, qui accorde ce pouvoir à la Commission des transports du Québec. En plus de sa responsabilité actuelle de délimiter les régions de taxi, celle-ci serait chargée de délimiter les agglomérations de taxi et de maintenir à jour l'ensemble des territoires d'exploitation à travers la province.

Dans la même foulée, l'UMQ estime que la révision actuelle doit être l'occasion de lever le moratoire sur le nombre de permis de taxi par agglomération afin d'ajuster l'offre aux besoins de la population en tenant compte des particularités locales. L'Union souscrit ainsi à l'option B de la proposition 5.

De même, nous appuyons la proposition 6, qui prévoit que la levée du moratoire deviendrait effective après l'entrée en vigueur de la loi et des règlements et après la consolidation des territoires de taxi.

La même logique de correspondance doit s'appliquer entre les besoins de la clientèle en matière de transport adapté et de taxi collectif et les territoires d'exploitation de taxi. En ce moment, nous vivons une situation où les territoires de taxi ne sont pas conformes à ceux des organismes de transport locaux. Ceci est particulièrement problématique pour les organismes de transport adapté dont 40 % des transports sont assumés par les taxis. La délimitation actuelle vient compliquer la gestion et augmente inutilement les coûts. Le nombre important de personnes handicapées qui déménagent à chaque année dans des centres urbains pour avoir accès à

des services de transport adapté illustre les difficultés rencontrées par ces organismes.

En matière de transport collectif, les organismes locaux vivent le même problème de délimitation de territoires. Or, il peut être intéressant d'avoir recours aux taxis en remplacement des autobus en dehors des heures de pointe ou en prolongement des heures de service régulier. Le taxi peut aussi représenter une alternative intéressante pour la desserte de zones éloignées ou peu denses et même pour la desserte totale d'une municipalité de taille moyenne. Le Taxibus de la ville de Rimouski, mis en place en 1993, est un exemple d'un service de transport collectif qui n'utilise que des taxis locaux. Cette initiative a d'ailleurs été adaptée dans des villes comme Sorel et Vaudreuil—Dorion.

En conséquence, l'UMQ appuie la proposition 29 du gouvernement pour que tout taxi faisant partie du territoire d'un organisme public de transport puisse effectuer du transport adapté ou collectif en vertu d'un contrat avec cet organisme, même si aucune partie de la course ne s'effectue sur le territoire pour lequel ce permis a été délivré.

Au-delà des considérations de délimitation des agglomérations de taxi et d'une meilleure adéquation avec les besoins de la population, le gouvernement devrait assouplir la législation et la réglementation sur le transport par taxi. Comme je l'ai mentionné plus tôt, près de 40 % de tous les transports effectués pour le compte des organismes de transport adapté le sont par taxi, et plus de 6 000 chauffeurs de taxi du Québec ont suivi le cours sur le transport par taxi des personnes handicapées. Toutefois, dans l'ensemble du Québec, on dénombre seulement 50 véhicules taxis adaptés aux personnes en fauteuil roulant, un phénomène attribuable au coût élevé de tels véhicules. Les organismes de transport adapté se retrouvent donc devant une impasse pour offrir un service adéquat.

Parallèlement, la rationalisation des soins de santé et le virage ambulatoire ont entraîné la création de nouvelles entreprises qui offrent des services d'accompagnement et de transport lorsqu'un patient doit se rendre subir des examens. Mais, puisque ce transport est rémunéré et s'effectue par automobile, il relève de la Loi sur le transport par taxi et, par conséquent, il est illégal.

Le Président (M. Gagnon): En conclusion, M. Bourcier. Il vous reste une minute.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Pourtant, ce service d'accompagnement vers les établissements de santé et ensuite vers le domicile n'est pas tellement exploité par l'industrie du taxi.

Je vais y aller en conclusion. L'Union des municipalités du Québec considère que la réforme du transport par taxi doit viser à accorder au citoyen le meilleur service au meilleur coût possible. C'est pourquoi le gouvernement ferait fausse route en imposant une décentralisation de la responsabilité de la réglementation du transport par taxi aux niveaux régional et métropolitain, tel que proposé dans le document de consultation. Il faut

conserver le partage actuel des responsabilités. Exiger le transfert de cette responsabilité aux instances régionales équivaldrait à un autre pelletage de factures et exigerait la mise en place d'une structure bureaucratique lourde et coûteuse.

Le monde municipal est à négocier l'élaboration d'un nouveau pacte fiscal avec le gouvernement québécois. L'UMQ a soumis des propositions de travail de nature globale qui visent à permettre aux municipalités et au gouvernement d'atteindre leurs objectifs respectifs. Entre-temps, une décentralisation à la carte ne nous apparaît ni souhaitable ni justifiée. En ce sens, la réforme du transport par taxi doit refléter l'intérêt du citoyen et contribuable et ne pas imposer un nouveau partage des responsabilités qui irait dans le sens contraire. Alors, je remercie les membres de la commission de m'avoir donné l'occasion de leur présenter les préoccupations du monde municipal dans ce dossier.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. Bourcier. M. le ministre.

M. Chevrette: Oui, M. le Président. Tout d'abord, je voudrais vous remercier de la présentation. Ou bien il y a de l'incompréhension au niveau même du livre vert par rapport à votre proposition, ce qui est possible, parce que, à vous entendre parler exclusivement de la décentralisation, c'est comme si on donnait à chacune des municipalités ou à chacune des villes le devoir de régir le taxi. Et je n'ai jamais compris que, dans le livre vert, il était de notre intention d'aller à 1 400 bureaux de taxi. Je pense que c'est tout au plus à la MRC et plutôt même à une région administrative. J'ai très bien compris que ça prend une masse critique pour venir à bout de gérer un bureau qui s'autofinance, qui ne crée pas de factures, justement. Et c'est ça, l'esprit du livre vert.

Je comprends qu'on peut profiter de toutes les tribunes pour rappeler d'autres faits antérieurs ou d'autres objectifs, mais ce n'est pas ça. Puis je veux qu'on soit clair, là, ce n'est pas ça. Puis ce n'est pas ça qu'on lit non plus dans le livre vert, et je voudrais le clarifier une fois pour toutes pour ceux qui seraient tentés de faire comme vous puis de venir le répéter ici. Ce n'est pas ça. C'est véritablement se donner une structure pour que ce soit un bassin puis une masse critique.

Je reconnais même qu'au niveau des MRC il y a des MRC qui ne seraient pas capables de le prendre, je reconnais ça, parce qu'elles n'ont pas la masse critique, pas une minute. Prenez une MRC rurale de 35 000, 40 000, comme, dans mon coin, il y en a certaines. C'est évident qu'elle ne serait pas capable de se payer un bureau qui pourrait être autofinancable même. Puis je ne suis pas certain que ça ne viendrait pas fausser les règles du jeu non plus, parce que c'est beaucoup plus... Je suis d'accord qu'il doit y avoir un rayonnement, moi, minimal. D'ailleurs, je voudrais vous demander votre opinion sur Montréal. Est-ce qu'on devrait faire en sorte que le bureau soit au niveau de la RMR?

M. Bourcier (Jean-Bosco): Ce serait difficile, parce que, si je prends la Montérégie, que je connais le plus, qui est la deuxième plus grande région au Québec, même si le bureau était à Montréal et couvrirait la grande RMR, il y aurait, à notre avis, des difficultés énormes au niveau du contrôle. Si ce n'était qu'au niveau du contrôle on situait le bureau à Montréal, est-ce que les propriétaires ou les locataires de taxis devraient aller à Montréal faire inspecter leurs véhicules? Ou est-ce que ça se ferait à Longueuil? Ils partiraient de Sorel pour aller à Longueuil? Ils partiraient de Vaudreuil-Dorion pour aller à Longueuil? Alors, il y a une question aussi de logique là-dedans, une question de temps, une question de gestion et de contrôle. C'est ça qu'on dit.

M. Chevrette: Dans ce cas-là, ce serait le gigantisme.

• (10 h 40) •

M. Bourcier (Jean-Bosco): On parle toujours de dire: On va simplifier les structures. Puis je crains que, si on y va avec une structure sur le taxi, est-ce que tantôt on va avoir une structure sur les autobus, est-ce qu'on va avoir une structure dans d'autres domaines? Est-ce qu'on va décentraliser, tout décentraliser? Mais c'est déplacer le problème. Qu'il soit à Montréal, le problème, ou qu'il soit à Québec, si vous l'envoyez dans les régions, il y a toujours quelqu'un qui va devoir payer pour, c'est le citoyen. Est-ce que c'est une urgence et c'est une obligation, est-ce que c'est un drame national que de dire que l'industrie doit être absolument régie en région? Est-ce qu'elle ne pourrait pas s'autocontrôler ou s'autodiscipliner? Parce que, quand on offre un taxi particulier à un citoyen, s'il voit que le taxi est délabré puis si le chauffeur... bien, il ne le prendra pas longtemps puis il ne le prendra pas souvent, et dans des milieux...

M. Chevrette: Non, mais s'il est le premier sur la ligne?

M. Bourcier (Jean-Bosco): Non, mais c'est dans des milieux...

M. Chevrette: Actuellement...

M. Bourcier (Jean-Bosco): Non, mais ce que je veux dire par ceci, c'est que, dans des milieux plus petits — je vais prendre ma ville, on est 42 000 citoyens — je sais qu'il y a des chauffeurs qui n'entretenaient pas bien leur véhicule. Ils se le sont fait dire pas nécessairement seulement par les clients, ils se l'ont fait dire aussi par les autres chauffeurs de cette même ligne là. Et souvent ils sont liés avec des centres d'achats, ils ont des stationnements dans les centres d'achats, et les propriétaires des centres d'achats exigent aussi de la part de ces propriétaires de taxi là, bien, qu'ils soient propres, à tout le moins, qu'ils soient sécuritaires et que les chauffeurs aient un comportement adéquat. Comme vous l'avez à l'aéroport de Montréal, où ils ont essayé de contrôler l'âge des véhicules. Et je ne sais pas si ça allait jusqu'à la tenue des chauffeurs.

Mais il va falloir arriver à ce que cette industrie-là aussi, et je pense qu'elle est prête à le faire, s'autodiscipline. C'est à son avantage. S'ils donnent un meilleur service, s'ils ont de plus beaux véhicules, ils vont avoir plus de clients. À mon avis, ils devraient avoir plus de clientèle. Moi, je trouve ça déplorable, les taxis sont devant l'hôtel de ville, chez nous, je les vois attendre des heures de temps à aller chercher un client. Je pense qu'on pourrait les utiliser aussi à d'autres fins. Ils pourraient être plus efficaces, plus utiles.

M. Chevette: Bien, ça, je suis loin de diverger d'opinions avec vous. Il y a des choses... Le contrôle du bénévolat, on en entend parler depuis hier déjà, il faut faire quelque chose.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Oui. Mais structurer en région...

M. Chevette: Mais, en Amérique du Nord, M. Bourcier...

M. Bourcier (Jean-Bosco): On est les seuls qui nationalisent ça, l'industrie.

M. Chevette: ...partout en Amérique du Nord, c'est le contraire. Vous vous inscrivez complètement en faux avec tout ce qui se passe en Amérique du Nord. Ce n'est pas l'État, en Amérique du Nord, qui contrôle le taxi. C'est soit le monde municipal, quand c'est assez gros, ou soit des agglomérations ailleurs. En Amérique du Nord, c'est le contraire. C'est nous autres qui nous occupons...

M. Bourcier (Jean-Bosco): Oui, c'est ça que je dis. On est la seule...

M. Chevette: Et vous dites qu'on est les seuls qui étatisent. On veut désétatiser, puis vous ne voulez pas. Expliquez-moi la logique.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Il y a une certaine façon de désétatiser, si on veut bien. C'est que, si vous nous créez encore une structure régionale par-dessus... Moi, ça fait 16 ans que je suis dans une MRC. Ça n'a pas de sens, si on continue de la manière dont on est parti là. Il va falloir régler cette problématique de MRC là une fois pour toutes. On veut ajouter des services, sauf que, quand on réunit autour d'une table 11 maires ou 12 maires ou 25, dépendamment des endroits, puis on dit: Qui va payer pour? bien, le premier qui est pointé du doigt, c'est la ville-centre. C'est elle qui a le plus gros volume de population: Toi, tu as 25 000 000 \$, 35 000 000 \$, 40 000 000 \$ de budget, bien paie. Bien, oui, tu paies le tiers de la facture, mais c'est toi qui as 66 %...

M. Chevette: Mais, si c'était décentralisé au niveau d'une structure ou d'une régie ou d'un bureau, là, peu importe, qui s'autofinance, en quoi vous seriez contre?

M. Bourcier (Jean-Bosco): Qui s'autofinance, en autant que ce soit l'industrie du taxi qui en prenne la responsabilité.

M. Chevette: Qui s'autofinance à partir des permis, à partir de l'immatriculation, je ne sais pas, à partir de moyens comme le bureau de Montréal fait, là.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Si la preuve en était faite ce c'est ça vers quoi on se dirige et qu'il y a un autofinancement. Mais il ne faudrait pas que, s'il y a un échec, on récupère, par exemple. Il faudrait que ça soit assez rigide dans le cadre législatif pour qu'on ne se ramasse pas en bout de ligne avec un problème plus grand que celui... Il ne faudrait pas que le remède soit plus grand que la maladie.

M. Chevette: Non, je reconnais que ça prend une masse critique pour autofinancer. Ça, vous avez raison.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Si c'était ça, moi, je pense qu'on pourrait s'inscrire là-dedans. Mais encore faudrait-il que les responsabilités n'incombent pas aux MRC. Il faudrait qu'il y ait une souplesse à cet égard-là. Parce que tantôt on va être confronté avec l'industrie de l'autobus, qui va vouloir aussi, si on parle de transport collectif par taxi, on va être confronté au transport des gens malades par des bénévoles qui utilisent une auto. C'est illégal. Il y a une espèce de tolérance. On n'est pas contre la vertu. Mais je pense qu'on pourrait s'accommoder de... Mais c'est la structure, c'est le mot «structure» qui nous fait peur. On parle de simplification puis on en ajoute une autre. Comment vivre avec? Comment aller chercher cette solution de vivre une autre structure?

M. Chevette: Mais ça peut être une structure en dehors complètement du monde municipal? Il faut, à mon point de vue, en tout cas, si on veut un meilleur contrôle... Moi, je suis loin d'être convaincu, en tout cas, personne ne m'a convaincu à date que le contrôle était d'une efficacité très grande à partir de Québec.

Je vous donne des exemples. On me dit même qu'il y a des annonces maintenant de transport bénévole puis qu'il n'y a même pas d'actions en justice de prises par des autorités nationales. Si c'est vrai, là, je peux-tu vous dire, M. Bourcier, que, moi, je ne laisserai pas faire ça, personnellement. Si j'en avais la preuve devant moi, là, je ne laisserais pas faire ça. Vous savez, que quelqu'un affiche un transport bénévole à 0,30 \$ du mille puis que ça prend une portion du taxi, je ne suis pas d'accord avec ça, moi, parce que c'est du marché noir déguisé puis c'est carrément illégal, comme vous dites. J'abonde exactement dans votre sens. Là-dessus, on se comprend. C'est plus, le bénévolat, comment l'encadrer pour ne pas que ce soit un revenu, mais que ce soit véritablement de l'accompagnement puis une indemnité minimale à cause des circonstances. C'est ça, du bénévolat. Ce n'est pas un moyen de faire une job déguisée, ça. Ça, il va falloir se parler. Je ne

sais pas quels sont les moyens. Mais j'abonde beaucoup dans le sens de M. Bordeleau tantôt, qui questionnait. Parce qu'on n'en a pas de moyens magiques. Mais il faut trouver quelque chose d'intéressant. Puis, si vous avez des idées à nous soumettre, soumettez-les, on est prêt à ouvrir, là-dessus.

M. Bourcier (Jean-Bosco): C'est sûr que, les municipalités, on peut, à l'intérieur d'un cadre législatif, appliquer des règlements, imposer par réglementation que les taxis devraient être contrôlés une fois tous les trois mois ou tous les six mois dans un endroit, je ne sais pas. La Société de l'assurance automobile a des centres d'inspection. Il pourrait franchir ce centre d'inspection là, il aurait une étiquette verte, rouge, noire, je ne sais pas, dans son pare-brise, comme quoi il a passé l'inspection. Ça se fait au niveau des camions lourds. Et on pourrait faire des barrages routiers, on pourrait faire des inspections régulières...

M. Chevette: Parlez-moi plus de barrages!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bourcier (Jean-Bosco): ...en collaboration avec l'industrie du taxi. Il y aurait cette collaboration qui pourrait se faire. Moi, j'en suis. Mais, si on dit que c'est une instance dite régionale qui s'occupe de ça, vous allez voir les problèmes qu'on va vivre, ça va être encore la chicane de clochers. Moi, je crains ça.

M. Chevette: Oui, mais...

M. Bourcier (Jean-Bosco): Mais au niveau municipal, ramener ça au niveau municipal pour l'inspection, ça, je pense que l'industrie du taxi serait prête à l'accepter, que le chauffeur de taxi aille dans un centre d'inspection, qu'il sorte de là puis qu'il dise à son policier local: Écoute, mon garçon, achale-moi pas, j'ai mon... Mais il ne faudrait pas que ça soit de la coercition, non plus. Il ne faudrait pas que le policier commence à courir après les chauffeurs de taxi et leurs véhicules pour savoir s'ils sont en ordre ou non ou s'ils dépassent une limite territoriale ou non.

M. Chevette: Mais vous recommandez de fusionner les territoires de taxi, vous autres.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Bien, il y a des exemples. Comme le taxi de Beauharnois qui viendrait à Châteauguay ne pourrait plus ramener des usagers vers Beauharnois. Il faudrait qu'il y ait cette souplesse-là, à tout le moins.

M. Chevette: Oui. C'est parce que vous parlez des agglomérations de recensement. C'est pour ça que je vous posais la question tantôt, Montréal par rapport à...

M. Bourcier (Jean-Bosco): A la RMR.

M. Chevette: ...l'agglomération. Une RMR, dans une région, peut créer une masse critique, effectivement. En d'autres mots, vous êtes contre ce qui serait trop petit et incapable de s'autofinancer, si je comprends bien, là. Puis vous êtes contre trop grand aussi parce qu'il y aurait un manque de contrôle. J'ai-tu bien interprété vos propos?

M. Bourcier (Jean-Bosco): Oui, mais il pourrait y avoir aussi par les zones qu'on a sur le transport en commun, la zone 1, la zone 2, la zone 3 jusqu'à la zone 8, on pourrait y aller par zone aussi. Il y a une question de déplacement, il y a une question de contrôle des coûts. C'est sûr que ce n'est pas des solutions magiques, là. C'est des problèmes auxquels il faudrait peut-être trouver un minimum...

Le dénominateur commun, ce serait quoi? Est-ce que c'est le territoire géographique, le territoire démographique? On pourrait essayer de trouver une formule qui pourrait rallier les deux. Tu pourrais avoir la démographie puis tu n'aurais pas la géographie, et vice versa. Pourquoi il n'y aurait pas cette possibilité-là, une souplesse entre les deux?

M. Chevette: Est-ce que le monde municipal pourrait analyser, je ne sais pas, moi, nous faire connaître, quand bien même ce n'est pas aujourd'hui, dans le cadre d'un programme autofinancé, quelle serait sa réaction? Un programme qui s'autofinance, quelle serait la réaction du monde municipal? Par exemple, si, dans une région, il y a cinq MRC, puis ce serait le territoire de cinq MRC qui crée la masse critique pour permettre l'autofinancement, quelle serait votre réaction?

M. Bourcier (Jean-Bosco): Ça, c'est une petite question piège, M. le ministre.

M. Chevette: Ce n'est pas piège...

M. Bourcier (Jean-Bosco): C'est votre expérience de vieux routier qui vous fait poser cette question-là.

M. Chevette: Oui, mais, quand je fais face à un vieux routier, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: ...je peux-tu me comporter, moi, en jeunot?

• (10 h 50) •

M. Bourcier (Jean-Bosco): Ha, ha, ha! C'est que, lorsqu'on parle d'autofinancement, je me souviens de la création de la loi sur le transport par autobus où on était dans l'autofinancement. On s'organisait, là. En 1982, 1981, on a vécu ça, l'autofinancement. Et le gouvernement est arrivé, en 1987, avec l'obligation pour les municipalités de partager la facture du transport en commun, le tiers aux municipalités, le tiers au gouvernement, le tiers aux usagers. Et actuellement, on est quasiment devant une situation similaire. Sauf que, pour le réaliser, cet

autofinancement-là, le gouvernement, qu'est-ce qu'il a fait? Il a taxé les municipalités par le stationnement, l'essence — il y a ça aussi — les plaques d'immatriculation. L'autofinancement, est-ce qu'il va venir de l'industrie du taxi elle-même? Si vous me dites: Le financement...

M. Chevette: L'autofinancement peut être à partir des permis de conduire, ça peut être à l'immatriculation...

M. Bourcier (Jean-Bosco): Donc, c'est aussi une autre taxe au citoyen, là.

M. Chevette: ...ça peut être sur les permis de taxi, ça peut être sur les redevances qu'on leur demande. Je ne le sais pas, moi, je n'ai pas la... Mais je parle du Bureau de Montréal, qu'on a entendu hier.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Oui, le Bureau de Montréal, c'est plutôt concentré sur l'île de Montréal, donc...

M. Chevette: Oui, mais j'ai demandé carrément: Est-ce qu'il s'autofinance? C'est la première question que j'ai posée hier, quand ils sont venus. Ils m'ont répondu oui.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Oui, parce que la masse critique provoque aussi une économie potentielle peut-être plus grande.

M. Chevette: Ça, c'est vrai.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Alors que, dans les régions, la masse critique, ça ne veut pas nécessairement dire, parce que tu as plus de monde, que ceux qui sont dedans font plus d'argent. Ils sont exactement sur un même territoire localisé. S'ils pouvaient tous transporter dans une concentration de 1 500 000 de population ce même monde, comme Montréal, ça irait bien, mais ils sont éparpillés, là. C'est le même 1 500 000, mais il est dispersé sur le territoire. C'est embêtant. Si on était tous concentrés, ce 1 500 000, tu dis: Bien, coudon, ça a de l'allure. Aïe! Prenez la Montérégie, prenez Rouyn-Noranda, l'Abitibi-Témiscamingue. Comment arriver à rendre ces territoires-là démographiquement concentrés? On n'est pas capable.

M. Chevette: Mais, entre nous, ce n'est pas dans les petits, petits milieux qu'on aurait de la difficulté, il y en a même...

M. Bourcier (Jean-Bosco): Les milieux moyens.

M. Chevette: C'est dès que tu tombes dans le moyen et dans le grand qu'on remarque les problèmes, qu'on observe des problèmes. On en a dans les petits, mais, si on trouve les recettes, par exemple, au bénévolat... Le gars de Saint-Marc-des-Carières, je me

rappelle, le monsieur hier, lui, il les connaît tous, il sait quasiment comment ils ont fait de kilomètres.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Absolument.

M. Chevette: Donc, tu sais, c'était caricatural. Mais ce n'est pas le cas à Montréal. Ce n'est pas le cas dès que tu tombes même sur la rive sud, maintenant, la couronne immédiate de Montréal, ce n'est plus vrai de dire que les gens se connaissent tous puis qu'ils observent tous les problèmes, ou sur la rive nord, avec l'explosion démographique à Lachenaie, La Plaine, Terrebonne.

Le Président (M. Gagnon): Votre temps est écoulé, M. le ministre.

M. Chevette: Oui, 30 secondes, vous lui donnerez le 30 tantôt. Ce que je veux dire, M. Bourcier, c'est qu'il faut trouver des moyens pour améliorer le sort de ceux qui gagnent leur vie dans le taxi. Et, si on a besoin de la collaboration du monde municipal, j'ose espérer qu'on l'obtiendra.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Absolument. Et vous allez l'obtenir dans un milieu municipal moyen. Petit, je vais avoir de la... pas parce que les gens ne veulent pas, c'est parce que les gens n'ont pas nécessairement aussi le temps de le faire.

Le Président (M. Gagnon): Merci.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Les maires à temps partiel, je vais vous dire, ce n'est pas évident qu'ils ont le temps de tout faire.

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

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. Alors, je suis assez d'accord, M. Bourcier, avec vous concernant une certaine prudence ou méfiance que vous avez un peu...

M. Bourcier (Jean-Bosco): Bien, il n'y a pas de méfiance.

M. Bordeleau: En tout cas, parlons à tout le moins de prudence que vous avez par rapport aux propositions que le gouvernement fait au niveau de la décentralisation. Vous voyez, dans le document, on explique beaucoup plus les pouvoirs qui seraient décentralisés que des moyens financiers qui permettraient de les financer. Il n'y a pas une proposition sur les 50 qui parle de ça. Et on sait qu'est-ce qui s'est passé, au fond, au niveau du gouvernement depuis un certain nombre d'années.

D'ailleurs, dans votre mémoire, à la page 9, vous dites: «L'UMQ tient à rappeler que la décentralisation obligatoire de la réglementation du transport par taxi est envisagée par le gouvernement depuis 1996, ce projet étant intimement lié au processus d'intégration régionale des

modes de transport collectif des personnes prévu à l'époque par le ministère des Transports du Québec.»

En 1996, M. Bourcier, c'était avant même que le ministre des Transports, M. Brassard, commence à envisager une réforme du taxi qui avait pour objectif d'améliorer les conditions de travail et le service à la clientèle. Ça, on en a parlé pour la première fois, au niveau du gouvernement actuel, en 1997. Mais, en 1996, on parlait déjà de la décentralisation puis on parlait déjà, à ce moment-là, de transférer aux municipalités les responsabilités. Et on sait comment ça s'est fait, le transfert des responsabilités, dans d'autres secteurs. C'est évident, je pense, ce n'est pas un secret de polichinelle, tout le monde est à même de constater le désengagement de l'État et le pelletage dans la cour des municipalités. Alors, je pense que, dans ce sens-là, il n'est pas surprenant de constater que l'Union des municipalités du Québec a certaines réticences et veut être prudente à ce niveau-là.

Quand le ministre nous disait tout à l'heure qu'il y avait peut-être une mésentente ou une mauvaise interprétation du livre vert et quand on a fait référence au fait qu'il faudrait créer en région — il reste à déterminer qu'est-ce que ça serait, les régions — des structures, il reste qu'il faut regarder, par exemple, la proposition 50. Quand le ministre dit: Ah! ce n'est pas ça, on s'est mal entendus, quand la proposition 50 nous dit: «Les autorités régionales ou métropolitaines auraient le pouvoir de: gérer un système d'inaptitude; gérer les transferts de permis de taxi; révoquer un permis d'association de services — puis je vais en nommer juste quelques-unes — prescrire des règles d'exploitation des stationnements de limousines; instaurer un droit de préemption sur les permis de taxi à leur valeur marchande au moment de la fusion des territoires de taxi et les remettre sur le marché à la valeur moyenne; contrôler la vérification mécanique des automobiles» etc. — il y en a 18 pouvoirs — alors, si ça, ça ne demande pas une structure régionale pour assumer ces pouvoirs-là, je me demande qu'est-ce que ça prend. Qui va le faire, à ce moment-là, si ce n'est pas une structure puis des ressources qui doivent être embauchées au niveau des régions? Alors, je voulais juste faire un peu ce commentaire-là et dire que je comprends très bien l'essentiel du mémoire que vous avez présenté, qui manifeste une certaine prudence.

Je voudrais juste revenir à votre mémoire, puis peut-être revenir un peu à l'origine de tout ça. Dans le mémoire, à la page 7, vous dites qu'à partir du moment où il y a eu la réforme en 1983 «depuis, aucune autorité régionale — MRC — n'a manifesté d'intérêt à gérer la problématique locale des taxis en dépit des pouvoirs que lui conférerait la loi à cet effet». Alors, le pouvoir existait. Les gens pouvaient le faire. Seule, la CUM l'a fait. Et, on en a discuté grandement, il y a une masse critique qui a permis de le faire. Et, si j'interprète un peu — puis j'aimerais peut-être avoir vos commentaires à ce niveau-là — si ça n'a été fait par aucune municipalité, c'est qu'il n'y avait pas d'intérêt pour le faire. Est-ce qu'il n'y avait pas d'intérêt? Est-ce qu'il n'y avait pas les ressources? Est-

ce qu'il n'y avait pas de problèmes qui nécessitaient l'intervention des MRC? Mais est-ce que vous avez une idée pourquoi personne ne l'a fait, à venir jusqu'à date?

M. Bourcier (Jean-Bosco): C'est simple, on avait d'autres choses à faire...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bourcier (Jean-Bosco): ...d'autres priorités. On avait d'autres priorités, ce n'était pas compliqué, d'autres priorités.

M. Bordeleau: Ce n'étais pas...

M. Bourcier (Jean-Bosco): On se réunit, dans les MRC, une fois par mois. On commence à 13 heures, l'après-midi, puis on finit à 20 h 30, 21 heures, 22 heures, le soir, avec des maires à temps partiel, quelques maires à temps plein, un secrétaire-trésorier, deux, trois secrétaires. On parle de territoires, on parle de planification de territoires. On est venu à bout, après 10 ans de dur labeur, dans la MRC qui nous concerne, de s'unir pour les déchets domestiques. Alors, là, notre priorité est sur le projet de loi du gouvernement sur l'environnement, pour la disposition des déchets. On n'est pas dans le taxi.

Le taxi, on ne juge pas qu'il y a une situation tellement problématique qu'il faille y démontrer de l'intérêt, qu'il faille aussi y consacrer des énergies. Chaque coin a ses priorités. Si, dans un endroit, je ne sais pas, moi, il y a eu tellement de problèmes que c'est devenu révélateur que des groupes de municipalités s'interrogent sur la problématique du taxi parce qu'il y a un scandale ou je ne sais pas quoi, ça va. Mais, autrement, je ne pense pas. Je ne pense pas.

M. Bordeleau: En fait, il n'y a pas eu de besoins ressentis au niveau des municipalités, si je comprends bien, de penser que ça serait mieux géré, indépendamment des questions financières, si c'était géré plus localement?

M. Bourcier (Jean-Bosco): Il y a eu, dans certains milieux, des demandes de la part de ligues de taxi pour du taxi collectif, du covoiturage par taxi, c'est-à-dire du taxi collectif. Mais, au-delà de ça, il n'y a pas eu énormément d'intérêt manifesté. Moi, ça fait 16 ans que je suis au conseil d'administration de l'UMQ puis, le taxi, c'est la première année, je pense, qu'on s'y penche de façon plus évidente qu'avant.

M. Bordeleau: Alors, moi, ce que je comprends, au fond, de cette situation-là, et je pense qu'on aura l'occasion d'en discuter aussi avec les gens du taxi: le fait de penser à une décentralisation de cet ordre-là, ça n'a rien à voir avec des besoins du milieu, ni du bord des chauffeurs de taxi ni du côté, au fond, des municipalités. C'est tout simplement dans l'agenda politique du gouvernement, comme il a voulu le faire avec le transport scolaire, où on a voulu l'envoyer aux municipalités, puis

les municipalités n'en ont pas voulu. Et là on veut, à ce niveau-ci, encore, prévoir un transfert. Et on y a même pensé avant même de parler de réforme dans l'industrie du taxi.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Moi, j'y mettrais un seul bémol, M. le député, c'est qu'il ne faudrait pas non plus qu'une...

M. Chevette: ...

• (11 heures) •

M. Bourcier (Jean-Bosco): Je ne voudrais pas qu'une situation se détériore à un point tel que, malgré nous, on doive y faire face, par exemple. J'étais bouleversé un peu par ce que j'ai lu ce matin dans le journal sur la situation de la qualité des taxis à Montréal. Il ne faudrait pas que ça revienne, cette situation-là, dans les régions, parce que là on va avoir l'air fou.

M. Bordeleau: Non, non. Qu'il y ait des problèmes...

M. Bourcier (Jean-Bosco): Moi, je dis que, s'il y a une loi-cadre là, mais pas trop contraignante... Parce que, dans les 18 articles de la proposition 50, on ne dit pas «auront». Vous avez été brillant, vous avez dit «auraient notamment le pouvoir». Vous n'êtes pas prêt à le donner encore, hein? Qu'est-ce que vous en pensez? Puis tantôt on va dire: Vous l'aurez ou vous ne l'aurez pas.

Mme Delisle: Il ferait un bon ministre, lui!

M. Chevette: Il n'a pas compris ça, encore!

M. Bordeleau: Nous autres, on comprend ce qu'il y a en arrière de «auraient», aussi.

M. Chevette: Le conditionnel, il comprend ça aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: On a compris que le conditionnel devient souvent du présent.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Je ne veux pas faire plaisir à personne, moi, ici.

M. Chevette: Non, ça paraît, mais tu es bien parti!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bourcier (Jean-Bosco): Moi, je suis un municipaliste.

M. Bordeleau: Souvent, le conditionnel devient du présent, alors faites attention, avec le gouvernement actuel.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Je suis un municipaliste, j'ai deux amis chaque bord de la table. C'est parce que très souvent, quand on s'en va vers un projet de loi, on veut en mettre tellement qu'on oublie l'essentiel. Mettez-en moins puis donnez un petit peu plus de souplesse par réglementation sur le contrôle, puis donnez, à mon avis, à l'industrie du taxi la chance de faire un petit peu d'argent sans être obligé de les accoter au pied du mur. Moi, j'aurais mon opinion personnelle sur cette industrie-là, mais ce n'est pas mon rôle. Je suis ici pour parler de l'ensemble de l'encadrement législatif ou de contrôle régional.

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

Mme Delisle: Merci. Bonjour, M. le maire. Moi, je voudrais continuer dans la même veine que mon collègue le député de l'Acadie, je voudrais parler du client. On a parlé beaucoup hier des chauffeurs de taxi, de cette industrie-là, de la qualité des services. D'ailleurs, le document s'appelle *Pour des services de taxi de meilleure qualité*. Meilleure qualité pour qui? À la fois pour la qualité de vie des chauffeurs mais aussi pour les clients. Que ça se fasse par le biais d'un transfert obligatoire, je pense que tout le monde s'entend pour dire que ça n'a pas de bon sens. Parce que, de toute façon, la réflexion n'est même pas terminée sur ce que les municipalités sont prêtes à accepter ou pas. Il y a le rapport Bédard, et ça, ça va se faire dans un autre tantôt.

Mais prenons pour acquis que le client, celui qui utilise le taxi, si on est en région urbaine comme Québec ou Montréal, on a peut-être plus facilement accès à un taxi — en tout cas, c'est ma perception — que si on est en région un peu plus éloignée. Donc, ça va prendre une masse critique pour pouvoir gérer, si jamais ça vous était transféré — je parle des municipalités — en fait, s'il y avait une structure qui générerait le taxi. C'est une patate chaude qui vous arrive sur la table là, c'est bien clair. Vous n'avez pas nécessairement eu le temps de vous préoccuper de ça, mais le citoyen, lui, il vous a-tu déjà parlé que ce serait plus intéressant que ce soit géré localement, plus près des services qui lui sont dispensés que par le gouvernement? Est-ce qu'on a déjà entendu parler de ça de la part des citoyens?

M. Bourcier (Jean-Bosco): Je n'ai jamais eu de question au conseil municipal de la part d'un citoyen sur l'industrie du taxi. Je n'ai jamais eu ça. J'en ai eu par des instances, par exemple par la Ligue des taxis, par le transport adapté, par les compagnies d'autobus qui gèrent le transport en commun, mais les citoyens eux-mêmes, non. Les chauffeurs, oui. Les chauffeurs nous parlent... Je ferais aussi une distinction entre le client et la qualité de vie du chauffeur. Je suis un peu bouleversé par la vie d'un chauffeur de taxi. Je trouve que...

Mme Delisle: Ce n'est pas drôle, là.

M. Bourcier (Jean-Bosco): ...c'est une espèce d'aberration, là-dedans. Mais ça, ce n'est pas à moi de le régler, ce sera à eux autres de le régler. Moi, je crois beaucoup à l'autodiscipline puis à la gestion par l'industrie elle-même. Moi, je pense que c'est là-dessus qu'il faudrait essayer de focuser nos efforts pour essayer de supporter cette industrie-là. Moi, je vois des programmes de subvention à droite puis à gauche, de toutes sortes. Y aurait-u possibilité de subventionner ça, l'industrie du taxi, pour maintenir une qualité de véhicules? Parce qu'on parle de sécurité des citoyens.

Mme Delisle: Je vois des beaux sourires en arrière de vous, là.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Non, non, mais, absolument! Il y en a, il y a des milieux qui le méritent puis ça se justifie. On a actuellement des CLD — ça, j'appelle ça la boîte à subventions pour à peu près toutes sortes de projets aussi fabuleux les uns que les autres — mais ça ne veut pas nécessairement dire qu'on maintient puis qu'on crée des emplois adéquats, puis des emplois de qualité. Moi, je pense que le chauffeur de taxi devrait être mieux encadré puis avoir une qualité de vie supérieure. Ce que je connais d'amis ou de membres de la famille qui sont dans l'industrie du taxi, je les plains. Je les plains parce qu'ils sont en attente; puis quand ils sont en attente, ils sont frustrés; puis quand ils ont des clients, ils n'en ont pas assez. Donc, ça ne rend pas un individu nécessairement heureux parce que c'est des heures absolument impossibles à maintenir une qualité de vie. Un employé non heureux à son travail ou malheureux à son travail, ou qui n'a pas une qualité de vie à son travail, il ne peut pas donner un service de qualité non plus à son citoyen. Mais du citoyen lui-même, dans des milieux du moins moins denses que Montréal ou l'île de Montréal, on n'a pas de réaction négative. Je n'en ai pas. Quand même je voudrais en inventer, je n'en ai pas.

Mme Delisle: C'est beau.

M. Chevette: C'est beau. Merci.

Le Président (M. Gagnon): Le temps est terminé. Merci, monsieur.

M. Bourcier (Jean-Bosco): Ça me fait plaisir.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Gagnon): Je demanderais aux représentants de l'association Kéroul—Tourisme pour personnes à capacité physique restreinte d'avancer.

Juste pour vous rappeler que nous avons au global 45 minutes: 15 minutes de présentation, 15 minutes pour chacune des formations politiques. Si vous voulez vous présenter ainsi que la personne qui vous accompagne.

Kéroul—Tourisme pour personnes à capacité physique restreinte

M. Leclerc (André): C'est beau. André Leclerc, directeur général de Kéroul, qui est un organisme de développement touristique pour les personnes à capacité physique restreinte. À ma gauche, j'ai M. Jean-Philippe Rheault, mon directeur des communications.

Le Président (M. Gagnon): Merci.

M. Leclerc (André): On peut commencer? C'est beau. O.K. Je ne lirai pas le mémoire, je vais plus donner des observations parce que tout est écrit dans le mémoire. Le Québec s'est donné un choix de société. On s'est dit, depuis 20 ans, que c'était important, l'intégration des personnes handicapées. On a créé les droits et libertés des personnes, on a créé une Charte des droits parce que tout le monde est conscient que c'est important, l'intégration. Depuis 20 ans, on parle beaucoup mais on n'agit pas beaucoup.

Kéroul est un organisme qui développe l'accessibilité du tourisme du Québec. On essaie de positionner le Québec comme destination accessible pour attirer le marché des touristes américains et européens. On dit que ces personnes-là comptent 15 % de la population. Il ne faut pas penser que les personnes handicapées sont seulement des personnes en fauteuil roulant, ça veut dire: des personnes qui ont des problèmes d'élocution, comme moi; des problèmes d'audition; des problèmes d'obésité; des problèmes de nains; ceux qui ont des problèmes d'accidents temporaires. Et on sait très bien que la population vieillit de plus en plus et qu'il y aura de plus en plus de problèmes de mobilité.

Ça fait que, si le Québec veut se distinguer comme destination accessible parmi tant d'autres pays, on va pouvoir faire du chemin. Aux États-Unis, il y a 55 000 000 de personnes qui ont des problèmes de mobilité. Sur 55 000 000, il y a 13 000 000 d'Américains qui voyagent. J'espère qu'ils ne viendront pas tous en même temps au Québec, on va avoir un problème!

Le taxi, on a un problème. Il y a à peu près 1 % de taxis adaptés au Québec; à Montréal, 0,5 %. Ça fait qu'il y a un gros problème, si on veut amener les 13 000 000 d'Américains. Il y en a une couple qui vont attendre! Si vous ne comprenez pas, M. Chevette va traduire après.

• (11 h 10) •

M. Chevette: J'ai compris.

M. Leclerc (André): Correct. Quand on va à Toronto ou à Vancouver, Floride, là-bas, tu n'es pas handicapé, tu peux flyer un taxi comme ça. Au Québec, tu es obligé de réserver ton taxi d'avance, à peu près comme le transport adapté. Pourtant, c'est un moyen de transport complémentaire au transport adapté. C'est un maudit problème.

Quand on est une personne handicapée avec un chien accompagnateur et que le taxi refuse le chien, il y a

un problème. Quand il y a un Américain qui va au Casino de Montréal avec un chien, qu'il veut avoir un taxi et qu'il n'est pas capable, il y a un problème. Il va dire: Je vais retourner aux États-Unis, c'est plus accessible. Quand une Torontoise arrive à Québec pour dépenser 3 000 \$, 5 000 \$ pour une activité touristique et qu'on lui refuse le transport adapté — on a ça ici — il y a un problème. Une paraplégique avec un enfant a décidé de venir visiter Québec. Elle était intéressée de voir qu'est-ce que le Québec avait comme attraits touristiques. C'est des retombées directes pour le Québec.

Le taxi, c'est vraiment un mode de transport de cas par cas. On peut aller au cinéma, on peut aller au restaurant, on peut aller partout, et c'est vraiment un mode de transport adéquat, qui est pas à pas et mesure sur mesure. Je pense que c'est de quoi qui est intéressant.

Je vais vous donner un autre exemple. Si mon enfant est malade et qu'il doit aller à l'hôpital — ça prend 24 heures pour réserver un transport adapté, il n'y a pas de taxi — mon enfant va attendre 24 heures de temps avant que j'aie le transport adapté. C'est complètement aberrant.

À Vancouver, il y a 100 % de taxis adaptés — 100 %, vous m'avez bien compris — en Floride, à Londres, c'est pareil. Le problème du Québec, c'est qu'il y a un manque de taxis, un manque de formation. La propriété, on pourrait en parler très longtemps. On n'a pas besoin de faire de la publicité pour des compagnies de liqueurs ou de chips, c'est déjà dans les véhicules!

Kéroul proposerait d'encourager les compagnies de taxi par un crédit d'impôt, un moyen pour encourager les chauffeurs de taxi à adapter leurs véhicules. Il faut trouver des incitatifs pour les encourager, sinon on va attendre encore longtemps. Un crédit d'impôt.

Puis, en plus de ça, Tourisme-Québec a entrepris un programme de qualité pour que l'industrie touristique ait des critères de qualité. Il faudrait aussi que les taxis embarquent là-dedans, si on veut donner une belle image du Québec. Je pense que le taxi est la première porte d'entrée du tourisme. Si on n'a pas une belle image, ça n'aide pas l'industrie touristique. C'est un peu ça que Kéroul revendique.

Lundi prochain, je m'en vais au Pérou. Je suis invité par le ministre du Tourisme du Pérou pour montrer qu'est-ce que le Québec a fait pour améliorer l'accessibilité touristique. Le taxi, j'ai pensé ne pas trop en parler pour ne pas les décourager. Peut-être qu'ils pourraient rendre accessibles les lamas, ça serait plus vite un peu!

M. Chevette, j'aime beaucoup une phrase que vous dites très souvent: «le gros bon sens». C'est vrai, ça prend quelque chose de pas compliqué et qui va aider tout le monde, où tout le monde va y trouver son compte. Le taxi doit être amélioré. On doit avoir des taxis adaptés comme tout le monde, et c'est dans l'intérêt du public. On sait que la population vieillit de plus en plus. Il y aura de plus en plus de problèmes de mobilité et, si on veut prendre le virage, il faut le prendre tout de suite, sinon on va manquer le bateau pour d'autres destinations. Merci beaucoup. J'attends vos questions.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. Leclerc. M. le ministre.

M. Chevette: Merci, M. Leclerc. Tout d'abord, je vous dirai que suite à une question qui m'a été posée hier par un journaliste, me disant: Tout ce livre vert là, ça n'a qu'un but, c'est le taximètre. Vous venez de donner un bel exemple que ce n'est pas vrai. C'est absolument faux. Le livre vert vise exactement à corriger des situations comme celles que vous exposez. Parce qu'on a découvert — puis les ligues de taxi vont venir nous le dire — que les plans et devis exigeaient, par exemple, 50 000 \$ d'adaptation pour un véhicule, et c'est ce qui freinait, nous dit-on, l'adaptation. Mais en freinant l'adaptation, on freine le service. C'est clair, il y a un cul-de-sac, là. On tourne en rond dans ça.

• (11 h 20) •

Je ne sais pas comment faire pour m'en sortir mais je vais proposer des choses. C'est vrai qu'il y a de l'intérêt public, un. Deux, c'est vrai aussi que ça prend sans doute ou des correctifs ou des incitatifs. C'est un ou l'autre. Ça peut-être une combinaison des deux effectivement aussi pour permettre d'avoir un transport adapté de plus en plus adapté avec le vieillissement de la population. On change la flotte des autobus, par exemple, présentement au Québec, avec des planchers bas, précisément parce qu'on s'en va vers un vieillissement de population.

M. Leclerc (André): On pourrait faire un autre débat.

M. Chevette: Oui, oui, je le sais. Mais je vous dis que toutes les sociétés de transport me demandent de changer les autobus parce qu'il y a un vieillissement de population, parce qu'il y a précisément un alourdissement des clientèles, etc. Donc, il faut voir à ça. Et il y a des critères de qualité. Et on pourrait continuer dans bien des cas.

Comment voyez-vous une nouvelle politique du taxi qui nous permettrait — en dehors de Montréal; pas seulement à Montréal, à la grandeur du Québec... Quels sont les principes ou les moyens que vous prendriez? Parce que vous dites «incitatifs». J'aimerais vous entendre sur le type d'incitatifs. Moi, je dis qu'il y a peut-être aussi du coercitif, ou bien dire aux sociétés de transport: Écoutez bien, là, il y a peut-être des aménagements qui pourraient être réduits et avoir une qualité de service quand même pour des taxis qui pourraient faire plusieurs types de transport, pas seulement un transport adapté. Ils pourraient faire, avec le même véhicule, différents types de transport.

Il y en a qui nous disent: Attention, attention, les autres ne prendront pas ces véhicules-là. Je m'excuse, moi. Anciennement, on cachait les handicapés. Mais ce n'est pas vrai, les politiques sont toutes d'intégration présentement. Donc, moi, je pense que, si c'était le cas, ce sera le problème de ces personnes-là, ce ne sera pas le problème d'une majorité de la population, en tout cas.

Deuxièmement — puis je finis là-dessus pour vous donner la parole après — croyez-vous sincèrement qu'il y

a une possibilité de contrôle de la situation actuelle? Qu'est-ce qu'il faut changer dans la situation actuelle, dans les structures que vous connaissez, auxquelles vous faites face? Qu'est-ce qu'il faudrait ajouter ou quels moyens il faudrait prendre pour changer les choses, concrètement?

M. Leclerc (André): Je suis très concret et très réaliste. Prenez le transport adapté, O.K.? Il y a souvent une ou deux personnes par véhicule. Souvent, ces véhicules-là, on peut rentrer cinq fauteuils roulants. Si on prenait le taxi adapté, ça coûterait moins cher de gaz, ce serait plus direct et ça répondrait mieux aux besoins.

On pourrait augmenter les déductions d'impôt du taxi. Il pourrait y avoir des déductions d'impôt ou des crédits d'impôt, ou baisser le montant du permis pour les encourager à embarquer là-dedans. Il ne faut pas oublier que c'est quand même un investissement. Puis on dit qu'un taxi, un véhicule, ça dure à peu près 10 ans, de neuf à 10 ans. Il faut trouver des moyens pour les embarquer: un crédit d'impôt de 10 % ou un quota de 10 % dans les compagnies de taxis. Je n'ai pas toutes les réponses, je m'occupe du tourisme.

Il faut trouver des incitatifs pour les encourager, sinon on va les perdre puis ils vont se décourager. Eux autres, qu'est-ce qu'ils pensent, c'est: «Money, money!» Si c'est rentable, ils feront de quoi; si ce n'est pas rentable, ils ne le feront pas. C'est comme l'appât du gain. C'est quoi, l'autre question?

M. Chevette: J'ai parlé d'incitatifs et, la deuxième, est-ce qu'il y a des moyens que vous verriez que l'État devrait prendre pour provoquer un déclenchement dans la réadaptation, à part des moyens incitatifs.

M. Leclerc (André): Oui. Le ministère du Transport a déjà fait un livre, une étude pour créer comme un genre de consortium de transport, un consortium qui regrouperait des véhicules adaptés dans les centres de réhabilitation. Il existe un paquet de transports qu'on pourrait mettre dans une flotte pour les services en commun, qu'on pourrait répartir entre tout le monde. Tout le monde serait gagnant. Pareil comme les centres de réhabilitation, ils ont des véhicules; peut-être qu'ils pourraient desservir d'autres cibles. C'est de créer un consortium. Mais je ne me verrais pas arriver au gouvernement, ici, en autobus scolaire — il faut respecter les personnes — mais ça pourrait être très bien pour les loisirs ou pour les sorties de groupes. Ça pourrait aider. Je ne sais pas si ça vous a éclairé.

M. Chevette: Vous dites que c'est moins cher. Vous avez affirmé tantôt — si j'ai bien interprété vos propos — qu'il en coûterait moins cher à l'État d'avoir un type de transport taxi adapté...

M. Leclerc (André): Oui.

M. Chevette: ...que le transport adapté.

M. Leclerc (André): Oui.

M. Chevette: Est-ce que vous avez quelques chiffres que vous avez pu faire que vous pourriez ou bien nous donner ou nous faire parvenir?

M. Rheault (Jean-Philippe): Par exemple, lorsque Kéroul a étudié la possibilité d'inaugurer lui-même un service de taxis adaptés, notamment pour la région de Montréal, on a demandé des estimés. Notamment, pour adapter une fourgonnette, il en coûte environ 20 000 \$. Ça prend une fourgonnette sept places qu'on adapte, on abaisse le plancher, on ajoute une rampe, on élargit la porte, etc. 20 000 \$ par rapport à un minibus adapté qui en coûte au moins 50 000 \$, sinon plus, il y a déjà une économie là.

Évidemment, il faut que le chauffeur assume ce 20 000 \$ et qu'il achète le véhicule ou la fourgonnette qui est d'environ 30 000 \$ à 35 000 \$. Alors, en supposant que la personne qui veut faire du transport adapté adapte son véhicule à 20 000 \$, il y aurait peut-être une façon soit de l'amortir via une déduction ou un crédit d'impôt, soit via un permis spécial. On sait qu'à Montréal les permis coûtent extrêmement chers; il y aurait peut-être une réduction à envisager pour inciter les gens à compenser le fait que ça coûte 20 000 \$ pour adapter le véhicule. Et, s'il y avait un quota d'environ 10 % par flotte de véhicules, on pourrait prévoir que, sur 10 véhicules, il y en ait au moins un qui serait réellement accessible, ce qui n'est pas le cas en ce moment.

M. Chevette: Est-ce que j'ai bien compris que c'était 30 %, à Vancouver, des taxis...

M. Rheault (Jean-Philippe): Il y a 60 véhicules adaptés en ce moment à Vancouver, et c'est plus que les 50 adaptés au Québec au complet.

M. Leclerc (André): À Londres, c'est 100 %.

M. Rheault (Jean-Philippe): À Londres, ce sera 100 % d'ici 2001.

M. Chevette: O.K. Merci.

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

M. Bordeleau: Oui, peut-être juste faire quelques commentaires avant de peut-être poser quelques questions. Effectivement, le ministre est revenu sur cette question-là, du coût. Effectivement, on aura l'occasion de voir la compagnie Ricon, comme je vous le mentionnais. Ça coûte 50 000 \$, quand on pense acheter le véhicule. C'est 30 000 \$ pour l'achat du véhicule puis il y a 20 000 \$ pour la transformation. Puis la transformation, ce n'est pas juste installer un monte-chaise, ils doivent défaire le véhicule au complet, enlever le plancher, baisser le plancher... En tout cas, on aura l'occasion de parler avec

la compagnie Ricon, que vous connaissez, qui va nous l'expliquer de façon plus précise.

Mais effectivement, la réalité, c'est que ça coûte 50 000 \$. À partir de là, qu'est-ce qu'on fait? Et puis il n'y a pas de marché, comme je le mentionnais, très, très fort au niveau de la revente parce que tout le monde les garde. Quand ils le font transformer, ils le garde durant... Vous avez mentionné une dizaine d'années, je pense, tout à l'heure. Je pense qu'il faut vivre avec ça et, à partir de là, voir ce qu'on peut faire, mais c'est évident qu'il y a des problèmes majeurs, et je pense que la situation actuelle est assez inadmissible dans une société comme la nôtre, présentement. Il faut trouver des solutions.

Une suggestion que je pourrais faire au ministre, c'est que, si ça existe à Vancouver, que c'est 30 %, il faudrait peut-être aller voir pourquoi eux autres sont capables de le faire puis comment ils s'y sont pris, et qu'on ait des données là-dessus, précises, parce que, si ça se fait ailleurs, il y a peut-être moyen d'aller voir puis de prendre un peu des suggestions de ce côté-là.

Un point que je voudrais faire éclaircir. Tout à l'heure vous parliez qu'il y avait 5 % des taxis à Montréal qui étaient adaptés...

M. Rheault (Jean-Philippe): Point cinq.

• (11 h 30) •

M. Bordeleau: 0,5 %. Ah! O.K. Ça va. En fait, tous les véhicules adaptés actuellement, à Montréal, font du travail pour le transport adapté de la STCUM. À peu près la totalité.

M. Leclerc (André): À peu près 90 %.

M. Bordeleau: Alors, dans la réalité des choses, il ne reste pas de taxis qu'une personne peut appeler puis dire: J'ai besoin d'un taxi.

M. Leclerc (André): C'est ça.

M. Bordeleau: C'est ça, le problème.

M. Leclerc (André): C'est ça, le problème.

M. Bordeleau: Et on sait les problèmes. On a vu, on voit régulièrement dans les journaux les difficultés des gens qui veulent faire affaire avec la Société de transport adapté de Montréal — qu'on verra d'ailleurs demain. Bon, il y a des durées énormes, il y a des retards; même si on convient d'une heure, il y a des retards. Vous avez fait référence tout à l'heure à certains moments d'urgence qui peuvent survenir, où on ne peut pas attendre à demain matin pour avoir un transport adapté. Alors, moi, je trouve que la situation, actuellement, je pense qu'elle est déplorable puis elle est inadmissible. Qu'il n'y ait pas, dans l'industrie du taxi, des taxis adaptés pour les personnes handicapées, je pense qu'il va falloir qu'on trouve une solution puis il va falloir qu'on essaie de trouver les moyens pour faire en sorte que ça puisse

s'inscrire dans l'ensemble d'une réalité qui est le commerce. Les gens qui font ça doivent en tirer un revenu qui est décent, mais il va falloir qu'on trouve une solution à ce niveau-là.

M. Rheault (Jean-Philippe): Les autres taxis qui ne sont pas réservés par le transport adapté sont aux aéroports de Montréal, notamment. Ils ont des contrats avec les aéroports pour avoir des places garanties pour accueillir des clients.

M. Bordeleau: Il y a combien de taxis qui sont à l'aéroport, est-ce que vous le savez?

M. Rheault (Jean-Philippe): On parle d'une dizaine.

M. Bordeleau: Une dizaine.

M. Rheault (Jean-Philippe): Le touriste, qui arrive de Paris ou de Boston ou de Vancouver, va avoir normalement accès à un taxi adapté à Dorval ou à Mirabel, mais une fois rendu au centre-ville de Montréal il va être prisonnier de son hôtel. Ça, ça nous arrive souvent. Des gens appellent Kéroul, se plaignent du fait qu'il n'y a pas de services accessibles. Pour le transport adapté, il faut avoir ouvert un dossier 48 heures d'avance. Alors, quand on sait que les touristes viennent en moyenne deux nuits, réserver 48 heures d'avance, ça paraît être un obstacle total à l'accès au taxi. Alors, ils repartent du Québec en disant que c'est mal foutu.

Ensuite, il y a aussi une flotte de taxis, à Montréal, qui arborent fièrement sur leur dôme la mention «transport adapté», mais ce ne sont pas des véhicules adaptés, ce sont des véhicules ordinaires. Alors, quelqu'un avec un fauteuil électrique qui commande un taxi, ça ne marchera pas. Ils ne comprennent pas ça encore. Ce sont seulement des véhicules qui acceptent des personnes handicapées. Il y aurait une étape de plus à faire, là: définir ce que c'est vraiment, un taxi adapté, puis exiger qu'il y ait une flotte réelle.

M. Bordeleau: Est-ce que les normes auxquelles vous faites référence, qui sont des normes canadiennes, au fond, qui ne sont pas adoptées, comme vous le mentionnez ici, actuellement au Québec, c'est des normes qui répondent aux besoins des personnes handicapées, quand on fait référence à CAN3-D409?

M. Rheault (Jean-Philippe): Oui, cette norme qui a un joli nom, effectivement elle définit clairement la hauteur de la porte, la largeur de la rampe, et ainsi de suite, le nombre de places aussi, les tests qui doivent être faits par ces véhicules-là pour qu'ils répondent à des normes de sécurité, et ainsi de suite. Elle définit clairement ce que c'est vraiment qu'un taxi adapté.

M. Bordeleau: C'est ça. Juste une remarque. Je lisais, je ne sais pas si c'est dans votre mémoire ou dans

un autre, qu'une personne handicapée, qui a fait un voyage assez long, a été obligée de faire son voyage la tête sur le côté parce qu'elle était appuyée au plafond. Ça n'a aucun bon sens.

M. Leclerc (André): Si elle n'était pas handicapée, elle va devenir handicapée!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevrette: Elle va poigner un torticolis, minimalement!

M. Bordeleau: Je pense qu'en fait la réforme qu'on envisage, le ministre y a fait référence et je pense que c'est une chose aussi qu'il faut signaler: Quand on parle de la réforme de l'industrie du taxi, je pense qu'on touche l'interaction d'autres types de transport. Et je pense que le taxi, c'est interdépendant, c'est relié, au fond. D'ailleurs, les gens nous font référence à l'articulation qui pourrait exister ou à la complémentarité qui pourrait exister entre le transport par taxi, le transport bénévole, le transport adapté. En fait, ce qu'on aborde, c'est le transport de personnes. Et le transport de taxi s'inscrit là-dedans. C'est l'ensemble de toutes ces dimensions-là qu'on devra considérer éventuellement. On ne peut pas tout simplement régler le problème du taxi sans aborder le problème des personnes handicapées et du transport adapté, le problème du transport bénévole aussi.

Juste une remarque que je veux faire aussi. Si vous avez des commentaires, vous pourriez les ajouter. Tout à l'heure, le ministre a mentionné Nova Bus, vous aviez l'air d'avoir beaucoup de choses à dire à ce sujet-là. J'ai eu l'occasion d'interroger, il y a un mois à peu près, le sous-ministre au Transport dans le cadre d'un mandat d'imputabilité, et on a parlé du transport adapté et puis on a parlé, entre autres, de Nova Bus. Moi, j'ai eu beaucoup de représentations de gens handicapés qui disent qu'en supposant que les handicapés, à ce moment-là, voulaient tout simplement prendre des transports en commun, comme une bonne partie des personnes quand elles peuvent le faire, ça ne répond absolument pas aux besoins des personnes handicapées.

Et les références que je peux donner, juste pour illustrer de façon plus précise, c'est qu'on dit qu'on a acheté ces autobus-là parce qu'ils avaient un plancher bas pour répondre aux besoins — le ministre l'a mentionné tout à l'heure — des personnes handicapées ou aux besoins des personnes qui ont une mobilité plus réduite. Moi, je pense que la décision, au départ, a été prise comme une décision de finances. On sait dans quel état était Nova Bus, et ça a été une décision politique du gouvernement, essentiellement ça et c'est seulement ça, on a investi beaucoup d'argent là-dedans pour essayer de sauver des emplois mais on ne s'est pas préoccupé de savoir si réellement... On a supposé que ça aiderait les personnes handicapées, mais ça n'a rien réglé parce que ça ne répond pas aux besoins. Et, quand j'ai questionné le sous-ministre, le sous-ministre m'a dit qu'effectivement il n'y avait eu

aucune étude qui avait été faite à l'origine pour savoir si ça répondrait bien aux besoins des personnes handicapées. Il n'y a eu aucun document qui a été fait, aucune étude qui a été faite à ce moment-là.

On nous dit: Oui, c'est bien beau, mais dans un autobus il y a une place ou deux places, je pense? Une place. Alors, imaginez une personne handicapée qui veut prendre le transport en commun! Imaginons-nous l'hiver. La personne se rend, à travers la neige et la slush, au coin de la rue. Il n'y a pas toujours un abribus sur le coin de la rue, ça dépend des coins. Là, elle attend. Elle attend d'abord qu'il y ait un autobus Nova Bus qui passe. Quand il y en a un qui passe, la place est prise. Alors, là, elle est plantée sur le coin puis elle attend le suivant, dans un contexte où la température, ici, ça peut être de la neige, ça peut être de la pluie.

Alors, de fait, quand on fait référence à Nova Bus pour régler le problème des personnes handicapées, je pense que ça ne règle absolument rien. Il faut mettre ça clair: ça n'a jamais été conçu, au départ, comme une opération visant à aider les personnes handicapées. Ce n'était pas ça, c'était une opération strictement de sauvetage de la compagnie Nova Bus. Je ne sais pas si vous avez des commentaires à ajouter. Moi, je vais terminer avec cette question-là pour laisser la parole à ma collègue responsable du tourisme.

M. Leclerc (André): Oui, ça aurait été une bonne idée si ça avait été appliqué comme il faut. Mais présentement ils sont situés dans des secteurs où les personnes handicapées ne vont pas; entre autres, le Centre de réhabilitation. C'est bien beau faire le tour du carré. Je l'ai fait, le tour carré, il n'y a rien à voir. Si ça avait été au moins dans des endroits stratégiques comme le centre-ville ou des endroits où les personnes handicapées vont, peut-être qu'il y aurait eu plus de monde qui aurait embarqué. Le premier problème. On pourrait faire un débat, mais on est ici pour régler le problème du taxi. Mais il y a de quoi parler au niveau des autobus, même au niveau du métro de Montréal.

• (11 h 40) •

Il y aurait de quoi à découvrir, on n'arrête pas de le dire que le métro a beaucoup de richesses côté touristique: le Montréal souterrain. S'il y avait un métro accessible, on pourrait rallonger la saison touristique des personnes handicapées. Plus de problème de neige, plus de problème de circulation, et le transport adapté pourrait assurer la liaison entre chaque maison et la destination. Tout cela est à revoir. Ne pensez pas que les autobus à plancher bas, ce n'est pas bon. À Vancouver, il y en a. Quand on va à Vancouver, tu n'es pas handicapé. Tu peux aller n'importe où, n'importe quand, dans n'importe quel type de grande côte. Peut-être que le Québec devrait s'inspirer d'autres pays qui ont fait des efforts.

Le Président (M. Gagnon): Il reste du temps du côté ministériel. M. le député de Salaberry-Soulanges, vous aviez demandé la parole?

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président, une courte question. Dans votre mémoire, à la proposition 44, vous vous dites favorables à une nouvelle catégorie de permis concernant le transport adapté et le transport médical. Le monde municipal, tout à l'heure, dans son mémoire, il est venu nous dire aussi qu'il était en principe en accord avec ça; d'autres groupes sont venus nous dire aussi qu'ils étaient d'accord avec ça. Sauf qu'on sait qu'il y a eu un débat au cours des dernières années à ce sujet-là et, tout à l'heure, les gens, les groupes vont venir nous dire: Non, on aimerait mieux qu'il y ait deux catégories — permettez-moi l'expression. Quel est votre argumentaire concernant votre positionnement à ce sujet-là?

M. Rheault (Jean-Philippe): Le transport médical, c'est une chose, et le transport pour les besoins de tous les jours ou pour les touristes, c'est une autre catégorie. Le fait d'avoir des permis de taxis adaptés s'adresserait plus à des gens qui ont des véhicules individuels style fourgonnette que des gens qui ont des véhicules style minibus pour les centres de réadaptation ou pour les centres hospitaliers aussi. Donc, c'est deux catégories de véhicules quasiment en soi.

Donc, à ce niveau-là, nous, on préconise la création, peut-être, d'un permis adapté ou de taxis adaptés qui s'adresseraient aux gens qui souhaiteraient adapter un véhicule individuel comme des fourgonnettes. Donc, ça ferait une distinction entre les véhicules de type minibus qui servent pour le transport médical.

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

Mme Delisle: Merci. Bonjour, monsieur. Moi, je voudrais toucher le volet tourisme puis tout l'apport économique que vous touchez dans votre mémoire. Quand on considère que le tourisme finalement, c'est une activité économique au même titre que toutes les entreprises, les industries, et tout ça, je voudrais vous demander: Avez-vous déjà eu des discussions avec Tourisme Québec justement sur ce dossier-là?

Et j'enchaînerais en passant un commentaire à l'effet qu'on se rappellera, il y a plusieurs années — je pense que c'était obligatoire — les municipalités devaient adapter leurs bâtiments aux personnes à capacité physique réduite par des rampes d'accès. Il y a eu une période où les municipalités devaient le faire; mettons que c'était sur cinq ans, je ne me souviens plus. Ça fait partie de nos moeurs, ça fait partie de notre culture, maintenant. La preuve, regardez, vous êtes là puis vous vous exprimez devant nous sur un sujet qui est hautement important et pour vous autres et aussi, si on veut être mercantile, pour le gouvernement, que ce soient les gouvernements locaux ou le gouvernement du Québec.

Alors, est-ce que ça ne serait pas possible, puisque vous avez profité de l'occasion qui vous était offerte, peut-être de vous asseoir avec des gens qui s'occupent du tourisme? Je pense à Tourisme Québec qui effectivement a mis sur pied une politique d'incitation assez forte à la

qualité du produit ou des produits qui sont offerts aux touristes. Il me semble que ça serait important que ça se fasse, si ce n'est pas déjà fait.

On a tendance, dans les gouvernements, à travailler chacun dans son coin pour s'apercevoir finalement que, si on s'associe tout le monde autour d'une même table, à un moment donné, pour essayer de régler ça, ça serait peut-être plus intéressant.

Et je voudrais aussi vous entendre sur toute la question... En tout cas, vous avez sûrement des données sur Londres. Est-ce que ça serait possible, au Québec, d'avoir une législation qui, d'ici cinq ans, mettons — je donne un exemple — six ans ou sept ans, obligerait évidemment l'industrie du taxi à avoir des voitures qui seraient adaptées mais dans la mesure où on les aurait aidés pour payer pour l'adaptation de ces voitures-là? Parce que la responsabilité sociale, elle appartient à tout le monde, elle n'appartient pas juste à une industrie. Elle appartient, je pense bien, à la collectivité. Puis s'il y a un endroit, à mon avis, où on devrait faire quelque chose comme collectivité, c'est bien à ce niveau-là, tout le monde serait gagnant. Alors, Tourisme Québec, avez-vous déjà discuté avec eux autres? Au Centre des congrès à Montréal, à Québec, je ne sais pas?

M. Leclerc (André): Tourisme Québec, on leur a proposé le mémoire. Ils continuent à être d'accord avec nos recommandations.

Mme Delisle: Ils sont d'accord?

M. Leclerc (André): Oui. Puis on ne peut pas oublier que Kéroul est l'interlocuteur officiel de Tourisme Québec en matière d'accessibilité touristique. On est un peu comme un partenaire de Tourisme Québec. On travaille en équipe, on a la même cause: positionner le Québec comme destination touristique accessible.

Le Président (M. Gagnon): Madame.

Mme Delisle: Mais ça, c'est des beaux mots, là. C'est des beaux mots, mais, à un moment donné, là, qu'est-ce qu'on fait concrètement pour vous aider?

M. Leclerc (André): Bien, dans les programmes de qualité, on a rajouté des clauses pour créer des critères d'accessibilité dans les programmes de qualité. Il y a des critères qu'on a poussés puis ça a été adopté par l'industrie touristique. Il y a de quoi qui pourrait nous aider, quand on parle de positionner le Québec, de mesures concrètes: le Code du bâtiment. On a fait des recommandations pour que le Code 95 tienne compte de l'accessibilité des personnes handicapées. Ça fait 20 ans qu'on pousse sur ça. Le Code n'est pas encore adopté, il est en lecture présentement. Si vous pouvez nous aider pour que les 18 recommandations passent, ça, ça pourrait nous aider. Entre autres, on recommande qu'il y ait 10 % de chambres d'hôtel accessibles, pour les nouveaux hôtels.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. Leclerc. On a écoulé tout le temps qui était imparti pour le groupe.

M. Leclerc (André): Déjà? Merci beaucoup.

Le Président (M. Gagnon): On vous remercie et on va inviter maintenant le groupe suivant, le milieu associatif montréalais, à venir se joindre à nous.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Gagnon): Si les représentants du milieu associatif montréalais des personnes handicapées veulent bien se présenter. Mme Marie Turcotte. Je pourrais rappeler, lorsque vous vous serez présentés, qu'il y a 45 minutes en tout: 15 minutes de présentation et un 15 minutes qui est réparti entre chacune des formations politiques.

Milieu associatif montréalais des personnes handicapées

Mme Roussy (Caroline): Est-ce que ça marche ici?

Le Président (M. Gagnon): Ils marchent tous. Vous parlez à haute voix et on va vous entendre.

Mme Roussy (Caroline): Ça va être correct. Nous venons ici parler au nom de la Table de concertation sur le transport qui est représentée aujourd'hui...

Le Président (M. Gagnon): Votre nom, madame? Si vous voulez présenter les personnes...

Mme Roussy (Caroline): Je vais les présenter au fur et à mesure, si vous voulez bien.

Le Président (M. Gagnon): Bien.

Mme Roussy (Caroline): Marie Turcotte, au bout à droite, qui représente le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain, qui regroupe les organismes de personnes handicapées physiques et sensorielles; Thérèse Colin, au centre, Comité régional des associations pour la déficience intellectuelle, qui regroupe les organismes de déficience intellectuelle et autisme; et moi-même, Caroline Roussy, pour le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM, qui coordonne la Table de concertation sur le transport et qui regroupe les usagers handicapés du transport adapté et du transport régulier.

Nous sommes intéressés à nous prononcer sur la réforme du transport par taxi en tant qu'usagers du taxi et pour les personnes handicapées. On aimerait que la réforme non seulement réponde aux besoins du transport adapté mais aussi aux besoins en transport des personnes handicapées au privé. Notre allocation d'aujourd'hui portera sur trois objets de la réforme: les permis de taxis,

la formation professionnelle, le transport des personnes handicapées et le transport médical.

• (11 h 50) •

Mme Turcotte (Marie): On va commencer par les taxis, précisément les taxis accessibles. Le taxi, c'est une industrie publique, c'est un service public, et les personnes handicapées actuellement ont très peu accès aux taxis. Les personnes handicapées en auraient besoin mais elles n'y ont pas accès, surtout lorsqu'elles appellent le transport adapté. Malheureusement, elles se voient un refus de transport. Pour celles qui sont soit en fauteuil motorisé ou en triporteur, bien, elles n'ont d'autre choix que de se déplacer en fauteuil, donc elles ne pourront pas sortir de chez elles.

Il y a aussi le fait qu'à Montréal il existe actuellement 20 taxis accessibles puis ils ne font pratiquement que du transport adapté. Donc, encore une fois, les personnes qui ont un fauteuil motorisé ou qui se déplacent en triporteur n'ont pas accès aux taxis.

On espère que, par cette réforme-là, ça va favoriser le développement de l'industrie du taxi, entre autres, comme je le disais tantôt, que tout le monde, peu importe son mode de déplacement, aura accès aux taxis, mais aussi pour trouver des solutions concrètes concernant le vieillissement de la population et aussi concernant les personnes handicapées dites temporaires. Avec le virage ambulatoire, on sait qu'on garde moins longtemps les personnes dans les centres hospitaliers. On les amène en milieu de vie naturel, mais parfois elles se retrouvent à se déplacer en fauteuil roulant pour une courte période et ces personnes-là n'ont pas accès au transport adapté.

Ce qu'on suggère, nous, concernant la levée du moratoire, on trouve que ça serait intéressant, la levée du moratoire de permis de taxis. Par contre, on dit oui à ça, mais il y aurait une condition: Il faudrait que les nouveaux permis soient émis à la condition que les taxis soient accessibles ou adaptés. On sait qu'actuellement, comme je le disais tantôt, les taxis qui sont accessibles ne font que du transport adapté. Ça fait qu'il faudrait qu'il y ait vraiment un grand coup de barre pour qu'il y ait beaucoup de taxis accessibles pour que les taxis accessibles fassent aussi du privé, pour vraiment que la personne handicapée, de façon concrète, tous les jours, ait accès aux deux types de transport, soit le transport adapté versus la STCUM ou en privé.

On sait que les adaptations, c'est des frais supplémentaires, et on dit que, un, il faudrait penser à des moyens incitatifs pour encourager les propriétaires à avoir des taxis accessibles. Des moyens, entre autres, qu'on suggérerait, c'est soit des déductions ou des crédits d'impôt pour favoriser ou inciter les propriétaires, que ça soit attirant d'avoir un taxi accessible.

Tantôt, j'étais à l'arrière puis j'entendais certaines questions par rapport à comment pourrait être l'organisation du taxi accessible puis qu'est-ce qui se passe ailleurs. Il existe un document qui s'intitule *Rapport du comité de travail sur le taxi accessible*. Ça a été préparé par l'OPHQ et c'est tout chaud, ce document-là, c'est sorti en 1999. Ça fait que je voulais le mentionner, comme quoi

il y avait déjà un travail qui avait été fait à ce niveau-là.

Ça, c'est au niveau du taxi accessible. À cette heure qu'on est dans le taxi, il y a tout l'aspect de l'approche, de la formation. Les personnes handicapées ont des besoins particuliers, on ne se le cachera pas, que ce soit pour le maniement du fauteuil ou que ce soit l'assistance pour soutenir la personne lors de l'embarquement dans le véhicule.

À l'heure actuelle, à Montréal, les nouveaux chauffeurs de taxi qui décident de faire du transport adapté reçoivent une formation. La formation est de quatre heures, puis dans ce quatre heures on doit, entre autres, faire tout le volet de la sensibilisation, la manipulation du fauteuil, comment porter assistance à la personne, les attitudes, connaître les différentes déficiences aussi, parce que les besoins sont très différents d'une déficience à l'autre. Nous, on trouve que c'est nettement insuffisant, quatre heures. Il faudrait que ça soit plus long, afin de pouvoir couvrir correctement tous les points. On sait aussi que même si les nouveaux chauffeurs ont une formation, il y a encore des problèmes qu'on peut observer et qui nous sont rapportés. Entre autres, les chauffeurs ne savent pas comment manier ou manipuler un fauteuil roulant.

Ça fait que, ce qu'on vous propose, c'est que, oui, comme le propose la réforme, étendre la formation non seulement aux nouveaux chauffeurs mais aux chauffeurs d'expérience. Par contre, il faudrait revoir le contenu de la formation, s'assurer que le contenu répond à l'ensemble des besoins des situations, aussi revoir la formation qui est adressée aux formateurs et la formation qui est destinée aux chauffeurs.

On disait que toute cette formation devra être donnée, nous, on se dit, au plus tard dans deux ans, parce que, de façon concrète, il y a des problèmes qui se vivent tous les jours et, pour nous, c'est important que la situation se redresse rapidement. Puis aussi, ce qu'on se disait: Pour être sûr que la personne qui suit la formation puisse après ça être en mesure de bien desservir la clientèle qui a une déficience, avoir des outils qui permettent de mesurer l'acquisition des connaissances. Actuellement, il n'y a pas d'outil qui se fait à ce niveau-là.

Mme Colín (Thérèse): Puis un dernier petit point concernant la formation et qui est peut-être un peu plus spécifique à la région de Montréal, c'est la question de la langue française. Il y a plusieurs chauffeurs de taxi qui connaissent mal le français et, en ce qui concerne le transport des personnes handicapées, ça a des répercussions majeures. Au niveau des personnes handicapées, on a des personnes qui ont des difficultés d'élocution ou qui parlent très peu du fait d'une déficience intellectuelle ou d'autisme. Il faut absolument que le chauffeur comprenne le français parce que les quelques mots qu'elles savent doivent le guider un petit peu, éventuellement, pour les consignes. Alors, quand un chauffeur ne sait pas le français et se trouve avec quelqu'un qui a des troubles d'élocution ou des troubles de compréhension, c'est évident que ça pose un problème.

Vous savez qu'un chauffeur de taxi peut se débrouiller avec pas beaucoup de mots, mais, quand même, il y a un minimum. Pour les personnes handicapées, ça pose d'autres problèmes parce que souvent il faut qu'ils expliquent comment on manipule leur chaise, quel genre d'aide il faut leur donner, etc. Donc, ça demande un vocabulaire un peu plus élargi que de comprendre une adresse, d'où la nécessité de revoir la question de la maîtrise de la langue française.

Moi, je voudrais vous entretenir un petit peu de toute la question de l'article 44, puis peut-être de deux aspects plus particulièrement. D'abord, quelque chose qui, à la limite, peut même choquer les personnes handicapées, c'est un peu l'assimilation qu'on fait du transport des personnes handicapées, transport adapté, et du transport médical. Bon. Certainement, il y a effectivement des assimilations dans le sens que les personnes handicapées sont utilisatrices des deux et qu'aussi des solutions qui concernent l'un peuvent aussi fonctionner pour l'autre.

Par contre, bien, au niveau des personnes handicapées, c'est extrêmement gênant et ça représente même un saut en arrière d'assimiler une personne handicapée à une personne malade et qui a des besoins de ce style-là. Il y a eu des efforts énormes de sensibilisation au Québec sur cette question-là. C'est important qu'on regarde l'aspect d'intégration d'une personne handicapée plus que l'aspect de soins dont certaines ont besoin mais dont la majorité n'ont pas nécessairement besoin en permanence.

Peut-être aussi se rappeler que le transport médical est un transport qui est appelé à prendre beaucoup d'envergure, compte tenu du virage ambulatoire. Nous, ça nous pose problème parce que effectivement probablement que l'organisation du transport médical risquerait à un moment donné de déteindre tellement sur l'organisation du transport adapté qu'on se retrouverait dans une organisation qui ne correspond pas aux besoins des personnes handicapées en général. Et, comme je le disais, les personnes handicapées cherchent à s'intégrer, alors qu'au niveau du transport médical les personnes cherchent à se soigner. C'est donc deux objectifs différents, et probablement que les critères d'efficacité par rapport à ces deux modes de transport ne sont pas les mêmes. Donc, c'est important pour nous de respecter la différence entre les deux, de bien comprendre que c'est des objectifs différents.

● (12 heures) ●

Je voudrais me concentrer aussi un petit peu sur le reste de la proposition de l'article 44; entre autres, pour nous, à Montréal, c'est une proposition qui doit être regardée avec beaucoup de précision. La proposition 44 veut entre autres répondre à un problème chronique d'un manque de taxis dans des grosses agglomérations. Et vous savez qu'à Montréal le manque de taxis est extrêmement criant. Pour ce qui nous concerne, nous, les personnes handicapées, qui sommes une population qui est plus vulnérable, étant donné que ce n'est pas la population qu'on choisit en premier d'emporter, ça se traduit beaucoup par des annulations, par des retards, et donc par un mauvais service de taxi en général. Et ça, ça veut dire

que des personnes qui doivent se déplacer au quotidien sont en retard à leurs rendez-vous ou ne peuvent pas y aller. Ça détruit leur organisation de vie d'une façon générale, et voire, ça les exclut complètement d'un certain nombre de mondes, notamment le monde du travail et éventuellement le monde des études. Donc, c'est pour nous un problème crucial auquel il faut effectivement remédier.

Le contexte de la loi, c'est quand même un contexte d'offre et de demande et on maîtrise assez peu en fait ce contexte-là. Et en ce qui nous concerne, notamment au niveau du transport adapté, la STCUM n'est pas un joueur dans l'offre et la demande. L'offre et la demande se fixent d'une autre façon et la STCUM est obligée de prendre les conditions qu'on lui donne, d'où, pour nous, l'importance qu'effectivement la STCUM puisse être un joueur pour pouvoir à un moment donné ne pas être entièrement dépendante de la régulation de l'offre et de la demande. Surtout que, comme on est une clientèle vulnérable à transporter, c'est beaucoup plus difficile à ce moment-là, si on n'est pas joueur, de pouvoir influencer sur les conditions.

En ce qui nous concerne, nous, les personnes handicapées, comme on cherche l'intégration, a priori on n'est pas nécessairement très favorables à un autre réseau, à un réseau spécialisé en plus du taxi. Notre voeu premier, ça serait que l'industrie du taxi soit capable de s'adapter à nos besoins et les besoins les plus variés possible, que ce soit les besoins en termes d'adaptation, mais aussi d'être capables de transporter les personnes handicapées qui ont quelquefois d'autres difficultés, notamment des difficultés de jugement ou de compréhension. Et on voudrait que l'industrie s'ajuste, qu'il n'y ait pas nécessairement nécessité d'aller créer d'autres mécanismes de contrôle pour la faire s'ajuster. Sauf qu'on est réaliste aussi, on sait bien qu'elle ne s'ajustera pas toute seule comme ça et que ça prend un certain nombre de mesures.

Je voudrais juste aussi dire un mot sur certaines clientèles pour lesquelles le taxi n'est pas nécessairement le moyen le plus adapté, notamment justement toutes les personnes qui ont des troubles de communication sévères et qui souffrent beaucoup de changer tout le temps de genre de personnes, notamment de chauffeur ou de voisin de taxi. Pour ces gens-là, c'est clair que le taxi, il n'est pas toujours nécessairement la meilleure solution.

Donc, les solutions qu'on doit préconiser sont des solutions variées. Je vois que c'est le temps, c'est ça? Je vais passer rapidement sur les solutions puis éventuellement on y reviendra dans les questions. Émission de permis de taxi pour étendre la flotte; ça, ça nous paraît déjà essentiel. Deuxièmement, peut-être faire en sorte que les chauffeurs ne soient pas perdants en faisant du transport adapté, c'est-à-dire que les associations ne reprennent pas sur une partie du tarif; donc, qu'ils touchent au moins la même chose que ce qu'ils ont quand ils transportent des gens ordinaires. Mais c'est aussi donc permettre que le transport adapté puisse contracter avec d'autres que du taxi et, ensuite, que, pour certaines clientèles, cette forme de contrat puisse être acceptée.

Ce qu'on voudrait malgré tout, c'est qu'il y ait des conditions à installer. C'est-à-dire que, s'il doit y avoir une contractualisation donc des services spécialisés, on ne veut pas que ça dérange le développement normal de l'accessibilité, notamment du réseau régulier. Et on ne veut pas non plus qu'on se retrouve avec deux mauvais systèmes. C'est-à-dire que finalement, si les conditions ne sont pas clairement établies, on risque de se retrouver avec un mauvais système de taxi puis un mauvais système de services spécialisés. Éventuellement, la même chose aussi s'il y a une superposition du médical et du transport adapté.

Finalement, on voudrait que, s'il y a un service spécialisé, il y ait une formation qui soit obligatoire et de très grande qualité, et notamment aussi pour être capable de transporter les personnes que personne n'est capable de transporter autrement. Donc, ça prend des ajustements particuliers à propos de certaines déficiences. Ça fait qu'en gros, ça fait le tour.

Le Président (M. Gagnon): Merci, madame. M. le ministre.

M. Chevrette: Je vous remercie, madame, de votre présentation. J'ai quelques questions. La première, c'est une des toutes dernières phrases que vous avez dites et qui se retrouve, comme le faisait remarquer mon collègue, à la page 17, en haut, le premier paragraphe du haut, où vous demandez la permission, ou l'autorisation, ou le pouvoir, en tout cas, de transiger avec d'autres que les taxis. Si je veux vous poser cette question-là, c'est parce que déjà il y a des commissions scolaires qui transigent avec d'autres que les taxis. Déjà, il y a des fondations d'hôpitaux qui transigent avec d'autres que les taxis. Déjà, les limousines sont apparues, puis toutes sortes de limousines, de toute nature. On se rend compte que la population augmente, que l'ouvrage en taxi, si vous me permettez l'expression entre guillemets, augmente, puis que la portion pour l'industrie du taxi baisse dans cette augmentation ou dans ce volume, dans cette capacité de transporter les gens. Dû à quoi? Dû sans doute au fait qu'il n'y a pas d'adaptation, dans certains cas, de véhicules, etc.

Si on créait l'obligation d'adaptation ou qu'on créait un incitatif, est-ce que vous exigeriez ce pouvoir de la page 17, si l'industrie du taxi vous offrait l'opportunité d'avoir un service de qualité?

Mme Colin (Thérèse): Bon. C'est sûr que, pour nous, on va préférer de loin que l'industrie du taxi s'adapte. Ça veut dire, de un, effectivement avoir plus de taxis accessibles, mais aussi ça veut dire qu'il faut qu'il y ait un changement de mentalité à l'intérieur de l'industrie parce que le transport des personnes handicapées pour eux autres, ce n'est pas encore quelque chose d'évident. Une personne handicapée, c'est une personne à part, pour eux, éventuellement dont ils ont pitié. Donc, ils ne savent pas toujours comment elles fonctionnent. Et vous savez qu'au niveau du transport adapté il y a un nombre important de

clients qui sont des usagers en déficience intellectuelle. Ces personnes-là, pour le commun des mortels, ça leur fait peur, même si ce n'est pas si compliqué que ça. Donc, ça demande déjà d'emblée une adaptation à leur niveau. Alors, si on était capable de s'adapter à toutes ces clientèles-là rapidement, nous, on ne va pas nécessairement vers un transport spécialisé.

À Montréal, quand même, on a un problème qui est aussi lié à une question d'attitude, c'est que, quand il y a un usager qui vous prend sur le bord de la route, qui vous demande sur le bord de la route, vous allez le prendre puis vous allez mettre la personne handicapée en attente. Alors, un de nos problèmes, c'est que, comme on passe toujours en deuxième, on n'a pas de transport ou on l'a en retard. Et donc ça compromet l'intégration des personnes. Puis notamment, quand c'est des personnes qui ont une déficience intellectuelle, ce n'est parce qu'elles ont une déficience intellectuelle qu'elles doivent attendre, hein!

Donc, si l'industrie du taxi n'est pas capable de changer de mentalité, on est obligé de demander à des gens avec lesquels on va contracter puis, eux, on peut travailler sur leur obligation de s'adapter. Alors, moi, je pense que c'est un message que l'industrie du taxi doit entendre: Adaptez-vous! Si vous êtes capable de vous adapter, on n'a pas besoin d'autre chose ou très peu.

M. Chevette: Ils sont quasiment tous derrière vous.

Mme Colin (Thérèse): Bon! Cette adaptation-là, elle doit être une adaptation très précise. Ça nous demande quand même un transport de qualité et, pour l'instant, je peux vous dire qu'on ne l'a pas.

M. Chevette: O.K. Il y a une chose qui m'a surpris, c'est votre position concernant la tenue d'un registre des courses des bénévoles. Je suis surpris. Je ne sais pas pourquoi. Peu importe le moyen, l'objectif, c'est aussi de ne pas avoir exclusivement du travail au noir puis, entre nous autres là, au profit des individus bien souvent. C'est du court terme quand les gens cherchent à ne pas déclarer leurs revenus. S'il leur arrivait un accident, ils seraient obligés de déclarer les revenus réels. S'ils tombaient sur la CSST, s'ils ne déclaraient pas leurs revenus réels, s'ils deviennent incapables puis ils ne déclarent pas leurs revenus réels, ils sont pénalisés peut-être pendant 30 ans, 20 ans, dans certains cas. Avez-vous d'autres moyens à nous suggérer? Je suis convaincu que publiquement vous ne direz jamais que vous êtes pour le travail au noir, donc vous allez sans doute me dire...

Mme Colin (Thérèse): Certainement pas, rassurez-vous.

M. Chevette: Ça ne me donne rien de vous poser cette question-là, donc j'y vais directement. Quel autre moyen on peut prendre, si vous ne voulez pas que ce soit ça? Parce qu'on est à la recherche, depuis hier... On va

être neuf jours à se demander quels sont les moyens, et à ceux qui disent qu'ils sont contre.

Mme Colin (Thérèse): Je voudrais essayer de faire comprendre ce qu'on voulait dire.

M. Chevette: Rattachez-le aux bénévoles là.

Mme Colin (Thérèse): Oui, c'est ça. Quand on parle de bénévoles, c'est des bénévoles, ce n'est pas des travailleurs au noir. Pour nous, c'est clair. Et ces bénévoles-là ne sont pas payés pour faire ce qu'ils ont à faire. La seule chose qu'ils demandent, c'est de ne pas être de leur poche. O.K.? Pour nous, la tenue d'un registre... Dans tous les milieux associatifs qui donnent un des services d'accompagnement, on a un registre, parce qu'il faut qu'on arrive à gérer notre affaire. Donc, on sait très bien qui va aller voir qui à quelle heure. Bon.

Sauf que, étant donné qu'on est dans une dynamique de bénévolat, nous autres, on ne voit pas pourquoi on transmettrait un registre de bénévolat, qui nous sert effectivement pour notre gestion interne, à quelqu'un qui a un tout autre objectif, en fait. Ça n'a aucun rapport. C'est bien sûr qu'il faut que, nous, on tienne notre registre pour pouvoir fonctionner puis fonctionner comme il faut, mais on est dans le bénévolat. Pourquoi est-ce qu'on irait proclamer: Un tel s'en va voir telle personne? En plus, comme organisme communautaire, on est quand même lié à un certain secret de nos activités.

M. Chevette: Mais dans le mouvement associatif, madame, comme vous qui réclamez à juste titre constamment un accroissement de la participation, de l'argent de tout le monde, est-ce que le mouvement associatif peut contribuer à faire en sorte que plus on va récupérer les impôts légaux, plus on aura une marge de manoeuvre pour aider le mouvement associatif? Vous criez fort quand il y a des coupures et des compressions, est-ce que vous pourriez vous forcer fort ou fortement pour nous aider à trouver un moyen de récupérer les argents que tout le monde équitablement doit payer quand ils gagnent des salaires ou quand ils travaillent, pour aider précisément à un meilleur contrat social?

• (12 h 10) •

Mme Colin (Thérèse): O.K. Mais c'est parce qu'il n'y a pas d'argent à récupérer quand c'est des bénévoles. Quel argent?

M. Chevette: Non, non, mais quand ils sont à 0,29 \$ du kilomètre, comme on a dit depuis le début. Quand c'est rendu que c'est le prix à peu près proclamé ou voulu par le Club automobile du Québec ou d'autres tarifs... Il y a des chauffeurs de taxi qui sont venus nous dire hier qu'ils ne font même pas ça, 0,29 \$ du kilomètre. Il y a monsieur de Saint-Marc-des-Carières qui dit: Le bénévole fait plus d'argent que, moi, j'en fais, parce que, lui, il est payé à double sens puis, moi, je m'en vais au bout de 6 km puis je suis fini. Si tel est le cas, comment vous trouvez ça, vous?

Mme Colin (Thérèse): Bien, moi, je peux difficilement discuter là-dessus parce que les remboursements habituels des gens qui utilisent leur voiture pour le compte de quelqu'un d'autre, ça tourne autour de ces tarifs-là, en gros, les fonctionnaires, la fonction publique du Québec aussi. Puis jamais on ne leur a dit: Pour l'instant, vous êtes payés, vous allez nous redonner des impôts sur ce que vous touchez comme remboursement. On le sait, une auto, ça s'amortit. Je pense que nous tous... Vous en avez sans doute, des autos...

M. Chevette: Une auto de taxi aussi.

Mme Colin (Thérèse): C'est ça. Mais là, bon, je pense que ça se travaille au niveau de l'industrie du taxi, mais pas au niveau des organisations bénévoles qui ne font que faire ce qu'on fait habituellement dans la société. C'est remboursé à peu près à ces taux-là. Et puis je pense que vous en avez une auto. Vous savez à peu près combien ça vous coûte de vous déplacer au kilomètre. Ça fait que...

M. Chevette: Oui, oui, mais à 0,29 \$ du mille, je ne suis pas perdant, moi, au contraire. Ça coûte moins que ça.

Mme Colin (Thérèse): Je pense que c'est une espèce de contrat social au niveau d'ici qui est remis en cause au travers des bénévoles. Je comprends, par contre, que peut-être au niveau des taxis ce n'est pas satisfaisant ce qu'ils ont finalement par rapport à ce qui se fait ordinairement autrement, mais je ne crois pas que c'est au travers des bénévoles qu'on devrait remettre ça en cause.

M. Chevette: Non, mais je vais essayer de le présenter autrement. On a une industrie que vous voulez aider dans la mesure où ça correspond à vos besoins. On s'entend jusque là?

Mme Colin (Thérèse): Oui.

M. Chevette: Bon. Il arrive un mouvement associatif puis oups!, on dit: Il y a des gens qui veulent bénévolement s'offrir. Le bénévolat, au début, c'était de payer, par exemple... Je disais: Ça me coûte 10 \$ de gaz, c'est 10 \$ puis bonjour Luc! C'était ça au début. Mais par la force des choses, oups! le bénévolat s'est transformé en tant du kilomètre. Et c'est drôle, quand on dit: Je vais te payer le gaz, le nombre de bénévoles diminue pas mal. Je l'ai observé moi-même. J'en connais qu'ils font du bénévolat en disant: Paie-moi mon gaz, je vais te la distribuer, la popote du midi dans plusieurs maisons de personnes pauvres. Et ils perdent des clients dès qu'ils disent: Bien, écoute, mon budget me permettrait de te payer ta gazoline puis de te donner peut-être 1 \$ de compensation, mais je ne peux pas te donner le 0,29 \$ ou le 0,30 \$ du kilomètre.

La mission change, la vocation et la spontanéité du bénévolat baissent. Il faut en parler correctement aussi, là, vis-à-vis de ce qui se passe concrètement. Moi, je ne suis

pas là pour flatter un groupe au détriment de l'autre, mais je suis bien obligé de vous donner mes observations personnelles. Ça fait 23 ans que je suis en politique puis j'en ai vu, des missionnaires. Puis j'ai vu des bénévoles puis j'ai vu d'autres genres de bénévoles et d'autres genres de missionnaires.

C'est pour ça que je vous demande très concrètement: Comment vous agiriez, vous autres, devant ça, là? Moi, j'ai un pool d'argent, j'ai à le redistribuer puis il faut que je permette à des travailleurs qui paient cher un permis de conduire, un permis de taxi, puis qui travaillent... S'il n'y a personne qui voyage cette journée-là parce qu'il fait mauvais, je ne fais pas une cenne puis je rentre chez nous après huit heures puis j'ai fait 3,75 \$. Et puis mon bénévole est allé à Montréal à 0,29 \$ du kilomètre. Qu'est-ce qui arrive concrètement? Qu'est-ce que vous feriez à ma place? Je suis un démuné, moi, là.

Mme Colin (Thérèse): Moi, je vais vous répondre aussi par rapport aux objectifs qu'on poursuit dans ces organismes-là. Le bénévole, ce n'est pas juste un transporteur d'un point a à un point b, c'est essentiellement, en ce qui nous concerne, et particulièrement...

M. Chevette: Un accompagnateur.

Mme Colin (Thérèse): ...un accompagnateur qui va seconder la personne là où elle va, dans le service où elle va, etc., qui l'attend quelquefois des heures ou qui revient la rechercher, etc. Et même, je dirais qu'au niveau des personnes handicapées, dans la mesure où ça nous prend souvent un transport adapté, souvent nos accompagnateurs nous trouvent à la porte du transport adapté et ne nous amènent même pas. Mais quand même, dans un certain nombre de cas, effectivement, ils font les deux à la fois. C'est ça qu'on demande à un bénévole.

Et c'est sûr que si, à un moment donné, non seulement il faut qu'il y soit de son temps mais de sa poche — parce que, à un moment donné, ça devient ça aussi — bien on perdra tous les bénévoles au Québec puis ça va nous coûter beaucoup plus cher, à mon avis, de payer des accompagnateurs rémunérés — ce qu'il nous faut dans un certain nombre de cas d'ailleurs — que d'avoir des bénévoles à qui on va rembourser des frais kilométriques. Bon. C'est sûr que là la comparaison avec l'industrie du taxi, on est en dehors ça, mais je pense que, comme gouvernement du Québec, on doit se poser la question: Où est-ce qu'on met nos investissements? Et ça, ça me paraît important.

C'est sûr que je comprends qu'effectivement des chauffeurs de taxi se posent des questions par rapport à ça. Mais je peux vous dire aussi que, si on veut recruter des bénévoles, à un moment donné, il y a bien des gens qui veulent donner du temps, mais il y a aussi beaucoup de gens, et vous le savez, je pense, au niveau des personnes handicapées, qui ne sont pas des bénévoles nécessairement très jeunes, c'est aussi des bénévoles âgés qui n'ont pas tous beaucoup d'argent non plus. Ça fait que, souvent, il y a une mentalité d'entraide entre les personnes qui

peuvent puis les personnes qui ne peuvent plus, mais ils sont aussi limités dans leur capacité financière. Ils ont du temps mais ils n'ont pas nécessairement l'argent pour faire ça. Alors, je pense qu'il faut indemniser au moins ce que ça leur coûte.

M. Chevrette: Je comprends. Je comprends la notion d'accompagnateur, effectivement. Il y a, dans certains cas, des examens de deux, trois heures d'attente, etc. Cette partie-là, je comprends cela. Ce que je comprends difficilement, c'est que c'est rendu à un point tel que le groupe de bénévoles, au global et au final, peut faire plus d'argent que certains qui ont choisi de payer un permis de conduire puis qui ne gagnent pas leur pitance, alors qu'ils ont effectivement été chercher ça, puis ils l'ont obtenu de l'État, puis ils ont investi dans une automobile, puis on va leur mettre probablement un taximètre ou une bebelles pour contrôler davantage pour ne pas avoir de travail au noir, puis on va leur laisser manger leur tarte par tout le monde à côté — limousine, minibus, n'importe qui du privé.

Et c'est dans ce sens-là que je voulais attirer votre attention. Il va falloir qu'on s'interroge très sérieusement sur un contrôle minimal. Sinon, je ne vois pas, là. L'anarchie, c'est facile de la créer, mais si on veut véritablement poser des gestes qui portent, il va falloir minimalement un contrôle. Si vous avez des idées, en tout cas, à nous suggérer, même si c'est en dehors de cette commission-là, sur le type de contrôle...

Mme Colin (Thérèse): Bien, je veux dire qu'on y a réfléchi. Effectivement, je comprendrais qu'il y en a qui fassent ça comme une industrie, mais dans la mesure où on demande à nos bénévoles de faire autre chose que du transport... Il y a rarement du monde qui ne fait que transporter, il faut au moins qu'ils fassent autre chose en même temps. Des solutions, je n'en ai pas beaucoup à vous proposer, pour l'instant. J'ai réfléchi. Quand on a écrit ça, on s'est posé la question aussi, mais, même en vous transmettant un registre, ça ferait quoi en plus?

M. Chevrette: Je vous remercie. Moi, je dois m'absenter. Je voudrais m'excuser — je l'ai fait avant votre témoignage — auprès de mon collègue parce que je suis obligé de quitter, j'ai une intervention à aller faire au Conseil des ministres. Je vous remercie.

Mme Colin (Thérèse): Merci beaucoup.

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Je vais poursuivre un peu la réflexion que le ministre a entamée avec vous autres, la question de l'articulation entre le taxi et le transport adapté. Vous avez fait une présentation tout à l'heure disant qu'il faudrait que les taxis comprennent qu'ils devront satisfaire cette clientèle-là, qu'ils devront répondre aux besoins. Et vous avez dit: C'est un message

qu'on lance à l'industrie du taxi. Le ministre a fait référence au fait qu'ils étaient en arrière et vous écoutez. J'essaie de voir comment tout ça peut se combiner.

Si vous dites: Oui, il faut que l'industrie du taxi saisisse ces besoins-là et y réponde, puis que vous nous dites en même temps que le transport dont vous avez besoin, quand on parle de transport adapté, c'est un transport où il y a de l'accompagnement, comment l'industrie du taxi va pouvoir répondre à ce type de besoin? Éventuellement, on aura le véhicule adapté, mais est-ce que les taxis devront accompagner des personnes, attendre là? Est-ce que vous pouvez nous éclairer un petit peu à ce niveau-là?

Mme Turcotte (Marie): La distinction que l'on fait entre l'adaptation de l'industrie du taxi versus la Société de transport adapté, la STCUM, c'est qu'actuellement les personnes qui se déplacent, soit à l'aide de triporteur ou de fauteuil motorisé, ou même en fauteuil manuel, qui ne peuvent transférer du fauteuil à une banquette de voiture, ont un seul mode de déplacement, c'est le minibus, O.K., ou les taxis accessibles qui font du transport adapté. Ça veut dire que, si tu appelles... Je ne sais pas, moi, on parle du millénaire puis des partys du jour de l'An, si tu veux, toi, avoir un retour à 2 heures du matin, il n'est pas possible, le transport adapté, il est fermé. Ça fait que là tu te retrouves devant rien, puis c'est l'hiver, puis, bon, l'hiver, ce n'est pas évident de se déplacer en fauteuil dehors.

• (12 h 20) •

Ça fait que, quand on réclame que l'industrie du taxi ait des véhicules accessibles pour recevoir des gens en fauteuil motorisé et en triporteur, on n'entend pas les accompagnateurs, on ne demande pas à ce que le chauffeur accompagne, on demande à ce qu'il puisse recevoir la personne dans son véhicule et aussi qu'il connaisse un minimum de choses concernant l'approche personne handicapée. Parce que manier un fauteuil roulant, ce n'est pas du tout la même affaire que guider une personne aveugle. Ça fait que c'est deux choses.

M. Bordeleau: Oui, je comprends.

Mme Colin (Thérèse): J'allais ajouter aussi que 99 % du transport des personnes handicapées se fait sans accompagnateur. La mesure d'accompagnement dont les personnes ont besoin, c'est dans des occasions rares. En tout cas, en ce qui nous concerne, tous les taxis qui nous transportent, ils nous transportent pour aller d'un endroit à un autre pour faire nos activités. Mais, dans certaines occasions, une personne handicapée, pour l'activité qu'elle a à faire à l'extérieur, ne peut pas le faire toute seule.

Exemple: Si elle a besoin d'aller faire des commissions mais que, dans ce magasin-là, il n'y a rien qui est à sa hauteur, elle ne pourra pas. Pour ça, elle a besoin de quelqu'un qui l'accompagne; soit l'accompagnateur monte dans le transport adapté puis s'en va faire ce qu'elle a à faire, soit éventuellement elle fait appel à un

accompagnateur. Mais ce n'est généralement pas la situation. Notre situation, c'est celle du transport adapté; ce n'est qu'une exception, le...

M. Bordeleau: Au fond, c'est là qu'on fait la distinction entre le transport adapté et le transport médical, pour fins médicales.

M. Colin (Thérèse): Ça, c'est encore autre chose.

M. Bordeleau: C'est autre chose. Mais c'est ça, là, il y a une distinction. Au fond, quand on parle du transport adapté, on parle du transport de la personne d'un point x à un point y, et ça se termine là, comme un taxi ordinaire; que ce soit un taxi adapté, il n'y a pas d'accompagnement impliqué à ce niveau-là. S'il y a de l'accompagnement dans un hôpital, ça peut être par le biais d'un minibus adapté, à ce moment-là, qui répondra à ces besoins-là, ou ça pourra être dans le cadre du transport bénévole dont on a parlé tout à l'heure.

Mme Turcotte (Marie): Mais même le transport adapté de la STCUM fait du porte-à-porte, c'est-à-dire, mettons, va aller reconduire quelqu'un pour, je ne sais pas, des traitements de chimio, il va laisser la personne à la porte de l'hôpital.

M. Bordeleau: Oui. O.K.

Mme Turcotte (Marie): Il n'ira pas jusqu'au département de chimio, là.

Mme Roussy (Caroline): Parce qu'à l'intérieur, si la personne a besoin d'un accompagnement, la personne a le droit, au transport adapté, d'avoir un accompagnateur. Elle n'est pas obligée de dire: Je n'en veux pas. Elle peut demander, lors de sa réservation, une deuxième personne. À ce moment-là, ils vont chercher deux places dans un minibus pour qu'à l'intérieur la personne puisse se débrouiller. Mais le transport ne fera pas l'accompagnement pour elle.

M. Bordeleau: O.K.

Mme Colin (Thérèse): Peut-être aussi vous préciser que le transport médical, c'est une notion très précise, c'est quelque chose qui se fait à l'intérieur du réseau de la santé et des services sociaux quand ils ont besoin de se coordonner. Souvent, on dit «transport médical», mais c'est quelque chose de précis; puis, quand, nous, on parle d'accompagnement pour aller dans le médical, on peut y aller soit par le transport adapté, soit avec un service d'accompagnement. Mais quand c'est ordonné par un CLSC, mettons, vis-à-vis d'un hôpital, c'est encore une autre notion. C'est vrai que c'est un petit peu complexe.

M. Bordeleau: Oui. On fait référence dans le mémoire, à plusieurs endroits, quand on parle du transport

adapté, à un droit de premier refus du taxi. Comment vous réagissez à cette notion-là?

Mme Colin (Thérèse): Bon, mettons que...

M. Bordeleau: Mais dans la mesure où évidemment il y aurait les équipements appropriés pour répondre aux besoins. On ne parle pas nécessairement du contexte actuel mais dans la mesure où, par exemple, des gens de l'industrie du taxi vous auraient compris tout à l'heure puis qu'il y aurait des modalités au niveau économique de permettre que des gens s'équipent avec ces équipements-là sans être pénalisés financièrement à cause des coûts, dans la mesure où tout ça existe, est-ce que vous croyez que ce serait raisonnable qu'il y ait un droit de premier refus accordé aux gens du taxi?

Mme Colin (Thérèse): Bien, c'est la solution la plus logique dans le sens de ce qu'on disait: On veut la chose la plus normale possible. Si l'industrie du taxi s'adapte, je pense qu'elle va être capable de dire: Oui, je le veux, le contrat, puis on n'aura même pas besoin de se poser la question si on a besoin d'un service spécialisé. Donc, c'est normal qu'il y ait un droit de premier refus.

Là où ça va être un problème, c'est si l'industrie ne s'adapte pas. Il nous faut une solution alternative. Alors, je suppose que vous avez vu que la STCUM, elle-même, elle dit: Dans certaines situations, il n'y a pas de droit de premier refus. C'est sûr qu'à un moment donné on va dire aussi: Si l'industrie n'est pas capable de s'adapter, on veut pouvoir passer des contrats directement, sans droit de premier refus. Et, moi, c'est encore un message que je lance. Je pense que, pour vous, il y a une question d'évaluation, de savoir comment l'industrie va être capable de s'adapter, est-ce qu'on le garde ou est-ce qu'on ne le garde pas.

Il y a juste une exception, moi, que je garderais malgré tout, c'est pour certains types de personnes; elles sont très peu nombreuses. Que la STCUM ait le droit de contracter ailleurs. Et ce n'est pas parce que l'industrie ne s'adaptera pas, c'est parce que c'est la personne handicapée qui ne pourra pas s'adapter à quelque chose de très changeant. Donc là il faut, à mon avis, que le transporteur puisse aller...

M. Bordeleau: Est-ce que vous pourriez être plus concrète, nous illustrer pour qu'on comprenne bien à quoi vous faites référence?

Mme Colin (Thérèse): Bien, je vais vous donner un exemple. En général, ça touche des personnes autistes qui s'adaptent très difficilement à du changement. Souvent, il faut connaître comment elles fonctionnent pour pouvoir les emmener correctement. Alors, la tendance des transporteurs, c'est de les suspendre du transport parce qu'ils ne savent pas comment. Ils ne sont pas capables. Il faut que le chauffeur de taxi sache que, lui, il faut le mettre à droite, devant, à gauche, son pied d'une façon, bon, etc. Quand vous changez tous les jours de chauffeur de taxi, ça

ne marche pas, ça. Donc, pour certaines personnes, ça prend toujours la même personne qui sache comment il faut faire avec. Mais ça, je dirais, ça représente une poignée de personnes, quand on regarde à Montréal le nombre de personnes qu'il y a. Ça fait que là, je dirais, ça dépasse effectivement le droit de premier refus.

Il n'y a pas de sens là-dedans. Il faut que la STCUM ait cette possibilité-là en dehors même du fait que le reste pourrait très bien fonctionner. Puis ce n'est pas l'industrie qui ne s'adapte pas là, c'est la personne. À un moment donné, ça devient trop compliqué pour elle. Mais ça, c'est rare. Il faut prendre ça pour une exception, pas pour une généralité. Mais il faut que le système permette les exceptions, par exemple.

M. Bordeleau: Oui. Vous aviez quelque chose à ajouter, madame?

Mme Roussy (Caroline): Oui. Il faut dire aussi que, dans le contexte actuel qui existe à Montréal, ça aurait été vraiment intéressant, le droit du premier refus, parce qu'il y a quand même quatre...

Mme Colin (Thérèse): Quatre zones.

Mme Roussy (Caroline): ...zones qui n'ont pas fourni de contrat à la STCUM et la STCUM a été obligée de remplacer ces quatre zones-là par les taxis accessibles et les minibus, ce qui coûte plus cher qu'un taxi normal.

Mme Colin (Thérèse): Ce n'est pas normal que dans une société où la loi de l'offre et de la demande joue on ne soit pas capable de trouver un service de taxi sur une zone déterminée pour faire du transport adapté. Alors, si on n'est pas capable de le trouver, bien oui, il faut se donner un autre système. C'est aussi clair que ça.

M. Bordeleau: J'aimerais peut-être juste aborder aussi quelques points spécifiques. Dans votre mémoire, à la page 13, vous dites, dans la section desserte des aéroports: «De plus, le service de transport adapté par taxi n'a pas accès au territoire des aéroports, ce qui complique davantage la gestion d'un tel transport.» Est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu plus? C'est parce que tout à l'heure on nous a dit: Il y a des taxis adaptés qui sont à Dorval. On nous a parlé d'une dizaine de taxis adaptés. Alors, j'aimerais que vous m'éclairiez un peu à ce niveau-là.

Mme Roussy (Caroline): C'est juste que, pour Montréal, les minibus n'ont pas le droit d'aller à Dorval; c'est juste les taxis. Si la personne veut utiliser le transport de Montréal, elle ne peut pas être obligée d'utiliser le taxi adapté de Dorval. Mais là, dans ce cas-ci, à Dorval il y en a cinq; mais à Mirabel, il n'y en a pas. Et c'est là que ça cause problème.

M. Bordeleau: O.K. À Dorval, il y a des taxis adaptés, puis ça, ça convient, en tout cas, au moins pour le transport de l'aéroport à l'endroit où...

Mme Roussy (Caroline): Oui, ça convient aux personnes.

M. Bordeleau: À Dorval, il n'y en a pas, vous dites?

Mme Roussy (Caroline): À Mirabel.

M. Bordeleau: À Mirabel, excusez-moi.

Mme Roussy (Caroline): À Mirabel, il n'y en a pas.

Une voix: Il faut y aller aussi.

Mme Roussy (Caroline): Oui, il faut se rendre aussi à Dorval. Excusez-moi, il faut se rendre à Dorval aussi mais les minibus n'ont pas le droit de se rendre.

M. Bordeleau: Oui, oui.

Mme Roussy (Caroline): Ça fait que, automatiquement, il faut aller chercher un taxi. Les taxis ont le droit, mais nullement les taxis...

M. Bordeleau: Adaptés?

Mme Roussy (Caroline): Les minibus, excusez-moi. Les taxis adaptés, ils ont le droit, eux. Si Montréal a un taxi adapté, le transport adapté a un taxi adapté de disponible, la personne est correcte, mais s'ils n'ont pas de taxi adapté disponible sur le réseau de Montréal, bien la personne va être obligée de prendre un transport privé pour aller à Dorval.

M. Bordeleau: Ce que vous nous dites, vous nous dites: «De plus, le service de transport adapté par taxi n'a pas accès au territoire des aéroports.» À Dorval, il a accès, de ce que vous me dites. Vous me dites: Si c'est un transport adapté, il n'y a pas de problème. Mais là vous nous dites: «Le service de transport adapté par taxi n'a pas accès au territoire des aéroports.»

Mme Turcotte (Marie): Je vais apporter une nuance. Quand on parle de transport adapté versus taxi, ça peut être effectivement des taxis accessibles, des minifourgonnettes aménagées, comme ça peut être une familiale, une berline. O.K.? Parmi les usagers du transport adapté, nombreux, il y en a beaucoup qui se déplacent, qui effectuent leurs déplacements par le biais du taxi ordinaire. Mais, bon, là ils réclament à la STCUM. Et c'est ça.

Mettons une personne qui utilise un taxi ordinaire, elle a besoin de se rendre à Mirabel ou... Non, c'est l'inverse, c'est de Mirabel à chez elle, elle ne pourra pas.

M. Bordeleau: O.K. Ça va.

Mme Colin (Thérèse): Dépendant où est située la compagnie de taxis, on peut y aller puis ne pas revenir ou

revenir et ne pas pouvoir y aller. Alors, il faut faire attention qu'on puisse faire les deux déplacements, en fait.

M. Bordeleau: Ce n'est sûrement pas facile, d'après ce que je comprends.

Mme Colin (Thérèse): Et qu'il y ait une possibilité d'avoir un taxi accessible dans cet endroit-là.

• (12 h 30) •

M. Bordeleau: O.K. À la page 7 de votre mémoire, vous dites: «À Montréal, il coexiste deux systèmes: celui du bureau-taxi auquel s'ajoute le contrôle effectué par la STCUM à l'intérieur de ses propres contrats. L'existence des deux systèmes n'est pas toujours facile pour l'usager qui, selon la nature de sa plainte, doit s'adresser à l'une ou l'autre instance.» Est-ce que vous pourriez juste nous préciser? Effectivement, si quelqu'un a une plainte à porter — je pense au niveau du transport adapté — il le fait où actuellement?

Mme Roussy (Caroline): Il le fait directement au transport adapté.

M. Bordeleau: À la STCUM?

Mme Colin (Thérèse): En principe, oui, pour ce qui concerne le réseau du transport adapté. Sauf qu'il y a des plaintes que ça ne se passe pas tellement à ce niveau-là, ça se passe plus au Bureau du taxi. Mettons, si c'est une plainte de retard, une plainte d'annulation, ça concerne la STCUM, donc on le fait là. Puis je dirais que le Bureau du taxi, en plus, ne prend pas de plaintes concernant les retards et les annulations parce que ce n'est pas une plainte qu'on fait en général contre les taxis, ça, ça concerne l'intérieur d'un contrat.

M. Bordeleau: Mais le contrat est fait avec la STCUM?

Mme Colin (Thérèse): Et je vous dirais, la grande majorité des plaintes, c'est souvent des retards, des annulations. Bon, si ça touche une plainte d'impolitesse, là, on se trouve dans une situation où ça peut être fait aux deux places. Un usager ordinaire fait sa plainte à la STCUM puis, normalement, c'est la STCUM qui voit ça avec le Bureau du taxi. Mais elle pourrait aussi décider, dans des situations comme ça, malgré tout, de saisir directement le Bureau du taxi, mais vous savez que les usagers du transport adapté se sentent souvent captifs et, quand ils font une plainte, ils ont toujours l'impression qu'on ne leur donnera pas le transport après. Ça fait que la majeure partie des usagers ne font pas de plainte, c'est aussi clair que ça, donc.

Mais il y a un système qui est mixte, là. C'est sûr qu'avec des contrats de la STCUM on en impose plus qu'à un chauffeur de taxi ordinaire, parce qu'il y a des choses qui sont directement liées à ce contrat-là.

M. Bordeleau: Parfait. Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Merci. Ça met un terme à nos travaux pour cet avant-midi. Ils reprendront cet après-midi, après la période des affaires courantes, à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 32)

(Reprise à 15 h 41)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Alors, je vous rappelle que le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre de la consultation générale sur le document de consultation intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de taxi de meilleure qualité*.

Alors, compte tenu des problèmes d'horaire que nous avons, je pense que, M. le ministre des Transports, vous auriez une...

M. Chevette: Écoutez, j'ai rencontré Mme Bissonnette, de la déficience intellectuelle de Montréal, qui accepte d'être reportée à un autre jour, et, de consentement, on s'organisera pour soumettre aux deux leaders un autre moment, entre le critique et moi-même. Nous prendrons arrangements pour permettre de faire les groupes correctement cet après-midi.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le porte-parole de l'opposition officielle.

M. Bordeleau: Il y a consentement, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci. De toute façon, c'est la deuxième fois en deux jours, et je pense qu'il va convenir de demander à nos leaders ou, en tout cas, au leader du gouvernement que dorénavant, dans l'après-midi...

M. Chevette: Dans le fond, ce qu'on pourrait convenir, M. Bordeleau et moi... M. le député de l'Acadie et moi, excusez, on pourrait convenir de demander à nos leaders de nous donner assez rapidement le consentement de venir siéger. Si on avait 10 minutes à rattraper, c'est moins pire, 15 minutes à rattraper. Mais tout un groupe, c'est difficile pour nous de dire... C'est déjà court, 45 minutes, pour passer un groupe. Ce n'est pas facile quand on voit qu'on arrive à 45 minutes. Il manquait un groupe complet après-midi, là.

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

M. Bordeleau: Oui, mais je pense qu'il ne faut pas non plus présumer que ce consentement-là existera à chaque jour. Je pense qu'il serait peut-être plus prudent qu'on prévoie l'horaire en conséquence et qu'à la limite on

voit peut-être trois groupes plutôt que quatre l'après-midi, plutôt que de bâtir l'horaire sur le fait que les leaders vont nécessairement accepter de part et d'autre que la commission puisse commencer ses travaux avant que les travaux en Chambre soient terminés.

Le Président (M. Lachance): D'autant plus que le problème se pose particulièrement en après-midi, compte tenu de la période de questions, et ce n'est pas du tout la même situation en avant-midi.

Alors, j'invite les représentants du Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de Lanaudière à bien vouloir prendre place à la table, s'il vous plaît. Alors, le porte-parole, vous voudrez bien vous identifier ainsi que les personnes qui vous accompagnent.

Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de Lanaudière

M. Beauparlant (Robert): Oui. Je me présente, je suis Robert Beauparlant, représentant pour le Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de Lanaudière. J'ai, à ma gauche, Lyne Sauriol, porte-parole pour la Table régionale des organismes communautaires de Lanaudière, et, à ma droite, Mme Jacqueline Chevette, représentante du CHRDL.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci et bienvenue. Vous avez, je vous le rappelle, un maximum de 15 minutes pour faire votre présentation.

M. Beauparlant (Robert): On va essayer de vous faire ça à l'intérieur des délais, malgré qu'on n'est peut-être pas habitués d'être dans des salles comme ça à tous les jours. Ça fait que vous excuserez les hésitations.

Le Président (M. Lachance): On comprend ça.

M. Beauparlant (Robert): O.K. Au début, je vais vous lire des extraits du mémoire et, après ça, je vais céder la parole à mes deux collègues.

Le Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de Lanaudière est un organisme à but non lucratif qui regroupe les sept centres d'action bénévole de Lanaudière. Dans la région de Lanaudière, les centres d'action bénévole sont reconnus pour la qualité de leurs actions et de leurs services par la Régie régionale de la santé et des services sociaux, par la Table régionale des organismes communautaires de Lanaudière et les différentes tables de concertation au niveau des MRC. Il y a six MRC dans notre région.

C'est plus de 1 200 bénévoles répartis sur le territoire de Lanaudière qui effectuent ces services. Le service aux individus est indéniablement celui qui se démarque le plus des autres, tant au niveau du nombre d'interventions que de la satisfaction des bénéficiaires. Exemple: 89 % des bénéficiaires étaient satisfaits du service d'accompagnement-transport offert par le Centre

communautaire bénévole Matawinie. C'est là une référence au rapport annuel de juin 1998.

Nous tenons à vous rappeler que, lors des audiences publiques de la Commission des transports du Québec tenues en avril 1997, qui avait pour mandat de fixer le taux du transport bénévole, les CAB avaient fait des représentations pour, entre autres, que le ministère des Transports exclue le transport bénévole de la Loi du transport par taxi. Cette demande d'exclusion à la loi est toujours valable pour nos centres, mais nous constatons que le MTQ n'en a pas tenu compte, si l'on considère les propositions suivantes.

La proposition 41. Les transporteurs bénévoles devraient oeuvrer pour des organismes reconnus par le ministère de la Santé et des Services sociaux.

La proposition 42. Les organismes devraient accréditer les bénévoles et consigner dans des registres les transports qu'ils organisent. Les transports organisés par les organismes humanitaires auraient principalement pour objectif d'accompagner une personne bénéficiaire dans ses activités. Loin d'exclure le transport effectué par des bénévoles de la loi, nous constatons que ces propositions incluent des balises qui, bien qu'elles soient déjà en place dans nos organismes, vont à l'encontre des représentations historiques. Je pense que l'ensemble des centres d'action bénévole ont déjà un registre et accréditent leurs bénévoles, et on est tous reconnus par le ministère de la Santé et des Services sociaux.

En ce qui concerne la proposition 43, la fixation des frais d'utilisation par la Commission des transports du Québec serait remplacée par une contribution aux frais d'utilisation d'un véhicule, comme c'est le cas pour le covoiturage. Nous sommes en accord avec la modification proposée par la FCABQ, la Fédération des centres d'action bénévole, c'est-à-dire: la fixation des frais d'utilisation par la Commission des transports du Québec serait remplacée par une contribution aux frais d'utilisation d'un véhicule; la fixation des frais d'utilisation doit être de la responsabilité des membres des conseils d'administration des organismes reconnus par le ministère.

Par contre, nous sommes en désaccord avec la proposition 44 qui traite de l'octroi des contrats institutionnels qui limitent ces établissements à soit accorder la priorité aux taxis ou aller en appel d'offres ouvert à tous, avec des gens qui ont des classes 4C. Si cette proposition est acceptée, nous croyons que cela aura pour effet de priver les bénéficiaires ambulants d'un service qu'ils pouvaient obtenir par le biais d'organismes communautaires qui effectuaient déjà des accompagnements médicaux. La population qui bénéficie actuellement de ces accompagnements n'aurait pas les capacités financières pour assumer les coûts se rattachant à ce nouveau service proposé.

On peut lire dans un document de la Direction de la planification et des études économiques de la CTQ, à la page 9 — c'est les statistiques qui sont ressorties de ce document-là — qu'en février 1995, la Commission

comptait 79 titulaires de permis d'autobus ou de minibus aménagés pour le transport de handicapés.

Nous avons consulté les tarifs déposés par ces titulaires, pour l'ensemble de la province. Pour des fins de comparaison, nous avons retenu deux modes de tarification: il y en a une au kilomètre et une à l'heure. Voici les principaux constats de la CTQ. 71 % des tarifs au kilomètre se situaient entre 0,40 \$ et 1 \$; le plus bas tarif, 0,39 \$; le plus élevé, 2,50 \$. 83 % des tarifs à l'heure se situaient entre 22 \$ et 55 \$; le plus bas tarif, 10 \$ de l'heure; le plus élevé, 100 \$.

En plus de la tarification au kilomètre et à l'heure, il existe d'autres modes de tarification tels que: les frais de prise en charge, ça peut être entre 2 \$ et 30 \$; les prix journaliers, entre 25 \$ et 550 \$; les suppléments de fin de semaine, de jour férié, d'arrêt de nuit, d'heures d'attente, de second chauffeur ou d'accompagnateur, tarif de base plus tarif au kilomètre puis des heures minimales facturées.

Nous sommes d'avis que même les institutions concernées n'ont plus les moyens d'offrir ces services. Nous vous demandons donc de permettre aux institutions de pouvoir continuer d'utiliser les accompagnateurs bénévoles des groupes communautaires et de ne pas appliquer la proposition 44 à ce type d'organisme.

Ce qu'on ajoute aussi à ça, c'est qu'on n'est pas contre l'ajout des classes 4C, et d'ajouter les services adaptés. Je pense que, s'il y a un besoin, on ne peut pas être contre ça, sauf que ce qu'on ne veut pas perdre, c'est de pouvoir faire des ententes de service avec les établissements. Je pense que chacun a sa place là-dedans et c'est ce qu'on pourra voir plus tard.

• (15 h 50) •

En conclusion, on peut dire que c'est plus de 1 200 bénévoles qui interviennent en maintien à domicile, dont 500 interviennent au niveau de l'accompagnement médical. On a calculé que la moyenne de transport médical, c'est environ quatre heures, à partir du début aller à la fin. Dans la région dans laquelle on est, on constate que l'industrie du taxi ne pourrait couvrir les territoires ruraux adéquatement. Même s'il y avait plus de permis 4C d'émis, la population ne pourrait pas se payer le service, et, à notre avis, après cinq ans de restrictions budgétaires ou de compressions dans les établissements, je ne suis pas certain qu'ils auraient les moyens, eux aussi.

On a fait un sondage à l'intérieur duquel il en est ressorti que 67 organismes sur 69 qui faisaient du transport-accompagnement... la majorité de leur clientèle venait de la clientèle à faibles revenus. Je ne penserais pas qu'ils aient les moyens de se payer d'autres services que ceux qu'ils ont déjà. Il ne faut surtout pas appliquer un remède à l'ensemble de la province lorsque ce sont les principales villes qui sont malades, car le Québec, c'est aussi un milieu rural. Ça, ça vient du haut de Lanaudière, dans le coin de la Matawinie, d'Autray, et tout ce qui est rural dans ce coin-là, il y a un grand territoire provincial que, je pense, tout le monde connaît. On vous demande donc de nous exclure de la loi et de faire confiance aux conseils d'administration des organismes ou institutions

concernés pour qu'ils établissent les meilleures ententes possible pour les bénéficiaires.

Finalement, nous constatons que cette réforme ne fait pas l'affaire ni des taxis, ni des établissements, ni des groupes communautaires. Nous espérons donc que des modifications y seront apportées, et ce, dans l'optique d'une prise en charge de la population par elle-même. Il ne faudrait pas que le ministère aille carrément à l'encontre de ce concept en forçant les différentes instances publiques ainsi que nos concitoyens et concitoyennes démunis à encourir des dépenses supplémentaires inacceptables et inutiles, et ce, au détriment de la réponse à des réels besoins et nombreux pour une population de plus en plus démunie.

Je vais passer la parole à Mme Sauriol, de la Table régionale des organismes communautaires.

Mme Sauriol (Lyne): Bonjour à tous. La Table des organismes communautaires de Lanaudière tient à apporter son appui au Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de la région de Lanaudière quant aux sujets qui sont discutés aujourd'hui.

Dans un premier temps, nous tenons à souligner qu'un territoire tel que celui de la région de Lanaudière ne peut, à notre avis, se prêter à un modèle urbain concernant l'utilisation des services de transport par taxi pour le transport des personnes dans le cadre de la dispensation de services de maintien à domicile ou de tous autres services sociaux et de santé. L'inexistence quasi totale de lieu de concentration démographique sur la majeure partie du territoire de notre région explique en partie cette réalité. De plus, la répartition générale des personnes nécessitant des services de transport pour avoir accès à des soins particuliers rendrait, selon nous, futile toute tentative visant à rendre exclusive l'utilisation des transports par taxi.

Selon nous, pour en arriver à une prise de position satisfaisante, il faut absolument aborder le sujet par l'angle de l'optimisation de la réponse aux besoins des personnes. La nécessité du transport-accompagnement bénévole sur notre territoire est évidente et, de surcroît, touche l'ensemble des clientèles, qu'il s'agisse de jeunes, de familles, de femmes en difficulté, de personnes aux prises avec des problèmes d'alcoolisme et de toxicomanie, de personnes vivant des problèmes de santé mentale, de personnes âgées en perte d'autonomie ou de toute autre personne nécessitant des services sociaux et de santé dans une région telle que la nôtre.

Déjà, il y a maintenant plus de 10 ans, les travaux de la commission Rochon étaient clairs sur le sujet. Les organismes communautaires offrant des services de transport-accompagnement bénévoles étaient considérés comme des partenaires essentiels et incontournables dans toute la réorganisation de services visant à déployer des ressources plus légères en réponse aux besoins de la communauté en matière de santé et de services sociaux. En tout temps, la réforme Côté et la transformation du réseau de la santé et des services sociaux du ministre Rochon sont venues confirmer cet état de fait. Selon

nous, il est inadmissible que des intérêts privés et économiques viennent remettre en question la validité de l'ensemble des réformes précédentes.

Dans Lanaudière, les partenariats développés entre les organismes communautaires offrant des services de transport-accompagnement bénévoles et les établissements du réseau de la santé et des services sociaux sont nombreux et démontrent à chaque jour leur efficacité et leur rentabilité sociales et économiques. À cet effet, j'aimerais vous faire part de quelques extraits de lettres d'appui reçues par les établissements de notre territoire lors des audiences publiques tenues par la Commission des transports du Québec en avril 1997. La Régie régionale de la santé nous disait qu'un organisme qui planifie l'organisation des services sociaux et de la santé sur le territoire fait valoir que la dimension de l'accompagnement est très significative et se situe bien au-delà d'un simple déplacement d'un lieu à un autre.

Le centre hospitalier Le Gardeur, quant à lui, reconnaît l'excellence du service d'accompagnement fourni aux bénéficiaires du centre hospitalier par les services bénévoles de la région et nous rappelle l'importance et la nécessité de poursuivre cette activité. De plus, le centre hospitalier considère que ce service d'accompagnement doit être maintenu, car il est essentiel dans le développement de services de type ambulatoire.

Le Centre d'hébergement des Moulins exprime qu'à ce jour plusieurs de ses usagers externes, ambulants et non admissibles au transport adapté municipal sont transportés par des chauffeurs bénévoles d'un centre d'action bénévole de son territoire. Une diminution du nombre de clients transportés lui apparaîtrait désastreuse parce que ses clients sont généralement des gens démunis et incapables d'assumer les frais de transport par taxi et que ceux-ci préféreraient plutôt renoncer aux services offerts par le centre d'hébergement.

Le Président (M. Lachance): Il vous reste une minute, madame.

M. Beauparlant (Robert): On va céder la parole à Mme Chevette, du CHRDL.

Mme Chevette (Jacqueline): La proposition 44 qui traite de l'octroi des contrats donnant priorité aux taxis prive les bénéficiaires d'un transport-accompagnement humain et nécessaire si l'on considère la catégorie de bénéficiaires devant subir des examens, traitements inter-centres hospitaliers ou autres, sans négliger le coût inférieur. Cette proposition est contradictoire à la directive des transports du ministère de la Santé et des Services sociaux qui demande aux établissements de fournir aux bénéficiaires un transport selon leurs besoins et à moindre coût. Donc, la proposition 44 ne peut répondre aux besoins et augmenterait considérablement les coûts de transport des établissements et celui-ci sans négliger... avec les centres d'action bénévole, il est possible de faire de la planification et du covoiturage, ce qui permet une diminution de coûts. En travaillant avec un groupe plus

restreint, il y a toujours place à amélioration, car continuellement nous sommes en contact avec eux et faisons des ajustements pour donner à nos bénéficiaires un service de qualité, personnalisé et adapté selon les besoins. Donc, le maintien de donner priorité aux groupes d'entraide est un atout important, je dirais même vital pour nos bénéficiaires. Il faut savoir que la population — je n'ai plus le temps, là...

Le Président (M. Lachance): En conclusion, madame.

Mme Chevette (Jacqueline): En conclusion, le choix des transports devrait rester à la discrétion des établissements si on veut respecter les besoins existants.

Le Président (M. Lachance): Merci, mesdames, monsieur. M. le ministre.

M. Chevette: Moi aussi, je vous remercie. On doit s'excuser, on sait que le temps, ça ne donne pas justice aux présentations, puis même pas au questionnement. On a 77 groupes, puis c'est un problème.

Une voix: Quatre-vingt.

M. Chevette: Quatre-vingt? Donc, ça augmente. Donc, je dois vous dire, c'est quasiment un best-seller, cette histoire-là. C'est couru pas mal.

• (16 heures) •

Mais, moi, je veux profiter du fait que vous êtes un groupe qui vous prononcez carrément en faveur du bénévolat pour clarifier des choses, ça va être plutôt des commentaires dans un court terme que je veux faire. Je ne voudrais pas que cette commission-là constitue une tribune pour opposer la notion de bénévolat par rapport, je pense, en tout cas... sentir qu'il y a un fléchissement du bénévolat vers un «sideline». Je m'excuse, puis c'est ça que je veux dire très concrètement après-midi. La notion de bénévole, ça fait 23 ans que je fais de la politique puis, avant, j'étais syndicaliste, puis je sais ce que c'est que du bénévolat. Quand c'est rendu que le bénévolat se présente devant une commission des transports pour avoir des tarifs, je m'excuse, mais ce n'est plus de la spontanéité de bénévolat pour moi. Je le dis comme je le pense, le plus sincèrement du monde.

Le bénévolat, c'est du monde qui accepte de mettre temps, énergie puis de faire assumer des petites dépenses, minimes, parce que c'est leur choix de donner une semaine, de donner deux semaines. Mais là, c'est des registres puis c'est des commissions de transport qui se prononcent sur des tarifs. Je vous avoue que je suis inquiet, personnellement, de ce qu'est en train de devenir le bénévolat. Je le dis comme je le pense, comme je le sens, parce que, dans votre cas, vous dites: Le montant des frais remboursés à un transporteur bénévole ne sera plus fixé par la CTQ. Vous vous réjouissez de ça ou, en tout cas, vous dites que vous êtes favorables à ça. Puis, dans un deuxième temps, par contre, vous dites: Il faut

continuer à faire du bénévolat. Et, si tel est le cas, je trouve que vous remplacez, par votre mémoire, un peu le sens du bénévolat.

Vous allez parler avec vos bénévoles: Combien tu me charges pour accompagner quelqu'un? Un accompagnateur, ce n'est pas un transporteur nécessairement, ça. Moi, je peux avoir 65 ans puis j'ai une madame sur ma rue qui me demande de l'accompagner, je ne suis pas obligé d'y aller à 0,34 \$ ou à 0,29 \$ du kilomètre, je peux prendre un moyen de transport en commun qui est bien intégré dans le tout puis j'accompagne. Je veux vous entendre là-dessus. Parce que je trouve que le sujet est en train de dévier. On est en train d'opposer la notion de bénévole... Puis je profite du fait que vous nous le soulignez. Moi, en tout cas, je veux voir clair dans ça.

M. Beauparlant (Robert): Moi, peut-être, ce que je peux rajouter au niveau du bénévolat et des tarifs, c'est une contribution à l'utilisation d'un véhicule automobile, puis ça, ça a été clairement identifié. Je pense qu'aujourd'hui on se retrouve... c'est peut-être une forme de démocratisation du bénévolat. Anciennement ou dans les années soixante et cinquante et avant, c'est ceux qui avaient les moyens qui pouvaient faire du bénévolat. Ils appelaient ça des dames patronnesses, dans certains milieux, et tout ça. On se retrouve avec une population qui est de plus en plus hypothéquée et de plus en plus isolée, et on a beaucoup de bénévoles qui ont du temps à donner selon leur condition sociale, peut-être plus que d'autres qui travaillent maintenant, et je pense que ça permet à l'ensemble des couches de la société de pouvoir pratiquer du bénévolat.

Parce que, oui, c'est vrai que, quand on donne 0,29 \$ du kilomètre, ça va peut-être coûter 10 \$ d'essence puis ça va lui donner 29 \$, mais je pense qu'il y a des études qui font qu'il y a une dépréciation. Et je pense que c'est accepté par le gouvernement, juste avec le 0,34 \$ qu'il donne à ses syndiqués, c'est accepté couramment dans le milieu que, minimalement, on rembourse les coûts que ça coûte. Et le 0,29 \$ ne couvre pas l'ensemble des frais, c'est des frais variables, en grande partie.

M. Chevette: Mais vous vous prononcez, M. Beauparlant, à la page... de votre mémoire, en ce qui concerne la proposition 43, vous dites ceci: «La fixation des frais d'utilisation par la Commission des transport du Québec serait remplacée par une contribution aux frais d'utilisation d'un véhicule, comme c'est le cas pour le covoiturage.»

M. Beauparlant (Robert): Ça, c'est une proposition qui vient du livre vert. Ce n'est pas nous qui l'avons écrite, là.

M. Chevette: Oui, mais vous nous dites: Nous sommes en accord avec la modification proposée.

M. Beauparlant (Robert): Oui, c'est ça. Oui, parce que...

M. Chevette: Non, mais, si vous êtes d'accord avec la proposition proposée, vous êtes d'accord avec le livre vert.

M. Beauparlant (Robert): Si on a la bonne interprétation de la proposition, c'est que ça ne serait plus à la Commission de fixer le tarif et ça serait au conseil d'administration, selon ce qui est permis et reconnu par le gouvernement et le C.A.

M. Chevette: Non, mais, si ce n'est plus la Commission des transports, la Commission des transports ne fixera plus de tarifs tant du kilomètre.

M. Beauparlant (Robert): C'est ça.

M. Chevette: On lui enlève le pouvoir de le faire.

M. Beauparlant (Robert): C'est ça.

M. Chevette: Chaque groupe de bénévoles ou un des bénévoles pourraient négocier avec un seul conseil d'administration.

M. Beauparlant (Robert): Tant que c'est reconnu dans des normes acceptables.

M. Chevette: S'il arrive à Jolimont, à Chertsey... Vous n'êtes plus à Chertsey. Vous êtes où?

M. Beauparlant (Robert): On est encore à Chertsey.

M. Chevette: Vous êtes encore à Chertsey. Donc, si vous êtes à Chertsey, il vous arrive un gars puis il veut aller à Montréal pour accompagner Mme Richer, l'ancienne présidente de la commission scolaire de Chertsey.

M. Beauparlant (Robert): Elle n'en a pas encore besoin.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Elle n'en a pas encore besoin, mais supposons qu'elle en a besoin.

M. Beauparlant (Robert): O.K.

M. Chevette: Si elle en a besoin, là, puis si elle veut aller à l'hôpital Notre-Dame de Montréal, puis vous avez un budget, puis le conseil d'administration vous dit: Bien, écoute, là, tu vas payer les frais de gazoline, puis il y en a un qui veut y aller puis il veut l'accompagner, ça, j'appelle ça du bénévolat, j'appelle ça une participation à la collectivité.

M. Beauparlant (Robert): Moi, je pense que tant...

M. Chevette: Mais, si j'y vais à un coût fixe, je suis quasiment un taxi. Vous me dites vous-même qu'il y a des frais, il y a des gens qui montent jusqu'à x centaines de dollars par semaine. J'en connais, moi. Vous connaissez notre petit milieu, nous autres. Il y a des bénévoles qui collent aux portes pour aller à Montréal.

M. Beauparlant (Robert): Mais je comprends, dans...

M. Chevette: Savez-vous qu'il y en a qui y vont quatre fois par semaine, à Montréal?

M. Beauparlant (Robert): C'est possible, mais je comprends, dans un milieu urbain, que peut-être — je prends même Joliette dans un milieu urbain — ce n'est pas la même problématique au niveau du remboursement. Puis je pense que les bénévoles ne te chargent pas au kilomètre, quand il font du transport de popote, et tout ça.

M. Chevette: Non.

M. Beauparlant (Robert): Nous autres, on a trois personnes...

M. Chevette: Émilie Gamelin ne paie pas tout à fait pareil.

M. Beauparlant (Robert): Il y a des ententes qui sont en bas de ce qui est supposé être et non en haut. Nous, on a un territoire où on a trois personnes au kilomètre carré. On pourra mettre des compagnies de taxi tant qu'on voudra à l'intérieur de ça, mais je ne pense pas qu'elles pourront arriver à couvrir Saint-Michel, Saint-Donat et Saint-Félix. Ça va en prendre beaucoup plus que les 19 permis qu'on a présentement.

M. Chevette: Mais, si je faisais la preuve qu'à Chertsey il y a un bénévole qui fait plus que les chauffeurs de taxi de la place, qu'est-ce que vous diriez, vous?

M. Beauparlant (Robert): Moi, je vous dirais peut-être qu'il faudrait revoir le nombre de permis de taxi qui ont été émis pour pouvoir permettre à ceux qui sont là...

M. Chevette: Mais il n'en pullule pas à Chertsey, là. Vous ne vous enfargez pas dans les permis de taxi, à Chertsey.

M. Beauparlant (Robert): Il y en a cinq à Rawdon pour une population de 7 000, là. C'est ça.

M. Chevette: Mais, à Chertsey, il y en a combien?

M. Beauparlant (Robert): C'est Rawdon qui couvre Chertsey.

M. Chevette: Combien il y en a au lac Paré?

M. Beauparlant (Robert): Au lac Paré, il n'y en a pas.

M. Chevette: Il n'y en a pas. Combien il y en a à Entrelacs?

M. Beauparlant (Robert): Il n'y en a pas. Il n'y en a pas à Notre-Dame-de-la-Merci non plus.

M. Chevette: Bon. Il n'y en a pas là, il n'y en a pas là, il n'y en a pas là. Les cinq de Rawdon font foi pour les cinq.

M. Beauparlant (Robert): C'est pour ça qu'on vous dit que, dans le fond, le transport bénévole est quand même important parce qu'on ne couvre pas le territoire avec le taxi.

M. Chevette: Non, mais je ne cherche pas à vous accabler. Je vous l'ai dit, votre proposition me permet d'ouvrir le débat, parce que vous dites que vous êtes en désaccord justement avec le fait que la Commission des transports fixe des tarifs. Ce que je veux vous dire, c'est que la notion de bénévolat, si c'est rendu quelque chose qui est tarifiable au transport, je pense qu'on perd le sens et la notion de bénévolat. Et je vous le dis avec beaucoup de conviction. Parce que, moi, quand c'est rendu qu'un bénévole court après moi pour avoir un tarif, ça veut dire que — wo! — son bénévolat, sa foi, là, en l'oeuvre, je peux-tu vous dire qu'elle me touche pas mal moins puis j'ai pas mal moins la chair de poule quand il me plaide pour l'argent.

M. Beauparlant (Robert): Mais un bénévole qui a environ 500 \$ de revenus par mois et qui a environ 40 heures de bénévolat à mettre, pas nécessairement en transport, il peut avoir la foi tant qu'il voudra, mais son auto ne marche pas avec la foi.

M. Chevette: Ça, je le comprends.

M. Beauparlant (Robert): Ça fait que c'est plus ça, à ce niveau-là. Puis, vraiment, c'est une contribution pour l'utilisation du véhicule, et il n'y a aucune rémunération à ce niveau-là. Et, quand je vous disais tantôt qu'un transport c'est une moyenne de quatre heures, bien, quatre heures, je suis très conservateur, c'est plus cinq heures et six heures, dans notre territoire. Je pense que la foi, il l'a dans son quatre à cinq heures d'attente qu'il va passer avec le bénéficiaire, là. Puis qu'on le compense, ça nous permet juste de pouvoir recruter des gens qui vont avoir le potentiel de faire de l'accompagnement et la patience et la volonté, là. Ça fait que je pense que la notion du bénévolat existe encore. Mais ça permet de démocratiser le bénévolat. Moi, je pense que c'est ça qui est arrivé dans les dernières années, c'est

qu'on permet à toutes les couches de la société de pouvoir s'impliquer dans le bénévolat.

M. Chevette: Mais vous reconnaissez que ça doit être une entente entre le conseil d'administration et les bénévoles.

M. Beauparlant (Robert): Oui.

M. Chevette: Puis c'est ça que vous recommandez.

M. Beauparlant (Robert): Moi, je pense que tant qu'on reste à l'intérieur des cadres permis et reconnus, qu'on laisse la latitude au conseil d'administration, je pense que c'est les meilleurs gestionnaires des fonds qui...

M. Chevette: Puis vous ne vous opposez pas au registre. Vous en avez un.

M. Beauparlant (Robert): On en a, des registres, ça fait une dizaine d'années.

M. Chevette: Puis vous êtes prêts à les ouvrir.

M. Beauparlant (Robert): Ça, il faudrait qu'on négocie éventuellement au niveau de la confidentialité, mais ça...

M. Chevette: Reconnaissez-vous, par contre, que ceux qui sont vos bailleurs de fonds... c'est l'ensemble des taxes des Québécois et Québécoises?

M. Beauparlant (Robert): Pour une partie des finances qu'on a.

M. Chevette: Pour une partie des fonds.

M. Beauparlant (Robert): Oui.

M. Chevette: Est-ce que vous reconnaissez, à ce moment-là, qu'on est redevable devant ces bailleurs de fonds là, comme État?

M. Beauparlant (Robert): On rend nos comptes à chaque année à tous les bailleurs de fonds qu'on a. Si on en a cinq, sur différents, il y a des rapports qui rentrent avec des comptables agréés...

M. Chevette: Ce que je voulais juste souligner puis ouvrir une porte, puis c'est un message que je passe par votre intermédiaire à d'autres, si on administre et on gère les taxes des citoyens et citoyennes québécois, on doit savoir ce à quoi c'est utilisé. Si c'est utilisé pour des salaires déguisés, il y a des paiements d'impôts qui doivent suivre. Si c'est utilisé pour des paiements véritables de bénévolat, c'est une autre analyse qu'on doit faire. Puis c'est dans ce sens-là, je pense, qu'on doit se comprendre.

M. Beauparlant (Robert): Nous, ce qu'on couvre à l'intérieur des services qu'on offre, c'est ce qu'on enregistre justement sur notre logiciel de gestion de transport. Et, si on a des bénévoles qui se font des runs au noir — excusez l'expression, là — on ne les couvrira pas. Et ils sont avertis depuis 1994 que, si jamais ils se montaient un circuit comme ça, ils connaissent les peines, c'est 1 000 \$ à 3 000 \$ d'amende. Ils ont eu le cas de Sainte-Anne-des-Plaines qui s'est fait saisir son auto. On a informé l'ensemble de nos bénévoles des conséquences. Là, c'est à eux autres de vivre avec. Mais on ne couvrira pas même notre meilleur bénévole, s'il s'est fait une run au noir. Je pense qu'on ne veut pas avoir de problèmes. Ça fait 20 ans qu'on en fait du transport, on veut continuer à bien dormir le soir.

M. Chevette: Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est, en vous signalant qu'il reste trois minutes du côté ministériel.

• (16 h 10) •

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui. Merci. Tantôt, vous avez fait allusion à l'effet que... vous avez demandé: Retirez-nous, excluez-nous d'une future loi parce qu'on est capables localement de s'arranger avec le transport, avec le bénévolat. Quand vous dites «au niveau local», est-ce que c'est strictement la relation de vos associations de bénévolat et les services de santé ou ça pourrait être une autre instance, genre MRC ou communauté urbaine, qui pourrait prendre à sa charge la question du transport adapté ou toute autre forme de transport?

M. Beauparlant (Robert): La décentralisation, je ne sais pas si on est prêt à se rendre jusque-là. Je pense que ça prend des normes qui vont couvrir l'ensemble. Moi, ce que je reconnais de la décentralisation, c'est que c'est très disparate d'une MRC à une autre. Il faudrait minimalement que ça soit une région qui gère ça parce que les écarts sont trop grands et les moyens sont trop différents, je pense, d'une MRC à une autre.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Juste pour faire suite aux propos de M. le ministre, à la lecture des différents mémoires qu'on a eus puis avec les présentations qu'on a eues à date, là, on voit qu'on a devant nous un phénomène incroyable, une industrie comme celle-là qui a subi des assauts depuis 10, 15 ans sur son marché, son potentiel, où des gens ont subi des pertes de revenus globalement. Et, bien sûr, on identifie tout le travail des bénévoles, tous les permis aux bénévoles, tout le phénomène du bénévolat, et d'autres causes bien sûr, elle n'est pas unique.

Mais est-ce qu'au moment où on se parle le milieu des centres de bénévoles n'est pas à reconnaître un phénomène — c'est un phénomène majeur qu'on a devant nous — que les bénévoles qui font un acte social correct... C'est correct, sauf que, d'un autre côté, on voit les conséquences négatives à ça. Est-ce que, dans le fond, on n'est pas arrivé au point où on dit: Écoutez, là, ça dépasse l'entendement, il y a vraiment une démarcation à faire entre les gens qui gagnent leur vie — ils sont 10 000, 15 000 — avec cette industrie-là, les actes sociaux dont on reconnaît tous l'importance et le fait que, là, il y a des débordements considérables, ce qui fait en sorte qu'on est en train de créer de la pauvreté? Excusez, je le dis comme je le pense. Et là on a ça devant nous, puis c'est majeur, comme phénomène.

M. Beauparlant (Robert): Moi, je n'adhère pas à...

Le Président (M. Lachance): Une réponse brève, s'il vous plaît.

M. Beauparlant (Robert): Brève?

Le Président (M. Lachance): Une longue question puis une brève réponse.

M. Beauparlant (Robert): On va essayer. Je ne suis pas d'accord pour dire qu'il y a un débordement. Je suis d'accord pour dire que... J'ai entendu ce matin que la population augmente, mais la situation des gens se détériore. Si je regarde, dans le territoire, chez nous, il y a 54 % de taux d'occupation. Ça veut dire des gens à l'emploi, et tout ça. Le marché du taxi n'aura jamais cette clientèle-là. Ils sont sur l'aide sociale, ils sont au chômage, ils sont retraités, ils sont aux études. Je pense que ce n'est pas à cause des centres d'action bénévole. C'est peut-être un phénomène de société autre. J'essaie d'être bref.

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Au fond, la situation à laquelle on est confronté est assez troublante. Troublante, à plusieurs points de vue, c'est-à-dire qu'on est bien conscient de la réalité des besoins qui peuvent exister chez certaines personnes qui ont besoin d'accompagnement, mais troublante aussi dans le sens où on fait face à une réalité qui a lieu de nous inquiéter, quand on regarde, à côté, une industrie, qui est celle du taxi, où les gens paient des permis, doivent répondre à une foule d'exigences et doivent essayer de s'en tirer à travers ça pour gagner un salaire raisonnable. On sait que les conditions de travail puis les résultats sont difficiles. Et on a à vivre avec ces deux réalités-là.

Je vous avoue que, dans votre mémoire, je veux signaler la transparence que vous avez mis et vous féliciter pour ce travail-là, mais il y a des données qui sont quand même troublantes, là. Juste le rappeler, et vous l'avez dit tout à l'heure rapidement, on parle du transport bénévole,

on dit qu'il y a 71 % des tarifs au kilomètre qui se situent entre 0,40 \$ et 1 \$.

M. Beauparlant (Robert): On ne parle pas du transport bénévole, à ce moment-là. On parle des compagnies qui ont des permis de transport adapté. C'est par ça, je crois, qu'on veut nous remplacer. Je m'excuse, ce n'est pas nos tarifs. C'est dans le document qui traite du transport bénévole. C'est une étude comparative qui a été faite entre les titulaires de permis de transport adapté pour en arriver à une conclusion qui n'est pas là-dedans.

M. Bordeleau: O.K. Ça, ça n'a rien à voir avec le transport bénévole.

M. Beauparlant (Robert): Non, non, ce n'est pas du tout nos tarifs. C'est ce que ça pourrait coûter aux institutions ou aux individus si on n'était pas là.

M. Bordeleau: O.K.

M. Beauparlant (Robert): Est-ce qu'on a les moyens de se payer ça? Je ne le sais pas.

M. Bordeleau: Maintenant, ce que j'aimerais savoir, moi — je ne sais pas si vous avez des données dans votre région ou si vous en avez ailleurs — quand vous faites faire du transport accompagnement, au bout de la ligne, l'ensemble des centres d'action bénévole à travers la province, ça revient à combien, aux kilomètres qui ont été réalisés en cours d'année?

M. Beauparlant (Robert): Combien de kilomètres ou combien au...

M. Bordeleau: Non. Le montant que vous avez versé au kilomètre.

M. Beauparlant (Robert): La moyenne, avant la décision de fixation de la Commission, était de 0,29 \$ en 1996.

M. Bordeleau: Actuellement, là.

Mme Delisle: Puis là?

M. Beauparlant (Robert): Présentement, elle ne peut pas être plus élevée que 0,29 \$ parce que je pense que les centres d'action bénévole respectent la réglementation de la Commission des transports du Québec. Je pense que la Fédé reviendra en commission, vous pourrez peut-être lui poser la question.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y a d'autres sortes de rémunérations, à votre connaissance, dans les centres d'action bénévole, qui sont données en plus du 0,29 \$?

M. Beauparlant (Robert): Moi, ce que je peux vous dire, c'est que, dans notre région, je ne connais pas

d'autres formes de rémunérations qui sont données, d'autres contributions. Chez nous, c'est 0,29 \$ du kilomètre; on l'applique à la lettre. On est passé de 70 bénévoles, on est tombé à 25 bénévoles, on est remonté à 40, là on est peut-être à 50, parce qu'on a appliqué à la lettre la décision du CTQ. Ça a causé des problèmes majeurs dans un territoire comme le nôtre, à trois habitants au kilomètre carré, mais on applique à la lettre.

M. Bordeleau: Dans votre région, c'est quoi, le budget, l'année passée, par exemple, que vous avez mis, que vous avez versé à des... pour du transport bénévole?

M. Beauparlant (Robert): Le montant global de la région, on n'en est pas... On était en train de compiler l'ensemble des données. Moi, je peux vous dire, pour notre organisme, c'est 68 000 \$. D'autres organismes, ça peut être 100 000 \$. Mais c'est une moyenne d'environ 80 000 \$ en frais de transport. Une moyenne. C'est peut-être 80 000 \$, 90 000 \$.

M. Bordeleau: Excusez. Pour combien par transport, vous avez dit? Le dernier chiffre que vous avez donné, c'était quoi?

M. Beauparlant (Robert): Le montant total qu'on donne en transport ou le montant au kilomètre?

M. Bordeleau: Non, non, le montant total que ça vous a coûté, là, vous me l'avez donné.

M. Beauparlant (Robert): Chez nous, ça a coûté 63 000 \$.

M. Bordeleau: O.K.

M. Beauparlant (Robert): 63 000 \$ ou 68 000 \$, là — j'ai amené le papier. Mais, pour les autres centres, c'est... Il y a peut-être un centre qui est de beaucoup supérieur, puis les autres, c'est environ 80 000 \$, je crois.

M. Bordeleau: Il y a combien de transports bénévoles que vous faites à peu près pour un montant comme ça? Prenons le montant de 68 000 \$, là, supposons.

M. Beauparlant (Robert): Ça a été 3 000 transports.

M. Bordeleau: C'est 3 000 transports?

M. Beauparlant (Robert): Oui. Mais je peux vous dire que Saint-Michel-des-Saints est à 100 km du centre hospitalier le plus près, Notre-Dame-de-la-Merci est à 95 km de l'hôpital de Sainte-Agathe. On est une région qui est vraiment... Ça ne marche pas. C'est des distances à n'en plus finir. On a 200 km du point A au point B dans la même MRC, ça fait que...

M. Bordeleau: Quand quelqu'un vous demande du transport bénévole, est-ce que vous avez des critères — vous devez sûrement en avoir — pour accepter de faire un transport bénévole? Et c'est quoi, ces critères-là?

M. Beauparlant (Robert): On a des critères qui sont définis par chacun des conseils d'administration, mais, généralement, la clientèle qu'on prend au niveau du maintien à domicile ou du virage ambulatoire, c'est une personne âgée de 65 ans et plus; une personne handicapée physique; une personne handicapée intellectuelle; une personne en convalescence puis les familles supportant ces personnes. On a aussi les personnes à autonomie réduite suite à une hospitalisation, un accident, un traumatisme physique. On a des ententes de services avec les personnes qui sont référées par les CLSC, par la CSST, par l'IVAC, par la Société de l'assurance automobile du Québec, avec les centres hospitaliers aussi. On prend des personnes en situation d'urgence et on prend aussi l'ensemble des clientèles qui ne sont pas couvertes par un autre service.

M. Bordeleau: Dans les cas que vous mentionnez, vous décrivez, au fond, les critères par les clientèles, vous faites référence à un certain nombre de personnes. Mais est-ce que ces personnes-là, à chaque fois qu'elles font appel à vous et répondent à ces critères-là, c'est des gens qui demandent nécessairement de l'accompagnement?

M. Beauparlant (Robert): S'ils nous appellent, c'est pour un transport d'accompagnement, et ce qu'on leur demande, c'est de devenir membre.

M. Bordeleau: Non, mais ce que je veux savoir, c'est: Est-ce que, par exemple, on peut vous appeler pour vous dire: Bien, écoutez, je pars de telle place, je m'en vais à telle place, je suis un handicapé, je réponds à vos critères, vous pouvez m'envoyer un bénévole pour me transporter de telle place à telle place? Vous allez dire oui?

M. Beauparlant (Robert): Pardon?

M. Bordeleau: Si je suis une personne handicapée...

M. Beauparlant (Robert): Oui.

M. Bordeleau: ...et je vous appelle pour vous dire: Écoutez, je suis chez moi, je veux aller à telle place, vous allez dire oui?

M. Beauparlant (Robert): Si c'est une personne handicapée dans notre territoire, on ne le fait pas, on la réfère au transport adapté. On ne dédouble pas les services, mais on essaie de couvrir les clientèles non desservies qui n'ont pas les moyens.

M. Bordeleau: O.K. D'abord, les clientèles auxquelles vous avez fait référence tout à l'heure, dans

quelles circonstances vous allez leur fournir un transport adapté?

• (16 h 20) •

M. Beuparlant (Robert): C'est une personne qui — je vous ai donné les critères — est isolée géographiquement ou socialement, c'est un des critères de base, quand elle a 65 ans et plus, quand elle a un handicap physique et qu'il n'y a pas de transport adapté sur son territoire. Si ce n'est pas couvert par un autre organisme, là, on peut intervenir, mais, autrement, on réfère au service concerné.

M. Bordeleau: Si c'est une personne qui pourrait être desservie par des taxis, est-ce qu'à ce moment-là...

M. Beuparlant (Robert): Si elle a les moyens, je pense qu'elle ne nous appellera pas. Dans certaines municipalités, on n'a pas développé le transport local parce qu'il y avait des taxis. Je prends un exemple. À Saint-Félix-de-Valois, il n'y a aucun transport local qui se fait parce que les taxis sont là.

M. Bordeleau: On parle souvent dans le livre vert de donner la priorité, le droit de premier refus aux taxis. Si les taxis étaient prêts à faire ce travail-là, est-ce qu'à ce moment-là vous vous retireriez de ce genre de transport là?

M. Beuparlant (Robert): Moi, j'ai de la misère à concevoir que... C'est parce que je siège aussi au C.A. de la régie régionale. Ça fait cinq, six ans qu'on fait des plans de compression, des plans de redressement, des plans de modernisation. J'ai un petit peu de misère à concevoir qu'on se mettrait à payer les tarifs que je vous ai mentionnés tantôt, de 1 \$ à 2,50 \$ du kilomètre, quand on peut l'avoir pour 0,29 \$ du kilomètre et que les gens sont satisfaits à 89 %.

Je ne veux pas dire que les taxis n'ont pas d'utilité, mais je pense qu'on a un service qui fonctionne bien. On ne comprend pas nécessairement pourquoi on s'acharne là-dessus. Oui, je comprends que l'industrie du taxi a de la misère à arriver. Il y a eu un boom, je pense, avec l'industrie du taxi et le transport adapté, dans les années quatre-vingt, il y a eu beaucoup de permis de taxi d'émis pour pouvoir... On dit encore qu'il y a 40 % du transport adapté qui est fait par des taxis. Mais ça vivote quand même encore. Même si on enlevait les bénévoles, ça referait un autre boom puis ça revivoterait encore peut-être dans huit, neuf ans. Je pense que le problème ne se situe pas à ce niveau-là.

M. Bordeleau: Juste une dernière question parce que je veux laisser du temps à ma collègue pour intervenir. J'aimerais que vous m'expliquiez. Tout à l'heure, le ministre nous a parlé de la décentralisation. Vous avez émis des réserves à ce niveau-là, en disant: Bon, on n'est pas certain que la solution, ce serait une décentralisation. Par contre, vous nous demandez que ça ne soit plus au niveau central qu'on fasse la tarification, mais que ça soit

au niveau de chacun des conseils d'administration, ce qui est peut-être une décentralisation à l'extrême, là, où chacun des conseils va décider de la tarification. Alors, pourquoi, dans ce cas-là, vous êtes favorables et, dans le cas où on parle de décentralisation générale de la question du transport, vous avez des réserves?

M. Beuparlant (Robert): Moi, je pense qu'avant la fixation par la Commission des transports du Québec en 1997, c'était chacun des conseils d'administration qui fixait les contributions qu'il voulait rembourser aux bénévoles, et ça a toujours bien fonctionné, je ne pense pas qu'il y ait eu d'abus majeurs. Il n'y a personne qui s'est mis riche avec ça, non plus, là. Puis, je pense, ce que j'ai entendu ce matin, ça prend une certaine masse critique aussi qu'on ne retrouve peut-être pas dans certaines MRC.

M. Bordeleau: Qu'est-ce que ça donnerait de plus, monsieur, si cette décision-là se faisait au niveau de chaque conseil d'administration? Ça donnerait quoi de plus par rapport à un taux qui est fixé par la CTQ?

M. Beuparlant (Robert): Ça donnerait peut-être une plus grande flexibilité, si on regarde les fluctuations des frais variables, parce que, je regarde, aujourd'hui on est à 0,72 \$ du litre et, dans le temps de la fixation, c'était à 0,65 \$, et même il y a des études qui ont été faites à 0,56 \$ du litre. Je pense que ça amènerait peut-être un petit peu moins de branle-bas de combat pour ceux qui les reçoivent, parce que, présentement, ils n'ont pas du tout l'impression... ils sont certains que ce n'est pas rentable. Et on a des démissions même présentement parce qu'on n'est pas capable d'ajuster le taux, malgré que l'essence parte en peur.

M. Bordeleau: Ça va. Merci.

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

Mme Delisle: Merci, M. le Président. Je réalise que vous représentez un organisme qui est quand même plus en région, par opposition à des organismes comme le Centre bénévole de Québec ou l'Action bénévole de Québec ou de Montréal, où il y a beaucoup plus de clientèles puis il y a beaucoup plus de monde. Mais, puisque vous êtes la personne qui est là pour représenter un centre d'action bénévole affilié, je vous dirais bien franchement, je partage l'opinion du ministre des Transports lorsqu'il se questionnait sur la notion de bénévolat. Il manquait juste une expression dans votre mémoire — puis je ne le critique pas, c'est un constat que je fais — il manquait juste des termes comme «qualité de la main-d'oeuvre», ou des trucs comme ça, pour nous faire quasi comprendre que ce n'est pas des jobs mais presque des jobs, ça, là. Bon. Un point.

Vous avez parlé de rentabilité. Vous venez de dire: Il faudrait peut-être qu'on ait plus de flexibilité par rapport aux remboursements, finalement, parce que, quand les

tarifs ont été décidés par la Commission des transports, à l'époque, l'essence coûtait moins cher qu'aujourd'hui. Mais je ne comprends toujours pas encore pourquoi on ne peut pas avoir de taxis qui fassent ce travail-là. C'est quand même une industrie qui est existante. Je n'ai rien, mais absolument rien contre les gens qui font du bénévolat, qu'on se comprenne, là, mais j'ai un peu de difficulté... Puis notre collègue tout à l'heure a franchi un pas en disant: Est-ce qu'on va créer plus de pauvreté en permettant... Parce que c'est un peu ce que notre collègue a dit tout à l'heure: Est-ce qu'on n'est pas en train de créer plus de pauvreté en instaurant un système de transport parallèle pour des gens qui en ont besoin?

Puis mon collègue, ici à droite, le porte-parole pour l'opposition, vous donnait des exemples de gens qui seraient de possibles utilisateurs de ces services-là. Moi, je vais vous en prendre un exemple: une dame qui se fait opérer dans un pied, qui a, supposons, 79 ans, qui, en temps normal, peut bouger, peut prendre le transport en commun, mais qui, parce qu'elle est handicapée temporairement, doit se déplacer puis aller voir son médecin. Est-ce que cette dame-là, si elle vous appelle, vous allez lui faire un transport, vous allez lui organiser un transport? Honnêtement, là.

M. Beuparlant (Robert): Vous me dites une dame de quel âge?

Mme Delisle: De 78, 79 ans.

M. Beuparlant (Robert): Je pense qu'on va... Ce qu'on offre, ce n'est pas un service de transport de porte-à-porte. Je pense qu'on a un service de transport accompagnement, et on va accompagner la dame dans tous les niveaux de l'hôpital.

Mme Delisle: Mais pourquoi le chauffeur de taxi ne peut pas faire ça?

M. Beuparlant (Robert): Le chauffeur de taxi peut le faire. Le chauffeur de taxi, l'accompagnement qu'on offre... Je pense qu'on insiste sur le transport, mais je pense que le service, c'est un service d'accompagnement médical qu'on offre qui comprend un transport. Ça fait que la clientèle qu'on a est souvent confuse et souvent a de la misère à interpréter ce que le médecin peut lui avoir dit. Et nos bénévoles vont même assister, dans certains cas, aux consultations. Les bénévoles vont ramener des informations aux intervenants de centres de jour ou d'hôpitaux de jour ou aux CSLC. Je pense qu'on a une notion d'accompagnement qu'il ne faut pas peut-être mettre de côté. Et, quand on parle de transport, c'est un des éléments. Mais c'est vraiment plus un service d'accompagnement médical qu'on offre, et il y a du transport avec. C'est la différence avec un chauffeur de taxi.

Le chauffeur de taxi peut le faire. Les négociations qu'il y a eu présentement, c'est entre 12 \$ et 14 \$ de l'heure qu'ils veulent le faire. C'est là que je vous dis

qu'après cinq ans de plans de redressement et de plans de modernisation, et de tout ça, je ne comprends pas qu'on veuille aller dans cette direction-là. Mais, au niveau du transport, je crois que les taxis ont leur place, il n'y a aucun problème, mais peut-être pas à n'importe quel prix.

Le Président (M. Lachance): Alors, monsieur, mesdames du Regroupement des centres d'action bénévole affiliés de Lanaudière, merci pour votre participation aux travaux de cette commission. On voit qu'il y aurait beaucoup de choses à dire, mais le temps est limité, et je dois en faire la gestion de façon assez rigoureuse. Alors, merci.

M. Beuparlant (Robert): On va répondre à vos questions par écrit, s'il le faut.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite immédiatement les représentants de l'Association du transport adapté médicalisé du Montréal métropolitain à bien vouloir prendre place à la table.

Je demanderais au porte-parole de s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

Association du transport adapté médicalisé du Montréal métropolitain

M. Cotton (Mario): Merci, M. le Président. Mon nom est Mario Cotton. Je suis porte-parole de l'Association du transport adapté médicalisé du Montréal métropolitain. Les gens qui m'accompagnent sont, à ma droite, M. Richard Auger, qui est président du Groupe des investissements Richard Auger et Transport médical du Grand Montréal; à ma gauche, M. Raphaël Sébastianelli, président de la compagnie Aidbus; et M. Mario Brisson, qui est président de la compagnie Trans-Médic. Et moi-même, je suis directeur général de la compagnie Médicar.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, messieurs. Et, encore une fois, vous avez, à partir de maintenant, 15 minutes pour présenter votre point de vue sur le document.

M. Cotton (Mario): Merci, M. le Président. L'annonce d'une réforme dans le domaine du transport par taxi, tant qu'à nous, ne peut être que positive. Au moins, le brassage d'idées, qui va se transposer par des règlements ou par des lois, va sûrement améliorer quelque chose. D'ailleurs, c'est le but.

• (16 h 30) •

Nous, on est dans le domaine du transport par autobus. Pourquoi on tient à faire une intervention auprès de la commission? Parce qu'on pense que vous devez prendre des décisions éclairées et, en ce sens, on tient à vous amener une vision un peu différente, peut-être, des interventions qui vont avoir existé ou qui vont être présentées devant vous.

Qui sont les membres de l'Association? On est tous des détenteurs de permis de la Commission des transports. On a un créneau d'activités très spécialisé, qui est le transport adapté médicalisé principalement pour la région de Montréal métropolitain et principalement pour une clientèle institutionnelle. On n'est pas des nouveaux dans le domaine du transport, les entreprises existent depuis 31 ans, ça fait 31 ans qu'on fait le type de travail qu'on fait actuellement, et on dessert principalement les centres hospitaliers, les centres d'accueil, les CLSC, les centres hospitaliers de soins de longue durée, les centres de jour, les hôpitaux de jour. On est disponible sept jours par semaine, 24 heures sur 24, et ce, 365 jours par année. On fait six transporteurs pour le Montréal métropolitain, plus de 103 000 transports par année, ce qui n'est pas négligeable, et avec 60 véhicules minibus adaptés. Mais on ne fait tellement pas de bruit qu'on n'est pas connu. On est juste à la limite entre ce qui se transporte par taxi et ce qui se transporte par ambulance. La différence entre l'ambulance et notre type de transport, c'est le niveau de médicalisation, sinon on a la même clientèle, le même type de travailleurs, la même clientèle institutionnelle, les mêmes sources de revenus avec les mêmes compressions, mais on transporte quand même 103 000 personnes, pour l'île de Montréal, par année.

On vous dit dans notre mémoire qu'on va au-delà de ce qui s'appelle un simple transport. On a une responsabilité d'accompagnement — l'intervenant précédent mentionnait un peu la même situation — on prend les gens de chambre à chambre, on doit prendre le dossier médical, on doit amener les clients, qu'on transporte au département de traitement d'un centre hospitalier, on doit les ramener en fin de traitement, mais c'est principalement une clientèle qui doit être transportée en chaise roulante, dans un véhicule adapté pour transporter les gens en chaise roulante de façon sécuritaire. On se distingue des autres types de transport adapté qu'est le taxi ou que sont les transporteurs publics, comme la STCUM, la STL, la STRSM, parce qu'on ne fait pas de porte à porte, on fait de chambre à chambre. On a une clientèle qui a souvent une problématique médicale complexe qui amène nos gens à avoir une formation adéquate pour faire face à ce type de clientèle là. Je vais vous en parler un peu plus loin.

● (16 h 40) ●

La clientèle se compose de personnes âgées, de personnes malades, de personnes qui souffrent de maladie mentale, de personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer, de maladies dégénératives, des cas de contagion, des gens qui sont handicapés permanents, des gens qui sont handicapés temporairement par la maladie. Comme je l'ai dit tantôt, on est à la limite du transport par ambulance. C'est un transport qui ne nécessite pas d'être transporté en ambulance, avoir une surveillance médicale constante avec un technicien ambulancier qui est assis à côté de la personne, puis que la personne est transportée sur civière, mais on doit avoir la même attention et la même attitude auprès de notre clientèle.

Ça permet aux institutions du réseau de la santé d'avoir un transport à un bien meilleur coût que le

transport ambulancier parce que ça nécessite du personnel de moins, des équipements qui sont moins dispendieux. On est obligé de transporter les gens directement de leur lit, bien souvent, de les protéger contre les variations de température, de leur fournir des couvertures, adaptées aux chaises roulantes, de leur fournir souvent la chaise roulante parce que les institutions ne laissent pas sortir leur équipement — il faut les transporter — il faut souvent laisser au département du centre hospitalier, pour le traitement, notre équipement, jusqu'au retour du patient.

On a aussi à rencontrer souvent une problématique de biorisques. On doit utiliser des gants, des masques dans des cas de contagion. Nos autobus sont obligés d'être équipés de support à oxygène pour transporter les gens qui ont leur propre cylindre d'oxygène. On a, dans certains cas, des convertisseurs de courant; notre clientèle institutionnelle nous demande d'avoir des convertisseurs de courant pour être capable de transporter des équipements médicaux et de les brancher pendant le transport. Notre travail est plus compliqué. Ça vous montre en quelques mots la complexité du travail qu'on fait. On ne pense pas, dans un premier temps, que ça puisse être transféré au monde du taxi.

Notre personnel, c'est plus que des chauffeurs; pour nous autres, ce sont des techniciens. On pense que ces gens-là ne font pas seulement que conduire un véhicule — c'est une partie du travail. Ils ont bien plus à accompagner des gens, à les rassurer pour leur transport. Prenez une personne âgée qui doit aller passer un traitement au centre hospitalier, qui n'est pas accompagnée dans la majorité des cas, cette personne-là est insécure, on doit assurer et voir que notre personnel ait une sensibilité dans le travail qu'ils font, auprès d'une clientèle qui est très hypothéquée bien souvent.

Ça nous a amenés à travers le temps à dispenser de la formation à notre personnel. En plus de la formation qui est exigée par les normes du transport, entre autres la loi n° 430, on dispense à notre personnel une formation pour le transport des personnes handicapées. Ils sont tous certifiés en réanimation cardiorespiratoire, ils ont une certification en premiers soins d'urgence, ils ont une formation en approche du patient psychiatriqué et en gériatrie. Il y a certaines parties de ces formations-là qui sont en voie d'être données. Il y en a une partie qui est déjà donnée, mais c'est notre souci que l'ensemble de notre personnel possède cette formation-là. On a un personnel d'expérience avec des connaissances qui correspondent aux besoins particuliers de la clientèle.

Une réforme du taxi, oui, mais pas au détriment de notre industrie. Comme je l'ai dit tantôt, une réforme dans le taxi, à la limite, ça ne nous regarde pas. Mais, lorsqu'on lit, dans le livre vert, la proposition 44 où on veut donner un droit de premier refus au monde du taxi pour la clientèle institutionnelle, ça veut dire, dans un premier temps, que... pourtant, on est des transporteurs qui relèvent du même ministère, à la limite de la Commission des transports, et on comprend mal que, nous qui possédons des permis de la Commission des transports, qui devons aussi correspondre aux exigences de la loi

n° 430 pour les véhicules lourds, du jour au lendemain, si cette proposition est adoptée, on se retrouve rayés de la carte parce qu'on n'est pas dans un marché de compétition égale. Ça mettrait fin à l'ensemble des emplois qui sont générés dans notre domaine, ça mettrait fin aussi à une expertise qui existe depuis au moins 31 ans pour une clientèle qui nécessite ce type d'expertise là.

On pense que la proposition 44 donne l'impression d'offrir un nouveau type de service de transport aux institutions. On vous dit que ce n'est rien de plus faux. D'ailleurs, la réglementation du transport adapté de la Commission des transports du Québec accordée déjà ce droit au transport par autobus, entre autres à l'article 7 de la Loi des transports, au chapitre T-12, où il est dit qu'«un transporteur lié par contrat avec un établissement auquel s'applique la Loi sur la santé et les services sociaux est exempté de l'obligation d'être titulaire d'un permis pour les services de transport qu'il fournit aux bénéficiaires visés par ce contrat s'il est déjà titulaire d'un permis de transport par autobus ou s'il est un transporteur scolaire qui remplit la condition visée au paragraphe 1 de l'article 5». Donc, on est obligé — ça existe déjà pour notre domaine — d'effectuer des transports pour ces institutions-là.

Dans notre domaine, on subit depuis les 10 dernières années les compressions budgétaires que les institutions ont subies. Ça a fait en sorte que, depuis pratiquement 10 ans, il n'y a pas d'augmentation de nos tarifs. Même si le prix de l'essence et le prix des véhicules montent, on est obligé de faire plus avec bien moins. On s'est retrouvé avec des entreprises dont la situation financière est déjà difficile. Actuellement, il y a des regroupements qui se font parce qu'il faut réinventer. Il y a des regroupements qui se font avant de fermer les entreprises. Mais la venue d'une telle proposition, ça ferait en sorte de mettre fin à l'existence précaire des entreprises qui existent actuellement et qui font déjà un travail impeccable pour la population qu'on dessert.

Il y a aussi des coûts indirects qui vont être occasionnés par une proposition semblable. Ça existe déjà, les taxis, à Montréal, qui transportent des patients adaptés, qui les prennent de porte à porte, ça veut dire que l'établissement est obligé de prendre du personnel pour prendre de la chambre et amener le patient jusqu'au pas de la porte. Ça, c'est un coût indirect qui est réfilé aux institutions du réseau de la santé.

En conclusion, on pense qu'il est faux de prétendre que cette ouverture au monde du taxi améliorerait le service de notre clientèle, mais ça causerait la fermeture et la faillite de nos entreprises, ça créerait une perte de plus de 100 emplois pour la région de Montréal et 250 pour le Québec, la perte d'une expertise pour une clientèle démunie, une augmentation directe de la charge de travail du personnel des institutions du réseau de la santé. On pense que, ça, c'est des éléments qui doivent être pris en considération, puis on pense que vous devez décider qu'une réforme ça ne doit présenter que des éléments positifs, pas au détriment d'une partie du service qui est donné.

En conclusion finale, comme on vous disait, le transport qu'on effectue, ça se rapproche de beaucoup du transport ambulancier, mais pourtant on est régi par la même norme et les mêmes règlements du transport en vrac. Il manque la dimension qu'on vient de vous exprimer, la dimension médicale, la dimension humaine des lois qui nous régissent. Puis pourquoi toucher à ce qui marche actuellement alors qu'il y a déjà, je pense, ce qu'on entend, énormément de problèmes dans le monde du taxi. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Cotton.
M. le ministre délégué aux Transports.

M. Baril (Arthabaska): Merci, M. le Président. D'abord, je vous remercie de vous être donnés la peine de présenter votre point de vue à cette commission et je vais avoir quelques questions. Après, je laisserai le temps à mes collègues de pouvoir questionner à leur tour.

Vous mettez beaucoup l'accent, dans votre présentation, sur la possibilité, avec ce qui est proposé dans le livre vert, votre possibilité, je vais dire, de disparaître. Vous vous sentez beaucoup menacés. Pourtant, vous nous avez décrit, puis je ne doute aucunement de ça, que vous donnez un service de qualité. Vous avez des employés qualifiés. Vous semblez — en tout cas, à vous entendre, parce que je ne connais pas vos services personnellement parce que, selon moi, vous êtes plus concentrés à Montréal, et, moi, je suis en région — donc, vous semblez beaucoup transporter surtout ce qu'on appelle des cas lourds, et vous faites de l'accompagnement en plus, aussi — je dis «en plus», mais en plus de tout ça — donc, ce que, souvent, le taxi lui-même ne fait pas. Donc, c'est pour ça que j'aimerais que vous m'expliquiez un peu pourquoi vous vous sentez menacés, sous l'objectif du livre vert, de permettre aux taxis d'avoir le droit de premier refus. Je ne peux pas comprendre... en tout cas, je ne sais pas pourquoi, ça, ça menace tant l'existence de vos entreprises.

M. Cotton (Mario): Quand vous parlez aux institutions de la santé, quand vous parlez au directeur des soins professionnels ou à l'infirmière-chef, dans leur cas — je ne pense pas que la proposition 44, ce serait eux qui gèreraient les soumissions et l'ensemble de la distribution des contrats — je ne pense pas qu'on serait menacés. Mais, quand on fait affaire avec le gestionnaire qui, lui, a une vision comptable de ces sources financières, qu'on offrirait au monde du taxi l'opportunité d'avoir, dans un premier temps... que les taxis viennent à avoir accès aux contrats de transport adapté, qu'on leur donnerait l'impression qu'ils sont capables de faire le travail, ils se retrouveraient automatiquement avec un problème, parce qu'ils seraient obligés de rajouter du personnel. Mais ça, ça serait, à première vue, un trompe-l'oeil. Parce que, nous, dans notre secteur — naturellement, les autobus coûtent beaucoup plus cher qu'un taxi adapté — on ne serait pas compétitif avec le monde du taxi. Puis, en plus, la proposition 44 nous dit qu'on

n'aurait même pas le droit d'appliquer sur la soumission, dans un premier temps, avec des véhicules qui sont différents. Ça fait qu'automatiquement, ce n'est à notre avis pas seulement qu'une impression: on serait drôlement menacés.

M. Baril (Arthabaska): Mais, aujourd'hui, à l'heure où on se parle, vous autres, vous avez un permis de la Commission des transports. Combien coûte votre permis, à peu près?

M. Cotton (Mario): On n'a pas de coût de permis dans notre cas.

M. Baril (Arthabaska): Il doit y avoir une dépense, ça doit être 10 \$, 15 \$, 20 \$, je ne sais pas combien. Il est gratuit?

M. Cotton (Mario): Oui, il y a des frais de renouvellement de, je pense, une soixantaine de dollars par année.

M. Baril (Arthabaska): Bon, admettons 100 \$ par année, tandis qu'un permis de taxi... J'ai participé, hier, à la commission, puis on m'a dit qu'un permis de taxi, ça peut varier, on me disait, de 12 000 \$ à 80 000 \$ et quelques. Donc, déjà là, vous êtes en bien meilleure posture pour négocier un prix avec l'établissement, un coût de déplacement avec l'établissement. En plus, l'établissement faisant affaire avec vous, et avec la description des véhicules, avec l'équipement qu'il y a dedans, dont vous nous avez fait part tout à l'heure, et l'accompagnement que vos membres, les employés, font, je doute fort que le taxi ou un taxi va se spécialiser sous la même forme. Le taxi peut faire des cas plus légers, mais je douterais qu'il aille dans votre champ de compétence, si vous me permettez.

M. Cotton (Mario): Pourquoi, dans ce cas-là, leur donner un droit de premier refus?

M. Baril (Arthabaska): Bah! En tout cas, la question est posée. L'objectif, c'est de voir ce qu'on peut faire. Parce que tout le monde est informé de la problématique qu'il y a dans le taxi, donc on essaie de voir comment on peut améliorer la situation.

M. Cotton (Mario): Mais on ne pense pas que c'est par la voie d'ouvrir un marché qui pourrait à première vue leur apparaître intéressant, de leur ouvrir un marché dont ils ne disposent ni de la compétence, ni du personnel, ni des équipements. On ne pense pas que c'est régler le problème du monde du taxi que de leur donner l'apparence d'avoir un nouveau marché. Parce qu'à Montréal, des taxis, il y en a beaucoup, ils se cherchent souvent de l'ouvrage. On ne pense pas que ce soit un service ni à leur rendre, ni à rendre à la clientèle qu'on dessert, en leur faisant accroire qu'ils seraient capables de le faire.

● (16 h 50) ●

M. Baril (Arthabaska): Oui, mais l'établissement, quand même, quand il vous confie un de ses patients, un de ses commettants, la responsabilité de l'établissement... Il va confier son patient à quelqu'un qui est capable de le prendre de sa chambre ou de la porte de l'établissement puis aller le reconduire puis le ramener. Il faut quand même leur faire confiance. Il ne confiera pas son client, si on peut dire, à n'importe qui sans s'assurer de la qualité du service qu'il peut avoir.

M. Cotton (Mario): En théorie, c'est ça; en pratique, c'est autre chose. Parce qu'on vit déjà en parallèle avec le monde du taxi. Il y a un centre hospitalier, à Montréal, qui est desservi par des taxis adaptés, et ce n'est pas nécessairement des véhicules qui sont complètement adaptés. On fait attendre les personnes dans le hall d'entrée de l'hôpital, en attendant que le taxi soit disponible, on les amène à l'autre centre hospitalier ou au centre d'accueil, puis on les laisse à la porte, puis on les rentre sur le pas de la porte, puis quelqu'un doit venir les chercher. On ne pense pas que ça, c'est vraiment la qualité de service. Pourtant, ça a été décidé dans un grand centre hospitalier de Montréal parce que les compressions — vous en avez sûrement entendu parler pas mal plus en détail que je peux en avoir entendu parler — qu'il y a eu dans le réseau de la santé, ça a fait en sorte que les décideurs ont pris des décisions de ce genre-là, au détriment de la sécurité des patients.

M. Baril (Arthabaska): C'est parce que ce que l'on essaie de faire aussi... c'est que nous avons un certain nombre de plaintes de la part de handicapés à l'effet qu'ils ont de la difficulté à obtenir un service de taxi pour leur transport, pour leurs besoins. Donc, c'est pour ça que, je pense, on essaie de solutionner le problème en ouvrant la porte pour qu'un certain nombre de propriétaires de taxi puissent s'équiper pour répondre aux besoins, parce qu'on a des plaintes à l'effet que, bon, il n'y en a pas assez, il n'y en a pas. Ils n'ont pas de réponse.

M. Cotton (Mario): Oui, mais regardez, à Montréal, vous avez une flotte de 60 véhicules, c'est nos propriétés, qui ne sont pas nécessairement utilisés le soir et les fins de semaine. Ils sont utilisés principalement le jour. Si on était subventionné au même niveau que les transporteurs de cités et villes pour offrir à ces gens-là qui ont besoin d'avoir, pour leurs besoins, du transport adapté, on pourrait mettre nos équipements à leur disposition. Mais on ne peut pas transporter les gens au même tarif qu'un ticket d'autobus quand on n'a aucune subvention puis qu'on est à côté de la STCUM qui en a pour 30 000 000 \$. La recherche d'équipement puis de personnel compétent pour le faire, on est capable de le faire. Puis les équipements, on les a. Ne cherchez plus.

M. Baril (Arthabaska): Ça, je ne doute pas. Je vais laisser la parole à mes collègues.

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Peut-être juste compléter un peu l'information. Tout à l'heure, vous nous parliez... En fait, les quatre compagnies qui sont impliquées dans le mémoire, ça totalise 60 véhicules. C'est ça? C'est quatre-là?

M. Cotton (Mario): Non. L'ensemble des entreprises de la région de Montréal, il y a six entreprises principales.

M. Bordeleau: Il y en a six. O.K. Six ont 60 véhicules.

M. Cotton (Mario): C'est ça, oui.

M. Bordeleau: Au niveau de l'ensemble de la province, il y a combien de compagnies qui existent qui font le même genre de travail que ces six entreprises-là à Montréal?

M. Cotton (Mario): Je ne pourrais pas vous répondre. Je n'ai pas de données pour l'ensemble de la province.

M. Bordeleau: O.K.

M. Cotton (Mario): Je peux vous parler pour l'ensemble du territoire Montréal métropolitain.

M. Bordeleau: Vous autres, vous desservez Montréal, Rive-Sud et Rive-Nord?

M. Cotton (Mario): Non, principalement l'île de Montréal.

M. Bordeleau: Sur l'île de Montréal.

M. Cotton (Mario): Sur la Rive-Sud, il y a quelques autobus du même type. On va, à l'occasion, chercher des gens dans certains territoires de la Rive-Sud, mais c'est principalement... Le principal noeud d'activités est principalement sur le territoire de l'île de Montréal.

M. Bordeleau: O.K. Juste pour que je sois bien informé, la tarification, c'est fixé par la CTQ?

M. Cotton (Mario): Non. On doit déposer notre tarification à toutes les années. Les tarifs institutionnels sont aux environs d'une moyenne de 30 \$ du transport.

M. Bordeleau: 30 \$ du transport, indépendamment de la distance?

M. Cotton (Mario): Oui, mais c'est parce que, dans l'île de Montréal, les transports sont en moyenne de cinq kilomètres.

M. Bordeleau: O.K. Alors, en moyenne, c'est 30 \$ par transport?

M. Cotton (Mario): Oui, c'est ça.

M. Bordeleau: O.K. Vous parliez tout à l'heure du genre de travail que vous faites, vous parliez du transport de chambre à chambre, le transport de l'établissement. Vous disiez, je pense, si je ne me trompe pas, que vos clients, c'étaient des établissements.

M. Cotton (Mario): Oui.

M. Bordeleau: Exclusivement?

M. Cotton (Mario): Principalement. On pourrait dire que notre clientèle, c'est 95 % une clientèle institutionnelle ou un organisme payeur, qui relève des fonds publics, qu'on parle de la SAAQ, qu'on parle des vétérans, qu'on parle de la RAMQ, qu'on parle de l'aide sociale.

M. Bordeleau: O.K. Est-ce que vous faites du transport... D'institution à institution, ça, c'est clair, quand on parlait de chambre à chambre, et tout ça. Est-ce que vous en faites aussi d'institution à résidence?

M. Cotton (Mario): Oui.

M. Bordeleau: C'est quoi, les pourcentages, à peu près, d'institution à institution puis d'institution à résidence?

M. Cotton (Mario): À peu près 4 % de l'institution à la résidence ou de la résidence à l'institution. Ça nous amène souvent, parce qu'il y a des gens qui ne sont pas handicapés de façon permanente ou leur maison n'est pas adaptée, d'être obligé d'envoyer deux autobus et deux techniciens pour les ramener dans leur appartement parce qu'il y a des escaliers. Il faut descendre la chaise roulante avec le client. Donc, ça nécessite d'avoir deux personnes pour les descendre.

M. Bordeleau: Ça, c'est à peu près 4 % de l'ensemble de vos transports.

M. Cotton (Mario): Oui, de notre volume.

M. Bordeleau: Alors, essentiellement, vos clients, c'est des institutions qui vous appellent, puis c'est des transports d'institution à institution?

M. Cotton (Mario): Oui, principalement.

M. Bordeleau: O.K. Vous parliez des véhicules, et, encore là, juste pour nous informer, parce qu'on a eu des gens qui nous ont parlé des véhicules adaptés, des coûts que ça impliquait. Vos véhicules, c'est des coûts de combien, ça, quand vous achetez un véhicule dans votre domaine à vous autres, que vous l'avez équipé?

M. Cotton (Mario): Entre 60 000 \$ et 65 000 \$, tout dépendant de l'équipement.

M. Bordeleau: Entre 60 000 \$ et 65'000 \$.

M. Cotton (Mario): Oui. On parle d'un minibus adapté avec élévateur et...

M. Bordeleau: O.K. Le ministre, tout à l'heure, vous parlait des... Ça fait seulement deux jours qu'on est ici, et une des problématiques qu'on a et qui est évidente, c'est la question du transport adapté pour les personnes... disons, taxi adapté pour les personnes qui sont chez elles, et puis qui veulent tout simplement avoir un taxi et ont besoin d'un taxi adapté. Il y a un problème majeur qui existe actuellement. On nous dit qu'à Montréal il existe 50 véhicules adaptés et on nous a dit que la totalité sont à contrat avec la STCUM. Donc, ça veut dire que la personne handicapée qui a besoin d'un véhicule adapté, ou elle se met en ligne à la STCUM pour le transport adapté, avec tout ce qu'on en connaît — vous êtes conscient comme moi, on en a entendu parler; dans la région de Montréal, on attend, il y a des annulations, etc., il faut prévoir plusieurs heures à l'avance... Il n'existe pas de service pour des personnes qui veulent tout simplement prendre un taxi puis payer un coût raisonnable pour se rendre à un endroit donné, comme n'importe quelle autre personne dans la société peut appeler un taxi. Il n'y en a pas, il n'y en a aucun, qu'on nous a dit. Alors, il y a un problème, là, majeur. Ces gens-là qui veulent sortir de la maison le jour... Vous disiez tout à l'heure: Nous, on pourrait peut-être le soir, étant donné que c'est moins achalandé, avoir une certaine complémentarité. Il reste que, le jour aussi, ces gens-là ont à voyager et, à ce moment-là, vos véhicules sont passablement occupés. Donc, ça ne répond pas nécessairement à ce besoin-là.

On nous a fait référence aussi — ce matin, le groupe Kéroul, qui était ici — au fait que les touristes qui viennent à Montréal, ils ne sont plus capables de sortir de leur hôtel. Il n'ont pas accès au transport adapté de la STCUM et il n'y a pas de taxi adapté. Et on nous a donné des chiffres. Il y a 13 000 000 d'Américains qui sont handicapés et qui voyagent. Ils viennent à Montréal, ils ont un transport adapté qui est à l'aéroport — ça, ils peuvent le prendre — ils s'en vont à l'hôtel, mais ils ne sont plus capables de sortir de là. Alors, il y a un problème là aussi. Puis ce n'est pas votre industrie qui va le régler, en tout cas pas de la façon dont c'est fait actuellement.

Donc, si on est obligé d'ouvrir, comme le mentionnait le ministre tout à l'heure, pour répondre à un certain nombre de besoins, bien il faut voir où est-ce qu'on va tracer la ligne là-dedans. On voit plusieurs intervenants dans le domaine. En fait, ce qu'il y a de commun dans tout ça, c'est du transport de personnes. Ça relève du ministère des Transports. Où est-ce qu'on met les limites là-dedans? Vous avez expliqué un petit peu la limite entre le transport ambulancier et le vôtre, on voit un peu les différences. Mais les gens qui vont dans un établissement de santé, est-ce que ces gens-là doivent nécessairement y aller et revenir obligatoirement... quand je dis «obligatoirement», parce que leur état nécessite ça, à tout le monde, que ça se fasse par le biais de vos véhicules à

vous autres qui sont des véhicules équipés, avec un personnel qui donne un très bon service, jusqu'à la chambre, et tout ça. Il doit y avoir des gens qui vont à l'hôpital et qui peuvent y aller par leurs propres moyens, par le biais du taxi adapté, et qui peuvent à la suite repartir de l'hôpital par leurs propres moyens puis retourner chez eux sans que ça soit des clients éventuels pour vous autres, parce que ce n'est pas de ce genre d'équipement là qu'ils ont besoin. Mais, ça, c'est de la clientèle qui va dans les établissements aussi. Alors, où est-ce qu'on va mettre la limite? Parce que, de toute façon, il faut qu'il y ait une réponse à la question du taxi adapté. Les besoins sont là. Alors, où est-ce qu'on va mettre la limite dans tout ça?

M. Cotton (Mario): Bon. Je vais scinder en deux votre besoin pour la clientèle. Les gens qui ont besoin d'un transport adapté, actuellement, qui vont dans les institutions, qui sont capables de se rendre sur le pas de la porte ou qui ont une maison qui est adaptée, c'est des gens qui connaissent le système, qui ont leur carte de la STCUM et qui sont transportés par la STCUM, pour ces besoins-là. Les gens dont leur maison n'est pas adaptée font appel à nos services parce que ça prend deux personnes pour les descendre de l'étage.

● (17 heures) ●

Pour les autres besoins comme ceux que vous nous énonciez, au sujet du transport des gens qui voyagent à l'extérieur, qui viennent à Montréal, on en fait dans certains cas, des transports de groupes, de l'aéroport au centre-ville et de leur hôtel vers des destinations de loisir. On fait déjà cette partie de service là à certains clients, mais c'est infime comme travail par rapport à l'ensemble de nos opérations. Mais encore une fois je vais vous répéter que ça ne nécessite pas d'ouvrir un contrat de droit de premier refus pour les contrats institutionnels. Ça n'a, à notre avis, aucun lien.

M. Bordeleau: O.K. Je veux revenir sur ce que vous nous disiez là. Vous dites: Les personnes qui, bon, par exemple, ont des résidences adaptées et tout ça, elles font affaire à la STCUM. Mais est-ce que ces gens-là n'auraient pas le droit aussi de pouvoir faire affaire avec des taxis adaptés? Nous, comme individus, si on veut prendre le transport en commun, on le prend; si on veut prendre le taxi, on le prend; et si on veut prendre nos propres véhicules, on est capable de les prendre. Les personnes handicapées, bon, évidemment, ont le choix de prendre un véhicule public, qui est le service de transport adapté de la STCUM; ont la possibilité, si elles ont la capacité et les moyens de le faire, d'avoir leur propre véhicule; mais si elles veulent prendre un taxi, elles doivent avoir la possibilité de pouvoir le faire et ça n'existe pas. Donc, il y a un besoin là.

Et ce n'est pas tout le monde qui veut passer par le système de transport en commun avec les inconvénients que ça a de manque de flexibilité, et surtout dans ce domaine-là où les besoins sont énormes. Et on sait qu'il y a des problèmes majeurs, des délais inadmissibles, en tout

cas, que nous, on n'accepterait pas: d'attendre quatre heures pour que le transport en commun vienne nous chercher. Et comme ils nous disent, à la dernière minute: Bien là, on n'ira pas vous chercher parce qu'on annule, remplacez un autre appel pour plus tard. Il y a un besoin là auquel vous ne répondez pas et auquel la STCUM ne répond pas. Je pense que c'est un droit des individus de pouvoir avoir accès à ce genre de service. Appelons-le «les taxis adaptés», qui n'existe pas mais qui pourrait éventuellement exister. Et, s'il existe, bien là on va être dans la réalité des choses où ces gens-là vont exister à côté de vous autres, et on essaie de voir...

M. Cotton (Mario): Premièrement, nous, on est tout à fait d'accord qu'il y ait plus de taxis adaptés. On ne s'oppose absolument pas à cette venue-là. Ce qu'on dit, c'est: Faites attention, quand vous décidez, de ne pas ouvrir un marché, principalement à cause du droit de premier refus, au milieu institutionnel. Parce que le fait d'ouvrir un droit de premier refus au milieu institutionnel, ça ne règle pas non plus votre problème de la personne qui veut aller faire son magasinage ou aller faire un tour au Casino de Montréal. Ça, on ne peut absolument pas être contre ça.

Je participais au congrès de la RUTA pour la deuxième année, cette année, puis je partage tout à fait les revendications des gens qui sont là. Mais ce n'est pas en offrant un service de premier refus, pour quelques raisons à la limite obscures dans le réseau de la santé, que ça va solutionner ce problème-là.

M. Bordeleau: Je voulais aborder cette question-là. Dans votre document, au fond, quand vous y faites référence, à la proposition 44, bien, je pense que c'est un jugement qui est assez global, que ça mettrait en faillite, et je pense qu'il y a des réalités qu'il faudrait peut-être raffiner un petit peu à l'intérieur de la proposition 44. Je conçois bien que quand un établissement de santé juge qu'une personne en chaise roulante — on ne parle pas d'un transport ambulancier — qu'un de ses clients, pour toutes sortes de raisons médicales ou physiques, que cette personne-là doit être accompagnée, par exemple, d'un hôpital à partir de la chambre jusqu'à l'étage de la chambre de l'autre institution où elle va, bon, je pense que là il y a peut-être une réalité à laquelle le taxi, peut-être, ne pourrait pas répondre.

Mais il y a l'autre réalité des gens qui n'ont pas ce besoin-là, et je pense que l'établissement... Quand même, c'est l'établissement qui vous appelle actuellement. Vos clients, vous le disiez tout à l'heure, ce sont les établissements et c'est eux qui appellent. Mais je suppose que, dans l'éventualité où il y aurait des transports adaptés, on jugerait, si ça ne répond pas aux besoins là, que la personne descende en bas, prenne un taxi adapté puis se fasse déposer à la porte de l'autre institution puis que le chauffeur s'en aille.

M. Cotton (Mario): Mais ils le font déjà.

M. Bordeleau: Non, non. Bien, à ce moment-là, ils peuvent faire affaire avec vos services, supposons. C'est parce qu'il y a peut-être différentes catégories de besoins à l'intérieur même des établissements. C'est pour ça que j'essaie de voir les différences.

M. Cotton (Mario): C'est déjà comme ça.

M. Bordeleau: Oui, mais il n'y a pas de taxi adapté. Il ne doit pas y en avoir bien, bien. Parce qu'il n'y en a pas...

M. Cotton (Mario): Bien, regardez...

M. Bordeleau: Vous avez fait référence à une expérience à Montréal, c'est-à-dire à un cas à Montréal. Si vous pouviez peut-être nous l'expliquer plus puis nous le préciser, là. Parce qu'on nous dit qu'il n'y a pas de taxi adapté à part la STCUM.

M. Cotton (Mario): Bien, regardez, la STCUM, ils donnaient des contrats.

M. Bordeleau: Oui.

M. Cotton (Mario): Avant ça, les contrats étaient de 30 heures-semaine. Il en reste beaucoup d'heures à côté de 30 heures-semaine. Donc, ces véhicules-là, c'est parce qu'ils ne sont pas utilisés à l'extérieur des 30 heures-semaine. Les derniers contrats ont sorti à 20 heures-semaine, de taxi adapté. Donc, vous avez des véhicules de taxi adapté qui ne sont pas utilisés par les contrats de la STCUM mais qui sont aussi disponibles dans l'île de Montréal.

M. Bordeleau: Puis ces gens-là travaillent pour des hôpitaux à l'extérieur de...

M. Cotton (Mario): Ils travaillent pour la clientèle en général. Mais, écoutez, moi, l'année dernière, j'ai jasé avec des gens du milieu du taxi et ces gens-là étaient plus ou moins intéressés à embarquer dans ce marché-là à cause du coût de véhicule. Le véhicule leur coûte quatre fois le coût d'un véhicule qu'ils ont actuellement puis ils ne peuvent pas l'utiliser pour les besoins que la clientèle demande.

M. Bordeleau: Écoutez, en tout cas, peut-être que vous pouvez me donner d'autres informations, mais, ce qu'on a comme information, si, moi, je suis un handicapé puis que je veux me faire transporter, je n'ai pas beaucoup d'endroits où appeler. Je vous dis, il y en a 50 qui existent dans Montréal. Ils ont des contrats. Mais vous dites 30 heures, donc il reste quand même des heures à l'extérieur qui sont disponibles. Mais où je peux appeler? Parce qu'il ne semble pas que personne ne peut avoir ce genre de transport là. Donc, ils sont où, ces transports-là, si après les 30 heures ils sont disponibles puis qu'ils peuvent faire du travail?

M. Cotton (Mario): Je pense que, dans les entreprises de taxi, ça, c'est centralisé alentour de deux compagnies. Mais les compagnies ont des territoires, ce qui fait qu'il y a peut-être des compagnies qui n'ont pas de véhicules adaptés dans certains territoires de la ville même de Montréal. C'est possible qu'il y ait des gens qui n'aient pas des services parce que c'est une mauvaise répartition.

M. Bordeleau: Ça va. Merci.

M. Cotton (Mario): Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs.

M. Cotton (Mario): Bonjour.

M. Côté (La Peltrie): Vous êtes des compagnies privées et vous offrez un service spécialisé. Qu'est-ce qui a empêché les firmes de taxi d'offrir ou d'organiser un service spécialisé comme le vôtre?

M. Cotton (Mario): Absolument rien. Ça se fait au Montréal général actuellement.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. Vous avez mentionné à plusieurs reprises que votre service était un service de lit à lit. Ce service très spécialisé d'un lit d'hôpital à une autre institution, qu'est-ce que ça représente comme pourcentage de vos chiffres d'affaires?

M. Cotton (Mario): La majorité de notre chiffre d'affaires: 95 %.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. D'accord. Mais qui vous paie?

M. Cotton (Mario): Les institutions principalement ou, dans le cadre où des gens sont hospitalisés suite à un accident de la route, c'est la SAAQ. Dans d'autres situations, c'est les ressources comme l'aide sociale. Dans d'autres situations, c'est la CSST. Les vétérans, dans certains cas.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Bonjour messieurs, bienvenue à cette commission. Bon. Vous dites qui sont les membres que vous desservez comme tels. On voit, par exemple, centres d'accueil publics, centres d'accueil privés. Donc, il y a certains degrés quand même de mobilité de ces établissements-là, je pense, en termes de transport. Alors, j'imagine

quelqu'un qui part d'un centre d'accueil public, qui s'en va à un centre de jour. C'est ça le transport que vous faites, pour être bien clair dans mon esprit?

M. Cotton (Mario): Bon. Regardez. Les centres de jour, ce sont des gens qui ont des problèmes de mobilité restreinte...

M. Côté (La Peltrie): Oui.

M. Cotton (Mario): ...qui demeurent dans leur résidence privée, qu'on va chercher le matin. On fait la tournée...

M. Côté (La Peltrie): ...et qui s'en vont au centre de jour.

M. Cotton (Mario): ...puis on les amène dans un centre où ils font des activités.

M. Côté (La Peltrie): Bon. O.K. Alors, vous dites que vous avez un certain nombre de véhicules. Est-ce que c'est tous des minibus que vous avez?

M. Cotton (Mario): Oui.

M. Côté (La Peltrie): Vous dites, bon, je pense, qu'il y en a qui sont équipés de certains équipements que d'autres n'ont pas. Vous avez une certaine...

M. Cotton (Mario): Entre autres, des convertisseurs de voltage pour les équipements médicaux des hôpitaux.

M. Côté (La Peltrie): O.K.

M. Cotton (Mario): Parce que, dans certains transports, on va nous demander d'avoir ce véhicule-là — on a quelques véhicules comme ça parce que c'est un équipement qui est assez dispendieux — pour être capable de brancher un équipement médical dont le patient a besoin pour son transport.

M. Côté (La Peltrie): Mais quelqu'un qui part de sa résidence privée puis qui a une diminution de mobilité, bien sûr, une mobilité restreinte, donc qui s'en va à un centre de jour, est-ce qu'il a absolument besoin d'un transport adapté? Je vois, par exemple, une personne malade. Oui, une personne peut être malade et puis être en mesure... en autant qu'elle a un accompagnement. Est-ce que vous en avez, de ces cas-là, que vous transportez puis que, selon vous, ça pourrait être quelqu'un d'autre qui les transporte puis que ça pourrait très bien aller quand même là?

• (17 h 10) •

M. Cotton (Mario): Actuellement, ces gens-là sont déjà transportés pas quelqu'un d'autre. Nous, le niveau qu'on transporte, c'est des gens qui ont absolument besoin d'avoir une prise en charge à la porte de l'appartement.

Vous savez, une grand-maman qui part de son appartement avec sa marchette, qui a besoin d'être accompagnée parce qu'elle a de la difficulté à voir jusqu'à la porte de son appartement, puis doit avoir un accompagnement pour lui aider à descendre l'escalier, avoir un autobus ou carrément la prendre, parce qu'il y a des gens qui ont encore une fierté puis un orgueil et ne veulent être pas être transportés en chaise roulante, ça fait que dans ces cas-là, on les accompagne à marcher, ou, dans bien souvent des cas, on prend la chaise roulante, on l'amène à leur appartement, on les assoit dedans et on les amène jusqu'à l'autobus. On les amène en chaise roulante à l'autobus. Ils sont encore mobiles pour marcher dans leur appartement, ils ne sont pas capables de marcher de grandes distances. Ça fait que c'est là que ça prend un autobus.

M. Côté (La Peltrie): Là, ce que vous dites, c'est seulement les cas où ils ont besoin de transport que vous faites, vous autres, là. Lorsque vous recevez un appel pour ça, qu'est-ce qui détermine si oui ou non ça vous appartient ou pas, ce transport-là?

M. Cotton (Mario): Le tarif qu'on charge. Les gens qui n'ont pas besoin de nous autres, ils ne nous appellent pas habituellement parce qu'on est trop cher.

M. Côté (La Peltrie): Oui. J'ai encore un peu de temps, monsieur?

Le Président (M. Lachance): Ça va.

M. Côté (La Peltrie): Ça va être une toute petite.

Le Président (M. Lachance): Il faudrait qu'elle soit brève, très brève.

M. Côté (La Peltrie): Très brève, et la réponse peut être très brève. Lorsque vous dites: «une augmentation directe de la charge de travail du personnel des institutions du réseau de la santé», c'est quoi que ça amène d'augmentation de charge si ce n'est pas fait par vous?

M. Cotton (Mario): Actuellement, c'est fait par nous.

M. Côté (La Peltrie): Oui. Si ça ne l'est pas, là, vous dites qu'il va y avoir une augmentation de la charge.

M. Cotton (Mario): Bien, il va falloir avoir des préposés aux bénéficiaires qui vont prendre des gens à la porte de leur chambre, quand le taxi va être arrivé en bas au moment où ils le demandent, puis des fois il va y avoir des délais d'attente de 15, 20 minutes. Ça fait que ça veut dire prendre un préposé au bénéficiaire, aller chercher la personne dans sa chambre, attendre qu'elle s'habille. Parce que c'est ce qui nous arrive: le matin, on arrive, on est demandé, exemple, pour 7 h 30 le matin, la madame n'est pas prête, elle est en train de finir de déjeuner.

Là il faut l'asseoir dans notre chaise roulante — il va falloir aussi fournir des équipements, il va falloir que le taxi prête des chaises roulantes parce qu'il faut l'asseoir — le préposé au bénéficiaire va devoir partir avec la personne, la descendre à la porte, la remettre entre les mains du conducteur du véhicule-taxi. À l'arrivée au centre où ses traitements vont être dus, ça va prendre quelqu'un là qui attend la personne à être transportée au département pour les soins, soit l'attendre avec un équipement ou prendre l'équipement du taxi. Parce que c'est qu'on fait actuellement. Juste dans notre entreprise on a un parc de 250 chaises roulantes qu'on prête.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, merci pour votre participation aux travaux de cette commission, messieurs.

M. Cotton (Mario): Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): J'invite maintenant les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec à se préparer à prendre place à la table.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, je demande au porte-parole de bien vouloir s'identifier et les personnes qui l'accompagnent, s'il vous plaît.

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)

M. Girard (Romain): Merci, M. le Président. Bonjour, mon nom est Romain Girard. Je suis directeur général de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Notre délégation — parce qu'on est venu en autocar, il faut comprendre...

Le Président (M. Lachance): J'espère que c'est un Prévoist.

M. Girard (Romain): C'est un autocar de qualité, sécuritaire. Et comme on a plusieurs fournisseurs, je n'en privilégierai certainement pas un publiquement. À mon extrême gauche, Michel Galland, M. Galland est le président, chez nous, de la section transport nolisé et il est propriétaire d'Autobus Galland; plus près de moi, M. Pierre Maheux, qui est un des propriétaires d'Autobus Maheux — chez nous, il est le président de la section du transport scolaire; à ma gauche immédiate, M. Michel Laroche, Michel est le président Limocar et il est aussi le président démocratique de notre Association; à mon extrême droite, M. Hugo Gilbert, qui est chez Intercar — il est, chez nous, le président de la section du transport en commun, urbain et interurbain; et à ma droite immédiate, Claire Drolet, qui est collaboratrice à l'intérieur de la permanence, particulièrement au niveau de la section du transport scolaire.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue. Vous avez maintenant 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires.

M. Girard (Romain): Merci infiniment, M. le Président. Comme on l'a inscrit dans le mémoire — et je vais faire une lecture un peu biaisée, je vais essayer que ça ne prenne pas 15 minutes pour que nos échanges puissent être plus élaborés — il m'apparaît important de vous mentionner que l'APAQ existe depuis 73 ans. Mes membres m'accusent d'être un des fondateurs, c'est faux. L'APAQ réunit 200 transporteurs, exactement 205, qui exploitent 3 500 autobus et autocars à la grandeur du territoire québécois. Cette Association existe depuis 73 ans. J'ai insisté un peu sur la description de l'Association puisque tout à l'heure, quand on parlera du rôle des ligues, vous verrez pourquoi je la décris.

Donc, l'APAQ est à adhésion facultative, elle a comme mission de représenter ses membres, de défendre leurs intérêts, de leur offrir des programmes leur générant des avantages. Évidemment, ces programmes sont des programmes d'achat, sont des programmes plus concrets de mutuelles d'assurance-flotte pour leurs véhicules. Donc, il faut comprendre que, pour au-delà de 3 000 autobus et autocars au Québec, la petite carte rose, elle est émise par notre mutuelle à l'Association. On a également une mutuelle en prévention de santé et sécurité au travail. Donc, pour nous, les axes de prévention, de sécurité et de qualité sont essentiels.

L'APAQ intervient aussi en caution d'exécution dans le transport scolaire, donc la garantie que les transporteurs doivent pouvoir auprès de leur commission scolaire en garantie d'exécution, nous la fournissons à nos membres. La commercialisation de la destination touristique québécoise est chez nous un enjeu important. On fait à travers l'Amérique du Nord la promotion de la destination du Québec comme lieu de visite en groupe. Et finalement, on vous informe que l'APAQ a contracté, avec le Bureau de normalisation du Québec, l'établissement d'une norme de service à la clientèle dans le domaine du transport collectif par autocar.

On y va dans les axes un peu plus contenu du mémoire. Je vais y aller informellement. Premier élément, c'est un commentaire sur le fait que nous considérons que la compétence des acteurs qui interviennent avec les clients doit être grande. Quand cette compétence est là et quand elle est mesurable, elle devient un gage de qualité dans la prestation du service. On invoque ce principe général dans deux cas très précis. Dans le cas des détenteurs de permis de taxi qui offrent des services de visites touristiques dans leur véhicule à des clients individuels — entendons donc, à titre d'exemple, la destination de Québec ou de toute autre région du Québec.

Le lien qu'on veut qui soit fait à ce moment-ci, c'est que les entreprises de transport par autobus qui offrent des services de visite touristique engagent des guides touristiques qui ont des compétences reconnues. Ces compétences sont dans la connaissance historique du

lieu, connaissance géographique, sociopolitique, ils ont des aptitudes à la communication auprès des clients, et il va de soi que le fait de détenir un permis de conduire autocar ou classe 2 n'est pas un gage de qualité pour un conducteur qui fait faire de la visite touristique.

• (17 h 20) •

Ce que l'on demande — et c'est dans un objectif d'équité — c'est que les exploitants de permis de taxi qui veulent offrir des services de visite touristique soient à même de donner eux aussi des gages de qualité et de compétence dans l'interprétation et l'animation du lieu touristique visité.

Tourisme-Québec est un partenaire qui finance des programmes de qualité, des programmes d'accréditation. Toutes nos villes sont intéressées à ce que leurs activités touristiques soient bien vues, bien connues. Il faut s'assurer que les gens qui les font valoir, conducteurs de taxi ou détenteurs de permis de taxi, ont la compétence pour le faire. Actuellement, la loi n'impose pas cela et le projet ne l'aborde pas non plus.

On souligne aussi que de plus en plus les commissions scolaires ou les intervenants qui organisent le transport scolaire utilisent des véhicules de type taxi pour des contrats de berline, donc quelque chose qui est plus souple que des autobus scolaires. Le lien qu'on fait en termes de compétence, c'est que les conducteurs d'autobus scolaires se voient imposer une formation qu'on appelle «maître à bord» ou «métier unique» qui vise à ce que leurs compétences en sécurité et en intervention auprès de la clientèle scolaire soient axées sur de la qualité, de la fiabilité et de l'uniformité. Ce que l'on demande, c'est qu'un intervenant commercial détenteur de permis de taxi, qui contracte avec une organisation scolaire pour donner un service de transport scolaire à berline, soit, lui aussi, tenu de détenir cette formation aux fins que ses interventions auprès des étudiants soient du même calibre que celles qui sont imposées à un conducteur d'autobus scolaire.

Finalement, en termes de compétences et de preuves de cette compétence, les entreprises de transport par autocar ou par autobus scolaire, qui contractent avec des commissions scolaires ou avec des clients, sont maintenant soumises aux obligations de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, qu'on appelle entre nous «la 430». Ils ont une inscription obligatoire au registre, à travers laquelle sont validés le processus d'embauche de l'employeur, la manière dont ils valident les compétences de ses salariés et, dans le cas d'un propriétaire de véhicule-taxi qui contracte avec une organisation scolaire, il n'est pas tenu de faire les mêmes démonstrations qu'un employeur d'autobus scolaires qui, lui, est soumis à 430.

Alors, notre recommandation, elle est à l'effet, lorsque les commissions scolaires vont en appel de propositions auprès de véhicules de type taxi pour la prestation de contrats de berline, que l'obligation de produire la déclaration du dossier d'infraction au Code de la sécurité routière du contractant ou de ses chauffeurs qui

seront affectés à ce service par le soumissionnaire soit déposée à la Commission ou à l'organisation scolaire au moment de contracter.

On quitte le bloc de formation donc pour arriver à la section qu'on a intitulée: *S'engager sur la voie de la conformité, quant à nous, c'est tendre vers la qualité*. En transport scolaire, les véhicules sont soumis à une limite d'âge de 12 ans. Et malgré que nous ayons souvent débattu de cette limite arbitraire, nous y sommes encore soumis, et ce, malgré l'état du véhicule. Dans un objectif d'équité, nous soulevons ce fait et nous suggérons, conformément aux propositions 22 et 23, que l'âge limite des véhicules de type taxi utilisés sur des contrats de transport scolaire soit aussi maximisé à 12 ans, et ce, peu importe les arguments de conformité mécanique.

De plus — et je vous lis mon paragraphe au complet — actuellement, aux États-Unis, des études ont démontré que les élèves sont plus en sécurité à bord des autobus scolaires plutôt que dans ce qui est couramment appelé là-bas des «non conforming vans». Entre 1987 et 1997, on dénombre en moyenne — on parle du territoire américain — chaque année 11 décès d'enfants passagers d'un autobus scolaire lors d'un accident de la route. Pour la même période, près de 600 enfants sont décédés dans des accidents mettant en cause un véhicule autre qu'un autobus scolaire sur le territoire américain. Des données sont disponibles là-dessus, nous les avons avec nous, on pourra y revenir à la période de questions. Alors, en conséquence, nous demandons ou nous recommandons que le gouvernement s'assure auprès des commissions scolaires que lorsqu'il y a recours à des voitures-taxis ou à des berlines, que ce ne soit autorisé qu'à la condition que nous ayons la certitude, comme législateurs, que ces types de véhicules sont utilisés de manière à pourvoir à une sécurité au moins équivalente à celle fournie dans le cadre de transport avec autobus scolaires.

Le covoiturage. Je dirais que les premières prestations publiques que j'ai faites il y a 16 ans dans le transport par autobus, c'était pour m'opposer à la mise en place du covoiturage. J'ai bien échoué et j'ai même échoué sur le fait qu'ils opèrent actuellement, et de plus en plus, en dehors de la loi actuelle, ce qui est énoncé dans le document de consultation. Quand je dis «échec», ce n'est pas un échec mondial, c'est par rapport au mandat que j'avais. Aujourd'hui, on constate, comme le document l'énonce, que le covoiturage est d'un usage très élargi. Ce que nous constatons surtout, c'est qu'il se développe de plus en plus d'intermédiaires qui bénéficient de rémunérations indirectes sur cette activité de covoiturage. Nous ne les nommons pas, mais nous parlons des associations étudiantes, de différentes organisations qui sont installées dans des cégeps, dans des universités, en périphérie de certaines agences de voyages. Il y en a à la grandeur du territoire québécois. Il s'agit de lire les petites annonces pour les reconnaître.

Quant à nous, la fonction de covoiturage tel que prévue dans le document de consultation, elle est bienvenue. Il serait en tout cas malvenu pour nous de s'y opposer. Nous soulevons et nous demandons que le

législateur s'assure que les transactions commerciales, sur ce partage de frais prévus et autorisés dans la loi, soient soumises à toutes les obligations fiscales en vigueur pour les entreprises dûment inscrites.

Nous souhaitons attirer l'attention de la commission qu'à notre avis le pouvoir discrétionnaire, prévu à la recommandation 24, à la Commission des transports du Québec d'autoriser l'expérimentation de véhicules spéciaux dans des régions dites éloignées, nous apparaît imprécis et insatisfaisamment décrit dans l'intention du législateur. Nous savons, pour être très régulièrement, nous et nos membres, devant la Commission des transports du Québec, à quel point il est important que la loi soit claire si l'on veut que le Tribunal qui a le mandat de l'administrer puisse bien arriver aux fins de la loi. Donc, nous demandons ou nous suggérons que cette partie des pouvoirs accordés à la Commission soit très bien balisée.

Afin de donner la mobilité à la population, quant à nous, il faut nommer le responsable de l'ensemble de l'organisation du transport collectif dans une région et non pas déléguer à la pièce des responsabilités à ces régions.

J'arrive dans une section un petit peu plus délicate, dirons-nous. Depuis le dépôt, en 1996, d'un document présentant l'ensemble des subventions et l'offre de services de transport collectif au Québec, l'APAQ a soutenu, sur toutes les tribunes — et nous continuons à le faire — qu'il est essentiel que les régions assument des responsabilités croissantes dans l'optimisation de l'offre de transport collectif sur leur territoire et nous souhaitons que cela se fasse dans une démarche cohérente et intégrée. Nous considérons que l'énoncé, dans ce document de consultation, que les régions ou une structure régionale soit responsabilisée quant à l'encadrement de la Loi sur le taxi sur le territoire, il est à la fois dans la bonne direction mais il nous apparaît trop parcellaire et ne nomme pas ce que nous considérons être une responsabilité du législateur, ce responsable en région. Le gouvernement doit cesser de permettre, quant à nous, et surtout doit cesser de susciter et de financer la fragmentation des responsabilités en régionalisant les pouvoirs relatifs aux taxis sans s'assurer qu'une instance régionale aura la compétence, les ressources et la volonté d'intégrer le tout en une offre cohérente. Nous considérons que l'État continue à diviser ou que, pour le moins, il ne s'assure pas de l'intégration locale qui en sera faite.

Il est urgent que l'État impose qu'une autorité régionale ayant pour mission d'optimiser l'offre de transport pour les citoyens soit créée. Il est nécessaire que cette organisation soit sous la responsabilité d'élus régionaux redevables de leurs choix ou redevables de leurs absences de choix. La régionalisation des responsabilités, telle que proposée dans la réforme du transport par taxi, sera alors possible et surtout sera utile.

Finalement, et sur un ton un peu plus badin, je vous explique, parce que je l'avais dit déjà en introduction... Il me reste deux minutes? J'aurai terminé. L'APAQ est une association dont la mission est de représenter les membres, de défendre leurs intérêts et de leur offrir des services. En ironisant, je vous dis que, relativement à la proposition 47,

nous voulons que la loi impose à tous les transporteurs par autobus du Québec d'adhérer à l'APAQ. Notre mission est bien la même que celle des ligues et, s'il y a lieu d'obliger les détenteurs de permis de taxi à être membre d'une ligue qui ne partage pas de manière aussi active sa mission que nous, eh bien, nous voulons pour le moins que les transporteurs soient tenus d'adhérer à notre Association.

Nous faisons plutôt le choix, après l'avoir énoncé sous un style plus badin, de continuer à nous soucier de l'usager, comme Association et comme transporteur, de nous soucier de sa sécurité, de notre position concurrentielle comme organisation de services de transport de personnes. Nous voulons nous soucier de commercialisation et de valorisation de notre propre contribution à l'essor de nos membres, et surtout de la contribution de nos membres à l'essor de la communauté. C'est, quant à nous, le seul moyen pour que notre Association évolue. J'en souhaite tout autant à mes confrères directeurs des ligues de taxi, ou présidents ou responsables des ligues de taxi. Merci beaucoup, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Girard. M. le ministre.

M. Chevette: Bien, moi aussi, je vais vous remercier, puis je vais commencer par votre dernier point.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: La formule Rand fait son chemin.

M. Girard (Romain): Sans être badin, là. Allez-y sérieusement, vous. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Mais seriez-vous surpris si on vous la donnait?

M. Girard (Romain): Vous savez, quant à nous, il est essentiel qu'il y ait des associations qui aident les transporteurs, les individus qui sont impliqués commercialement dans une activité. Il est essentiel que des associations aident ces gens à s'harmoniser entre eux et non pas se compétitionner, se nuire, se détruire, et qu'on les aide à voir l'intérêt général qui, souvent, doit présider à leur intérêt individuel.

M. Chevette: Mais pouvez-vous être trois groupes qui ont le même objectif?

M. Girard (Romain): Autorisés dans la loi? Je pense que non.

M. Chevette: Non, pas dans la loi.

M. Girard (Romain): Ha, ha, ha!

• (17 h 30) •

M. Chevette: Non, mais, moi aussi, je badine, mais je pense que la formule Rand est une bonne chose quand on veut en particulier démarrer sur du solide. Mais il faut qu'il y ait des possibilités, à un moment donné, de contestations éventuelles. Si c'est une formule Rand à perpète puis que personne ne peut sortir du carcan d'une association ou d'une fédération, ça veut dire qu'on donnerait des privilèges plus élevés qu'on en donne à des syndicats qui, eux, ont trois ans maximum, je pense, tout dépendant de la durée, mais des périodes de maraudage, au moins. Donc, j'ai compris que vous badinez.

Mais passons à la proposition 24. C'est plus sérieux un peu, parce que vous dites que le pouvoir discrétionnaire de la CTQ, de la Commission des transports, il faudrait qu'il soit balisé. Quand on affirme ça, c'est parce qu'on a des exemples en tête. Quels sont vos exemples?

M. Girard (Romain): Bien, quant à nous, à titre d'exemple, il faudra s'assurer qu'un véhicule de type expérimental en taxi ne ressemble pas à un minibus et ne soit pas soumis à la définition d'un minibus. Il nous apparaît que ces autorisations-là, d'expérimenter des choses en région, ne doivent pas permettre d'entrer indirectement en concurrence avec des choses qui existent. Il nous apparaît aussi nécessaire de définir qu'est-ce que c'est, «région éloignée», dans ce dossier-là.

M. Chevette: Mais je te connais plus clair que ça. Donne-moi donc un exemple concret qui se passe quelque part, là.

M. Girard (Romain): Ha, ha, ha! Mais là, je ne sais pas si un de mes transporteurs veut en donner, un exemple clair.

M. Chevette: Non, ça ne me dérange pas. Vous voulez nous aider à changer des choses. Dites-moi, pour que je puisse observer ce que c'est. Si je ne comprends pas, si c'est du grand, grand patinage artistique... D'habitude, c'est les politiciens qui font ça.

M. Girard (Romain): Je ne peux que vous redire que nous, ce qu'on veut éviter, c'est qu'un minibus soit qualifié de taxi expérimental un jour.

M. Chevette: O.K. Ça existe, ça?

M. Girard (Romain): Quant à nous, dans la description des pouvoirs qui sont dans le document...

M. Chevette: Non, non, mais actuellement?

M. Girard (Romain): Actuellement, ça n'existe pas parce que la Commission...

M. Chevette: M. Girard, répondez à ma question. Y a-tu des minibus actuellement qui ont une bebelles de taxi sur les oreilles?

M. Girard (Romain): Non.

M. Chevette: Y en a-tu qui ont des permis expérimentaux?

M. Girard (Romain): Non plus.

M. Chevette: Vous ne voulez pas qu'il y en ait.

M. Girard (Romain): Exact.

M. Chevette: O.K. C'est correct. C'est bien plus clair de même. Bang, bang! On se comprend.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Girard (Romain): Mais pourquoi vous ne l'aviez pas posée clairement?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Je suis convaincu que c'est de ma faute, c'est toujours la faute du gouvernement.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Girard (Romain): Oui, c'est vous l'élu.

M. Chevette: Deuxième question. Vous dites que les chauffeurs de taxi devraient être compétents. J'ai bien compris ça dans votre libellé. Même si le débit était vite, je comprends quand même. Est-ce que vous voulez dire qu'ils devraient obtenir un certificat de compétence exactement comme les conducteurs d'autobus d'écoliers?

M. Girard (Romain): Lorsqu'un détenteur de permis de taxi, chauffeur d'automobile, sur un contrat de berline avec une institution d'enseignement, lorsqu'il fait du transport d'élèves, nous considérons qu'il doit être soumis aux mêmes obligations de compétence que celles qui sont imposées à nos conducteurs d'autobus scolaires. Les obligations imposées à nos conducteurs de...

M. Chevette: Vous en connaissez, de ça aussi?

M. Girard (Romain): Exactement.

M. Chevette: Ça existe?

M. Girard (Romain): Bien, tout à fait.

M. Chevette: Dans plusieurs régions?

M. Girard (Romain): Je dirais qu'à la grandeur du territoire québécois il y a des véhicules de type taxi qui contractent avec des institutions d'enseignement. Lorsque ces gens-là exploitent une activité commerciale qu'on appelle taxi, moi, je pense qu'on doit leur imposer la même...

M. Chevette: Les berlines, il y en a qui font juste ça.

M. Girard (Romain): Oui, sauf que dans le cadre d'un contrat scolaire, on appelle ça une berline mais c'est un véhicule de type taxi que l'individu exploite dans ses revenus d'entreprise de taxi. C'est en tout point identique à ce que mon conducteur d'autobus scolaire fait dans le cadre de ses interventions avec un élève.

M. Chevette: Donc, des exigences similaires.

M. Girard (Romain): En termes de compétence, dans l'intervention auprès des élèves relatives à la sécurité? Oui.

M. Chevette: Est-ce que vous préconisez une formation sur mesure pour les chauffeurs de taxi qui transporteraient des élèves?

M. Girard (Romain): Les interventions qu'un chauffeur d'autobus scolaire doit faire auprès des élèves...

M. Chevette: Je reprends ma question.

M. Girard (Romain): Ah non! Je vais arriver à votre question.

M. Chevette: Ne patinez pas, c'est taxi, j'ai dit.

M. Girard (Romain): Je pense que ça doit être la même formation.

M. Chevette: Bon. C'est ça que je veux savoir. Je veux savoir ce que vous pensez. Je n'ai pas dit «berline» là j'ai dit «taxi».

M. Girard (Romain): Ah! Bien, lorsque le taxi est utilisé sur un contrat de berline...

M. Chevette: Non, non. Je vous ai posé la question. Je la reprends. Préconisez-vous une formation sur mesure — vous savez ce que ça veut dire? — pour les chauffeurs de taxi qui transportent des élèves? La question est très claire.

M. Girard (Romain): La réponse, c'est oui.

M. Chevette: Bon. Ce n'est pas long, hein? Tu vois, on a une réponse. Je vais essayer de me résumer pour donner la chance à un de mes collègues, parce qu'on est obligé... On a un vote à 17 h 45, c'est pour ça que ça passe dru les questions.

Vous êtes pour une formation similaire pour n'importe qui à l'intérieur d'un taxi, soit d'une berline, soit d'un autobus scolaire. Toute personne qui touche un élève doit avoir une formation similaire. C'est ça la réponse? On s'est bien compris, c'est correct. Puis vous

êtes pour une formation sur mesure pour les chauffeurs de taxi en plus?

M. Girard (Romain): Exact.

M. Chevette: C'est beau. Qui conduisent des élèves.

M. Girard (Romain): Qui est déjà en vigueur d'ailleurs.

M. Chevette: O.K. Puis vous êtes également pour baliser, si j'ai bien compris... Vous avez peur qu'il arrive quelque chose, donc il faut baliser les pouvoirs de la CTQ en disant: Tu peux faire ça mais aventure-toi pas sur des prototypes expérimentaux qui peuvent venir jouer dans nos plates-bandes. C'est à peu près ça?

M. Girard (Romain): C'est à peu près ça.

M. Chevette: Bon, c'est pas pire jusque là. Maintenant, en ce qui a trait à l'élargissement proposé pour le covoiturage, votre Association recommande qu'un encadrement fiscal soit bien défini, particulièrement pour les intermédiaires. Qu'est-ce que vous entendez par «encadrement»?

M. Girard (Romain): Dans le covoiturage, ce qui est autorisé, c'est de partager les frais, n'est-ce pas? Et tant qu'on partage les frais, on ne fait pas une activité commerciale. Lorsqu'on agit comme intermédiaire, afin de favoriser ces échanges, on exploite une activité commerciale qui, quant à nous, est soumise aux lois de l'impôt et aux différentes taxes à prélever, dans la mesure où l'entreprise a un chiffre d'affaires qui fait qu'elle est admissible aux taxes. Lorsque c'est une entreprise privée dûment inscrite, on présume que ces contrôles sont effectués. Mais lorsque c'est une organisation créée par une association étudiante — et il y en a de plus en plus à la grandeur du territoire qui le font — on veut aussi que ces gens-là soient soumis à de l'examen et à de la vérification de leurs transactions financières puisqu'on ne partage plus, à ce niveau-là, un coût de transport.

M. Chevette: Merci.

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

M. Bordeleau: Merci. Je ne connais pas le domaine du covoiturage, mais quand vous dites «partager les coûts», c'est quels coûts exactement puis c'est quoi l'ampleur des coûts qu'on partage? Je veux dire, qu'est-ce que ça coûte quelqu'un qui embarque avec quelqu'un d'autre?

M. Girard (Romain): La considération qui est prévue dans le covoiturage, c'est qu'on partage les frais du déplacement de l'automobile à deux, à trois ou à quatre.

Cette exemption-là existe dans la loi puisque, par ailleurs, dans la loi on établit que, pour faire du transport de personnes contre rémunération, ça prend un permis. Cependant, ça ne prend pas un permis si on partage les frais.

M. Bordeleau: Alors, en gros, c'est les frais de l'automobile: dépréciation, essence, etc.

M. Girard (Romain): Ça ne devrait normalement pas dépasser ça.

M. Bordeleau: C'est ça. O.K.

M. Girard (Romain): On n'a pas de mesure autre que ce qui se fait commercialement, là. Il n'y a jamais eu de mesure objective de ce que c'est partager les frais.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez une idée de l'effet que ça a? Si ça n'existait pas, le covoiturage, quel impact ça aurait sur votre industrie d'autobus? C'est-u marginal?

M. Girard (Romain): Oui. Très simplement, oui, c'est marginal. M. Chevette m'a montré à répondre aux questions précisément, là, oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: C'est un cours accéléré, ça! Ce n'est pas 6 heures ni 15 heures!

M. Bordeleau: Une autre question sur les visites touristiques. Vous avez fait référence tout à l'heure aux taxis qui font des visites touristiques puis à la question de la compétence des gens comparativement aux compagnies d'autobus qui font des visites touristiques. Est-ce que c'est fréquent, ça, des taxis qui font faire des visites touristiques, c'est quoi l'ampleur de ce phénomène-là?

M. Girard (Romain): Je dirais que ce phénomène, il est croissant et il est donc de plus en plus fréquent. Il est évidemment dans des régions comme le coeur de Québec, le coeur de Montréal et certains sites qui font beaucoup l'objet de tourisme individuel. Lorsqu'un lieu se visite en groupe, bien, là, il y a peu de demandes pour l'industrie du taxi ou pour de l'offre de visites touristiques en taxi.

Ce qu'il faut comprendre, c'est que les gens qui font cette activité avec un taxi le font souvent comme une offre à un passager déjà dans leur véhicule à la porte d'un hôtel, ils ne font pas de propositions commerciales de visites touristiques. Donc, ils considèrent qu'ils peuvent le faire et ils peuvent avoir obtenu un permis de la Commission pour le faire d'ailleurs, c'est prévu dans la loi. Il y a des permis pour ce faire. Ils peuvent ne pas en avoir non plus. Avec leurs passagers à bord, on peut faire une offre de faire une visite, elle peut être structurée ou non, elle peut être des commentaires sur la route ou pas, donc il y a évidemment une offre qui est très difficile à mesurer.

Ce que nous voulons, ce n'est pas la limiter ou en favoriser le développement, nous voulons, si elle se fait, qu'elle se fasse avec des commentaires de qualité qui respectent les objectifs de qualité qu'une destination s'est donnés.

M. Bordeleau: O.K.

M. Girard (Romain): Et en ce sens, la démarche qualité de Tourisme Québec nous soutient là-dedans, par exemple, parce que l'industrie du taxi n'a pas encore fait l'objet de sollicitation de la part de partenaires touristiques pour qu'elle puisse garantir ou attester de sa qualité à titre touristique, mais on sait que les hôteliers, les restaurateurs, nous-mêmes, les transporteurs par autobus, nous sommes impliqués dans des démarches d'élaboration de normes de qualité. Le taxi, c'est un des points clés dans l'accueil touristique. Souvent, le premier intervenant local qu'on voit à l'aéroport et le dernier avant de quitter, c'est un taxi. Alors, si ceux-là ne sont pas aptes à garantir le même type d'accueil aux clients, accueil de type touristique, ils peuvent discréditer les efforts des autres, c'est ce qu'on veut protéger.

M. Bordeleau: L'autre point que je veux aborder, c'est la question du transport scolaire. On parlait tout à l'heure des berlines. En fait, ça, vous y faites référence à la page 4 de votre mémoire. Si je comprends bien, une berline, c'est un individu, un particulier qui utilise son automobile, qui a un contrat pour faire du transport scolaire, c'est ça?

M. Girard (Romain): Un particulier ou un taxi.

• (17 h 40) •

M. Bordeleau: Ou un taxi. Alors, justement vous dites: En 1996-1997, il y avait 1 716 berlines, une augmentation de 600 incluant les voitures taxis. C'est quoi la proportion, quand on parle du transport par véhicule de type berline ou taxi, des taxis et des individus qui ne sont pas de l'industrie du taxi?

M. Girard (Romain): Non. Je suis obligé de vous dire que nous ne connaissons pas cette information-là. Si vous l'avions connue, nous l'aurions lue.

M. Bordeleau: O.K. Vous ne savez pas il y a combien de taxis puis il y a combien de particuliers qui font du transport?

M. Girard (Romain): Le président de la section scolaire peut répondre peut-être?

M. Maheux (Pierre): Bien, peut-être. On n'a pas la statistique, sauf que c'est très présent. Comme transporteur scolaire, et dans l'ensemble de l'industrie, chaque transporteur membre de l'Association est à même de témoigner que, dans chacune de ses commissions scolaires, supposons sur 15 contrats de berline qui sont accordés à des particuliers, il peut y en avoir facilement

trois, quatre ou la moitié qui sont octroyés ou obtenus par des propriétaires de permis de taxi. Mais on s'entend bien. Tantôt, il y avait un débat sur la question de la notion du transport d'élèves et non pas de berlines, mais on comprend bien que, dans un discours de domaine scolaire, une berline, c'est une auto qui transporte des élèves à contrat pour la commission scolaire. C'est une auto. O.K.?

M. Bordeleau: Pas un taxi? Pas nécessairement.

M. Maheux (Pierre): Non, non, c'est une auto qui peut être un particulier, un taxi, qu'importe, mais c'est une automobile, catégorie automobile, opérée par un particulier ou un taxi mais dans le cadre d'un contrat avec la commission scolaire. Et c'est toujours dans ce cadre-là qu'on fait nos propositions. Mais c'est très présent dans chacune des commissions scolaires au Québec. Personnellement, je suis dans trois commissions scolaires et les trois ont une partie des contrats de berline et c'est des taxis. Mais c'est de même et c'est correct. On n'est pas contre le fait que les taxis fassent des contrats de berlines, on fait juste dire que les élèves ont droit au même traitement, à la même sécurité et à la même garantie d'être transportés de façon sécuritaire avec les mêmes précautions et les mêmes préoccupations, et dans ce sens-là doivent avoir la même formation que les chauffeurs d'autobus scolaires.

M. Bordeleau: Un autre point que je veux aborder, c'est à la page 3 de votre mémoire, quand vous dites: «De plus, la qualité des services actuels offerts dans les aéroports ne gagnera pas de valeur ajoutée en permettant à tous les véhicules-taxis du Québec d'y avoir accès.» J'aimerais ça que vous m'expliquiez ce à quoi vous pensez quand vous nous dites ça. Il me semble que, s'il y a plus de taxis disponibles et tout ça, il y a plus de service.

M. Girard (Romain): En fait, la recommandation sur laquelle on travaillait était: Lorsque un individu va à l'aéroport en taxi, on veut lui reconnaître le droit qu'à son retour, si retour il y a, il puisse appeler son même taxi. Alors, notre argumentation là-dessus, c'est: Il existe des services à partir des aéroports pour tous les centres urbains importants à proximité et, à partir de ces centres urbains, il existe des services de transport par autobus. Voilà une belle occasion d'utiliser l'intermodalité et d'utiliser les services en place. Il ne manque pas de services dans ce contexte-là. Ce dont on veut simplement profiter, c'est qu'il y a une offre en place, qu'il y a des gens qui sont à l'aéroport, auquel endroit des services existent. Nous suggérons qu'ils soient utilisés.

Le Président (M. Lachance): À partir de maintenant, le partage du temps a été fait de façon équitable. Donc, moi, je suis ouvert à accepter une question en alternance de chaque côté. Bon. Une rapide de chaque côté.

M. Pelletier (Abitibi-Est): J'en avais deux, je vais en faire juste une, d'abord. Vos revenus d'autobus, c'est

principalement lorsqu'on achète un billet pour prendre un autobus ou encore, lorsqu'on est dans un autobus nolisé, il y a un coût fixe pour le transport? Maintenant, surtout dans le nolisé, vous faites affaire beaucoup avec les hôtels. Est-ce que, lorsque vous débarquez à un hôtel, vous avez un revenu? Est-ce que l'hôtel vous paie? Est-ce que vous avez un revenu d'appoint lorsque vous amenez des gens à un hôtel?

M. Girard (Romain): Non. On parle de transport nolisé?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui.

M. Girard (Romain): Dans le transport nolisé, il y a un client qui organise le voyage et c'est le seul qui fait un chèque au transporteur. Il n'y a pas de rétribution d'autres sources.

M. Pelletier (Abitibi-Est): À l'inverse, lorsque vous vous présentez à un hôtel pour aller chercher des clients, est-ce que vous avez un coût à payer à l'hôtel ou au portier?

M. Girard (Romain): On pourrait appeler ça des droits de pickup par exemple?

M. Chevette: Non, des droits de portier. Répondez à la question.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Girard (Romain): Si c'est des droits de portier, je vais vous demander de reposer la question.

M. Chevette: Bien, elle est posée.

Une voix: Pour reprendre le client.

M. Girard (Romain): Pour reprendre le client?

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

M. Girard (Romain): Là, on parle des visites touristiques? À titre d'exemple, les entreprises de transport touristiques qui offrent des services à Québec ou à Montréal et qui prennent des passagers dans les hôtels. Un par un, ils finissent par remplir un véhicule puis ils font un tour guidé. Souvent, les billets sont vendus par l'hôtelier, par le portier, par le concierge, et il y a une commission de reconnue à cet intermédiaire qui a fait la vente.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Et ce n'est pas du...

M. Chevette: Est-ce qu'il a le droit?

Mme Delisle: Ce n'est pas quoi?

M. Girard (Romain): Et ce n'est pas du transport nolisé, c'est de la visite touristique. À ce moment-là, la commission à l'hôtel, à l'employé de l'hôtel ou à l'employé de la compagnie de visites touristiques qui est dans l'hôtel est une commission déclarée.

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

Mme Delisle: Moi, j'en aurais une courte. Je voudrais revenir sur la formation des chauffeurs de taxi en matière de tourisme. Puisque vous l'avez soulevé dans votre mémoire, c'est parce que c'est une réalité qui semble être là. Comment vous faites pour mesurer si la personne a eu une formation ou pas? Parce que, moi, je pourrais très bien arriver à Québec, embarquer dans un taxi, puis, de bonne foi, à un moment donné, dire: Écoutez, j'en ai pour une bonne demi-heure avant mon vol, faites-moi donc faire un petit tour de ville. La personne va dire: Bien, ça va peut-être vous coûter 20 \$ de plus, madame. Je ne le sais pas, là. Puis je vais dire: Oui, c'est parfait, faites-moi voir les plus beaux sites. Comment vous faites pour mesurer que cette personne-là n'a pas sa formation ou qu'elle donne de la mauvaise information?

M. Girard (Romain): Il va de soi que quelqu'un peut faire cette offre-là et donner un service, un service moyen, un service exceptionnel ou un service minable. Le client va avoir le service qui vient de lui être offert. Il n'est pas capable de comparer.

Mme Delisle: Non, mais, vous, vous allez le mesurer comment?

M. Girard (Romain): Ce n'est pas nous qui le mesurons. Il existe des associations de guides, il existe des formations de guides, il existe des normes de la profession de guide touristique qui sont élaborées par le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme. Il y a actuellement, dans l'industrie touristique, un tel effort de normalisation et d'établissement de standards que je peux vous confirmer qu'il en existe pour la profession de guide touristique. Et il serait possible d'exiger qu'un détenteur de permis de taxi qui veut offrir de la visite touristique de manière commerciale soit aussi détenteur d'un permis de guide de la ville dans laquelle il travaille.

Le Président (M. Lachance): Alors, sur ce, madame, messieurs, merci de votre participation aux travaux de la commission, et j'ajourne les travaux jusqu'à demain, le jeudi 21 octobre, à 9 h 30, dans la salle du Conseil législatif.

(Fin de la séance à 17 h 47)