



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 21 octobre 1999 — N° 22

Consultation générale sur le document intitulé
*Réforme du transport par taxi — Pour des services
de taxi de meilleure qualité (3)*

**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 jeudi 21 octobre 1999

Table des matières

Auditions	1
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)	1
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)	9
Conseil des aînés	16
Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM)	24

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevette

M. Yvan Bordeleau

M. Michel Côté

M. Serge Deslières

M. André Pelletier

- * M. Réjean Racine, CPCDIT
- * M. Daniel Bouchard, idem
- * M. Claude Coursol, idem
- * M. Norbert Rodrigue, OPHQ
- * M. Guy Gilbert, idem
- * M. Denis Boulanger, idem
- * Mme Hélène Wavroch, Conseil des aînés
- * M. Daniel Gagnon, idem
- * M. Pierre-Yves Melançon, STCUM
- * M. Michel Lemay, idem
- * M. Jacques Lussier, idem
- * M. Serge Mathieu, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 21 octobre 1999

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

(Neuf heures trente-six minutes)

Le Président (M. Lachance): Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de poursuivre ses audiences 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*.

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Poulin (Beauce-Nord) remplace Mme Delisle (Jean-Talon).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je souhaite la bienvenue à toutes les personnes présentes pour cette séance. Et je vous donne un aperçu des groupes que nous allons rencontrer cet avant-midi: d'abord, le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi; ensuite, l'Office des personnes handicapées du Québec; le Conseil des aînés; et, finalement, nous allons terminer avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal.

Auditions

Alors, j'invite maintenant les représentants du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi à bien vouloir prendre place.

Bonjour messieurs. J'invite le porte-parole à bien vouloir s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)

M. Racine (Réjean): Je me présente, Réjean Racine, président du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi. Je suis aussi en même temps président de Taxi Union en Montérégie et propriétaire artisan dans l'industrie du taxi depuis 1979. À ma droite, j'ai M. Daniel Bouchard, directeur général du Comité provincial et permanent depuis sa fondation; à ma gauche, Me Claude Coursol de Laval, conseiller juridique du Comité.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, bienvenue. Je vous indique que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire votre présentation.

M. Racine (Réjean): D'accord. Bonjour. Pour comprendre le Comité, il faut commencer par la base, les associations de service. Nous représentons les associations de service de taxi au Québec.

Pour nous, le rôle des associations de service, on considère que c'est le cœur de l'industrie. Essayez juste d'imaginer ce que serait l'industrie du taxi sans associations — on sait qu'il y a 357 associations au Québec — on se retrouverait, s'il n'y avait pas d'associations, en fait, avec quelque chose comme 8 000 numéros de téléphone pour rejoindre un taxi, un bon matin. C'est donc impensable que ça fonctionne comme ça. Donc, notre rôle est de travailler pour l'artisan et pour donner un service à la clientèle.

Quotidiennement, ce que ça veut dire, dans une association de service, la vie, c'est de répondre à des besoins qui sont continuellement changeants, qui sont évolutifs, en fait, d'une clientèle qui est de plus en plus exigeante et de redistribuer tous ces appels-là, dans l'encadrement légal qui est en vigueur, entre nos membres. Le rôle d'une association, c'est aussi de développer des comptes-crédits, de faire de la recherche de clientèle pour ses titulaires. C'est une multitude de choses en fait.

Ces associations-là se sont réunies au sein du Comité provincial évidemment dans le but de discuter de l'encadrement légal avec lequel on a à composer, de développer des nouveaux marchés, de partager et de faire des échanges entre associations pour exporter ou importer des façons de faire qui pourraient être intéressantes d'une région à l'autre, au Québec. Grosso modo, c'est l'idée du Comité provincial. Là-dessus, je vais vous passer M. Bouchard.

• (9 h 40) •

M. Bouchard (Daniel): Bonjour, messieurs. Dans l'objectif de la réforme qui a débuté en 1997, le Comité provincial a, dès ce moment-là, commencé une ronde de consultations, une ronde qui se voulait annuelle par le biais d'un congrès que le Comité tient à chaque année.

Suite au dépôt de juin dernier, le Comité provincial a tenu, les 4 et 5 septembre dernier, un processus de consultation ouvert à l'ensemble des compagnies de taxis connues de la province de Québec. Donc, sur deux jours, des représentants d'associations de service de taxi, des représentants de ligues de taxis et des titulaires à titre individuel se sont rencontrés pour passer, point par point, l'ensemble des objets de la réforme. Vous avez, dans notre mémoire, l'ensemble des points qu'on a touchés conformément à la consultation que nous avons tenue à ce moment-là.

Étant donné que le processus de consultation et le processus de réforme que l'on connaît actuellement est le premier depuis plus de 20 ans, je vous ferai grâce de ce

qu'on a dans le mémoire, mis à part d'une proposition qu'on a à la fin qui est une nouvelle proposition, c'est-à-dire que nous souhaitons que le gouvernement mette en place une table de concertation gouvernement-industrie qui pourrait permettre aux associations de service de s'ajuster aux besoins grandissants et changeants de leurs deux types de clientèle: donc, une première clientèle qui appelle une association de service par besoins de déplacement; une deuxième clientèle qui est les titulaires de permis et les chauffeurs qui, eux, comptent sur l'association de service pour leur donner des appels, donc pour assurer leur gagne-pain.

Nous voyons, dans cette table de concertation là, un processus de réforme en profondeur qui est très exigeant mais qui fait aussi en sorte que plusieurs associations de service fonctionnent depuis près d'une quinzaine d'années dans l'illégalité, de par les besoins de leur clientèle. Cette table de concertation là ferait en sorte qu'on pourrait s'ajuster rapidement et légalement aux besoins de notre clientèle. Essentiellement, c'est le processus de consultation, un processus qu'on a voulu et qu'on a tenu ouvert à l'ensemble de l'industrie. Je laisse la parole à Me Coursol, en conclusion.

M. Coursol (Claude): M. le Président, MM. les membres, une réforme n'est certainement pas une tâche facile. Ce n'est pas une tâche facile parce que, au départ, elle suppose une remise en question de ce qui existe. On appelle ça une «critique». Ce n'est jamais facile de critiquer et c'est encore moins facile de critiquer de façon constructive. Une critique qui s'arrête à une critique ne donne pas grand-chose. C'est ce que le Comité a tenté d'éviter en critiquant les propositions qui lui étaient énoncées quand le Comité le jugeait approprié, mais également en substituant aux propositions qui étaient énoncées dans le document de consultation d'autres propositions dans le but d'améliorer les propositions qui lui étaient faites.

Il y a donc de nombreuses propositions qui sont faites face à ce qui est indiqué dans le document de consultation, des propositions d'amélioration pour l'industrie, parce que l'amélioration du service aux usagers, selon nous, passe aussi et d'abord par une amélioration des services de l'industrie. C'est dans cette perspective-là que les consultations ont été menées et c'est dans cette perspective-là également que le mémoire vous est présenté. Chacune des propositions qui était faite dans le document de consultation est commentée. En plus des commentaires face à ces propositions-là, le mémoire du Comité prend l'initiative de nouvelles propositions. Le fait de former un comité permanent de consultation en est une, de ces propositions-là.

Les propositions du document de consultation ont — je vais employer le terme «évaluer» — été évaluées par les membres et des non-membres d'associations et des représentants d'associations de service du Comité eu égard à différents critères, et je vous en nomme trois: la justesse de l'énoncé de la proposition qui était soumise, le réalisme du changement qu'elle proposait et la pertinence de

procéder à ce changement-là. C'est par rapport principalement à ces trois énoncés-là qu'effectivement le Comité vous propose à son tour certains énoncés, certaines propositions dans son mémoire. Je vous remercie.

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

M. Chevette: Merci beaucoup pour votre présentation. J'ai beaucoup de questions. Je ne pourrai pas toutes les poser. Probablement que j'aurai à vous en adresser quelques-unes par écrit ou bien qu'on puisse se rencontrer pour que vous puissiez répondre à l'ensemble, parce que...

Ma première question: Vous ne trouvez pas qu'il y en a trop, d'associations, 350?

M. Bouchard (Daniel): Écoutez, ce qu'il faut savoir, c'est que, parmi les 350 associations de service connues actuellement, il y en a 250 où ce sont, ce qu'on appelle, des taxis régionaux, donc un taxi dans une région/taxi qui dessert une population. Sur les 100 qui restent, il y a autour de 45 de ces associations-là qui comptent moins de 30 véhicules-taxis, donc qui desservent aussi des régions à faible densité de population. Le reste des associations de service, on les retrouve principalement sur l'île de Montréal et dans la région de Québec, soit les deux grands centres où on retrouve la plus grande densité de population.

M. Chevette: Oui, mais je pense que ça va m'ouvrir une porte pour vous dire qu'on doit tenir compte des cas d'exception comme Montréal et Québec. L'arrière-pays, ce n'est pas pareil, là. Il y a un monsieur de Chertsey hier qui est venu expliquer qu'il était desservi par Rawdon en ce qui regarde Chertsey, Lac-Paré, Entrelacs, etc. Ce n'est pas la même affaire, pas une minute.

Je pense qu'il va falloir demander... Même, il y a des taxis qui s'inquiètent et même certains qui s'énervent par la discussion qu'on a ici, mais on n'essaiera pas... Par exemple, ceux de Québec nous disent: On va être victime des taxis de Montréal, puis ceux de l'arrière-pays disent: On va être victime de Montréal puis de Québec.

Moi, j'ai l'impression qu'on va devoir regarder des cas particuliers. Montréal, c'est un cas particulier dans tout, de toute façon. Il y a un ministère de la Métropole, puis il y a une Commission de la capitale, puis après ça le reste du Québec est bâti sous un modèle à peu près identique. Ça fait que qu'est-ce vous pensez de ma vision d'avoir au moins des remèdes pour chaque mal et non pas une situation globale?

M. Racine (Réjean): On est un peu d'accord avec ça. D'ailleurs, je voulais apporter un bémol: quand on parle, à la page 35 de notre mémoire, on a malheureusement oublié de dire que tout ça, notre position, c'est exception faite de Montréal. Montréal est la seule autorité régionale qui a repris le contrôle de sa réglementation, et on s'entend tous pour dire que, après 20 ans dans l'industrie du taxi, Montréal a toujours été un exemple à part. Le

taxi à Montréal, ce n'est pas le taxi à Mégantic, ce n'est pas le taxi à Sherbrooke. La preuve, c'est que c'est le seul endroit où je crois que c'est viable qu'il y ait un bureau de taxi, que la Communauté urbaine a repris, et notre position, c'est — malheureusement on a oublié de l'écrire — exception faite de Montréal. Donc, on s'entend que — je suis d'accord avec vous — Montréal, c'est définitivement spécial.

M. Chevette: J'ai été très surpris en lisant, à la page 12 de votre mémoire, que vous me recommandez de ne pas vérifier le dossier criminel des chauffeurs d'expérience.

Ma question s'adresse sans doute à l'avocat: Ce n'est pas parce que je suis un chauffeur d'expérience que je ne dois pas être vérifié?

M. Coursol (Claude): C'est un fait.

M. Chevette: Pourquoi est-ce que vous écrivez ça, d'abord?

M. Coursol (Claude): Ça nous semblait poser des problèmes pratiques eu égard à ce qu'on vit actuellement dans le domaine du taxi. Quant à nous, on a préféré faire en sorte que le demandeur signe un formulaire de déclaration, un peu à la façon dont ça se passe dans le domaine des assurances où, par la suite, on peut employer des moyens quand une fausse déclaration a été faite.

Le fait de surveiller le passé d'un individu porte à toutes sortes de choses. Ça porte d'abord à une interprétation de ce qu'a été une infraction grave, une infraction moins grave. Ce n'est pas parce que quelqu'un a été condamné à un certain moment donné pour une infraction qui était punissable, par exemple, par de l'emprisonnement...

Aujourd'hui, vous allez donner un coup de poing sur la mâchoire à quelqu'un, vous risquez fort, fort, fort bien de vous en sortir avec pratiquement rien. Pourtant, le Code va traiter ce cas-là de voie de fait grave qui va inclure, dans le Code criminel, des infractions, des sanctions qui vont jusqu'à la prison. Et on va s'entendre pour dire que, dans certaines circonstances, ce n'est pas si grave que ça. Ça porte beaucoup, beaucoup à interprétation. On le vit devant les tribunaux pratiquement quotidiennement.

Alors, nous, on a préféré se ranger plutôt du côté de la déclaration que le demandeur devrait faire de façon telle, d'abord, à faire en sorte de conscientiser ce demandeur-là par rapport à ce qu'il demande. Et nous avons imaginé le cas où il serait extrêmement gênant pour quelqu'un qui a, par exemple, il y a 10 ans, été accusé de viol de devoir indiquer dans un document que, effectivement, à un certain moment donné, il a été accusé et trouvé coupable d'un viol. À ce moment-là, l'association de service pourra, elle, voir si, effectivement, cette personne-là constitue un élément qu'elle ne devrait pas avoir chez elle et elle prendra la décision qui s'imposera. Il faut faire du cas par cas dans ce genre de situation.

• (9 h 50) •

M. Chevette: Toujours à la page 12.

M. Coursol (Claude): Oui.

M. Chevette: Tout en recommandant de ne pas regarder le dossier criminel pour un chauffeur d'expérience, vous nous recommandez de lui faire passer des examens pour voir s'il est compétent. Et ça m'apparaît être drôle.

M. Coursol (Claude): Les examens, ce n'est pas essentiellement dans le cas de la personne qui aurait un dossier criminel.

M. Chevette: Non. Mais je veux dire que quelqu'un que ça fait 30 ans qu'il conduit et qui est resté dans le milieu, donc il n'a pas été rejeté par sa ligue, il n'a pas été rejeté par son association, il doit avoir une couple de qualités minimales. Je m'attendais exactement à l'inverse comme recommandation puis... Vous m'avez surpris. J'ai le droit de vous demander les raisons de ma surprise.

M. Bouchard (Daniel): M. le ministre, dans le cas du dossier criminel, en ce qui nous concerne, nous, ce qu'on amène là, c'est tout à fait nouveau par rapport à la loi actuelle. La loi actuelle dit que quelqu'un peut être sanctionné s'il fait un acte criminel dans l'exercice de ses fonctions. Nous, on a étendu cette notion-là à tout acte punissable par une peine d'emprisonnement, ce qui est nouveau. Donc, on se dit: On part sur de nouvelles bases. Ça touche tout le monde puis dans l'ensemble de leurs gestes sur une base quotidienne.

Pour ce qui est de la formation des chauffeurs d'expérience, c'est une tout autre chose. La formation des chauffeurs d'expérience, ce qu'on dit, c'est: La personne pourra démontrer son habileté actuelle à desservir la clientèle avec les besoins de la clientèle, ce qui n'est vraiment, vraiment pas la même chose. Ce qu'on dit au niveau du dossier criminel: Donnons-nous des bases, et on part aujourd'hui à la journée zéro.

M. Coursol (Claude): C'est qu'actuellement la Commission de transport a le pouvoir de sanctionner quelqu'un qui a été pris en infraction, sauf qu'il faut que l'infraction ait été commise dans le cours de l'opération de la voiture-taxi. Nous, on compte étendre cette possibilité-là à autre chose que la simple opération de la voiture-taxi.

M. Chevette: O.K. Vous favorisez également l'émission de nouveaux permis sur la base d'une preuve de nécessité, à la page 9 de votre mémoire, mais vous recommandez en même temps une forme d'enchère pour l'attribution. N'y a-t-il pas contradiction à ce moment-là? Et qui serait intéressé, par exemple, à monter un dossier étoffé pour démontrer la nécessité d'émettre un nouveau permis de taxi, s'il n'est pas assuré que le permis lui sera attribué? Dépenser de l'argent pour monter un dossier, vous ne trouvez pas qu'il y a une contradiction?

M. Bouchard (Daniel): M. le ministre, ça, c'est exactement, mais exactement la même chose que le jour où quelqu'un décide d'acheter un permis de taxi. Il paie, par exemple, 50 000 \$ pour son permis de taxi. Il n'est pas assuré d'un chiffre d'affaires, et très loin de là. Tout va dépendre de la façon dont il travaille. Tout va dépendre de l'association de service qu'il va choisir comme étant son mandataire pour aller chercher des appels. Et tout va dépendre du temps qu'il va mettre dans son opération pour gagner sa vie.

M. Chevette: Mais ça, je comprends ça. Mais, au moins, le permis, il le paie puis il l'a. Ce que vous dites, c'est une preuve de nécessité, monter un dossier en fonction d'une preuve de nécessité, pour un tiers. Par exemple, il y a un permis de disponible, je ne sais pas, moi, dans l'agglomération de Joliette — un beau coin du Québec.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: S'ils sont huit à préparer des dossiers de nécessité puis à investir pour aller chercher un permis, ce n'est pas l'acheter, c'est pour décrocher le permis disponible. Puis laisser les enchères ouvertes, la surenchère là-dessus, vous ne trouvez pas que c'est... En tout cas, personnellement, je trouve que c'est de faire dépenser beaucoup d'argent à des citoyens. Ce n'est pas l'achat d'un permis disponible, là, parce que l'individu est décédé ou bien parce qu'il est malade ou bien pour toutes sortes de raisons, c'est l'émission d'un nouveau permis, basée sur une preuve de nécessité. C'est ça que vous dites. Ce n'est pas ça qui me fatigue, là, ce qui me fatigue, c'est la partie surenchère, là.

Une voix: La mécanique.

M. Chevette: Vous aimez ça, voir monter le prix des permis, 84 000 \$ à Sainte-Foy, 12 000 \$ à Beauport? C'est quoi, vos objectifs dans ça? C'est ça que je veux savoir.

M. Bouchard (Daniel): L'objectif à travers tout ça, c'est qu'une personne qui trouve l'industrie intéressante va devoir la trouver suffisamment intéressante pour s'impliquer avant même d'avoir une garantie que, entre guillemets, son entreprise va voir le jour, au même titre que toute personne, tout entrepreneur qui décide de monter sa petite entreprise va devoir préparer un plan d'affaires, va devoir rencontrer des représentants d'institutions financières.

Écoutez, un permis de taxi, c'est très exactement une microentreprise, c'est ce que c'est, c'est une microentreprise. Et, dans ce sens-là, l'entrepreneur qui veut se faire émettre un nouveau permis, au même titre que l'ensemble des entrepreneurs de la province, doit se monter un dossier, oui. Il doit en faire les frais, oui, c'est normal, c'est un entrepreneur, c'est un homme d'affaires.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie et critique de l'opposition officielle.

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Je voudrais peut-être reprendre un peu un sujet que le ministre a abordé sur le nombre d'associations de service et leur répartition. Vous avez donné un peu d'éléments, là, mais, dans votre mémoire, vous faites référence, au tout début... à la page 3, vous nous dites: «Ces associations sont soit des compagnies où le conseil d'administration et les dirigeants sont élus par les actionnaires, soit des coopératives où le conseil d'administration et les dirigeants sont élus par les sociétaires, ou enfin des entreprises familiales.»

Bon. J'aimerais ça qu'on exclue peut-être... Vous nous avez dit qu'il y avait des très, très petites, là... Il y en a une centaine. C'est ça que vous avez mentionné?

M. Bouchard (Daniel): Deux cent cinquante.

M. Bordeleau: Deux cent cinquante?

M. Bouchard (Daniel): Deux cent cinquante, de moins de deux permis.

M. Bordeleau: O.K. Bon. Éliminons ça qui est plutôt exceptionnel. Dans les autres, là, les 100 qui restent, c'est quoi, la constitution légale de ces associations-là? Est-ce que c'est des compagnies, des coopératives ou des entreprises familiales? Comment ça se répartit exactement, là?

M. Bouchard (Daniel): Dans l'industrie du taxi, on connaît, comme forme légale, une majorité de coopératives. Dans un autre cas, ce sont des compagnies mais avec un fonctionnement de coopérative. Ça veut dire que c'est, par exemple, Taxi Sherbrooke ltée, mais, pour travailler ou pour oeuvrer à Taxi Sherbrooke, il faut être détenteur d'une action. Et l'ensemble des personnes qui sont là sont détentrices d'au moins une action; elles ne peuvent pas détenir plus d'une action. Donc, c'est une compagnie, mais en fait ça fonctionne comme une coopérative.

M. Bordeleau: Il n'y a pas une personne dans ces cas-là qui détient plus qu'une action.

M. Bouchard (Daniel): Non.

M. Bordeleau: Tout le monde dans l'association....

M. Bouchard (Daniel): Tout le monde dans l'association détient une seule action.

M. Bordeleau: O.K.

M. Bouchard (Daniel): Et il y a l'autre cas évidemment, comme M. Racine ici à mes côtés, où c'est un groupe d'actionnaires qui détient un certain nombres

d'actions, mais où ces compagnies-là ont aussi développé la façon de travailler avec des contractuels, donc des gens qui travaillent sous la bannière de Radio Taxi Union, en Montérégie, mais qui ne sont pas des actionnaires de Radio Taxi Union. Ils ont un lien contractuel avec Radio Taxi Union pour recevoir des appels. Donc, ils ont des frais mensuels ou des frais hebdomadaires qu'ils versent à Radio Taxi Union pour recevoir leurs appels conformément à la loi, donc pas plus d'appels pour un actionnaire que pour un contractuel, c'est chacun son tour, comme la loi le prévoit.

M. Bordeleau: O.K. Dans les 100 dont on parle, il y en a combien qui sont des compagnies, je dirais, qui appartiennent à des propriétaires, là, actionnaires plutôt minoritaires par rapport à l'ensemble des gens qui sont affiliés à cette association de service? Et combien il y en a qui sont un peu sous forme de coopératives ou de compagnies comme vous avez décrites qui ont chacune une action?

M. Bouchard (Daniel): Actuellement dans l'industrie, des compagnies à propriétaires restreints, on en connaît 11.

M. Bordeleau: Onze. O.K. La balance est plutôt formule coopérative ou égalitaire, là.

M. Bouchard (Daniel): C'est une formule à actionnaires multiples.

M. Bordeleau: Ces 11 compagnies là sont situées dans quelle région, de façon plus générale?

M. Bouchard (Daniel): Principalement, je vous dirais: Montréal en compte deux ou trois, Hull, bien connue, c'est une compagnie à propriétaire unique. On en connaît aussi en région, par exemple, Val-d'Or. Val-d'Or, c'est un propriétaire unique; cependant il regroupe l'ensemble des contractuels.

M. Bordeleau: O.K.

M. Bouchard (Daniel): Et on en connaît aussi une au Saguenay, c'est-à-dire au Lac-Saint-Jean, on en connaît une au Saguenay et on en connaît une en Gaspésie.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est...

M. Bouchard (Daniel): ...

M. Bordeleau: Oui, allez-y.

M. Bouchard (Daniel): Et ces gens-là, essentiellement, je vous dirais, pour demeurer en business, comme à peu près l'ensemble des compagnies de taxi, ils ont compris qu'il faut qu'ils comptent avec leurs contractuels pour maintenir, si on veut, la compagnie en vie. Parce que le fait d'avoir autant d'associations de service est fort

simple à expliquer: c'est que tu es contractuel ou tu es membre d'une association de service parce que tu as choisi d'y être, c'est une décision d'affaires. C'est une décision, tu es membre d'une association de service sur une base volontaire. Il n'y a personne qui te met un «gun» dans le dos pour être membre d'une association. Ça ne fait pas ton affaire, tu peux travailler quand même sur le territoire, parce que tu as accès à l'ensemble des postes d'attente, même si tu n'es pas membre de l'association de service.

● (10 heures) ●

M. Bordeleau: Les associations ont le droit de refuser des personnes qui voudraient être membres.

M. Bouchard (Daniel): Absolument.

M. Bordeleau: O.K.

M. Bouchard (Daniel): C'est une décision d'affaires, ça aussi.

M. Bordeleau: O.K. Les associations de service, est-ce qu'il en existe où les propriétaires n'ont pas aucun permis de taxi?

M. Bouchard (Daniel): De mémoire, j'en connais deux.

M. Bordeleau: Au fond, c'est une compagnie essentiellement qui gère les objectifs des...

M. Bouchard (Daniel): Ces deux compagnies-là sont des compagnies de répartition d'appels, pareilles comme, par exemple, Transport Besner pourrait donner ses appels en sous-traitance à un bureau de répartition d'appels. Ces compagnies-là sont essentiellement des compagnies de répartition d'appels. Et, pour attirer des contractuels vers elles, ce qu'elles font, elles vont aller signer des contrats avec, par exemple, des compagnies comme Bell Canada ou avec des banques, là où il y a du fort volume pour mettre sur la table un potentiel d'appel — je vous donne des exemples en l'air — de 250 000 appels par année. Moi, j'ai ça, là. Ça, c'est garanti. Donc, les contractuels qui veulent participer à ce bassin-là, moyennant certaines conditions, bien on vous invite à le faire.

M. Bordeleau: Elles sont situées où, ces compagnies-là, les deux compagnies qui sont essentiellement des répartiteurs d'appels?

M. Bouchard (Daniel): Une à Montréal, une au Saguenay.

M. Bordeleau: Au Saguenay.

M. Bouchard (Daniel): Une au Lac. C'est au Lac, en fait.

M. Bordeleau: O.K. Les tarifs, pour être membre d'une association de service, c'est quoi? Ça varie de quoi

à quoi? Un chauffeur de taxi qui veut être membre d'une association, on dit que ça doit varier d'une région à l'autre passablement, mais est-ce que vous pouvez nous donner une indication là-dessus?

M. Bouchard (Daniel): Non seulement ça varie d'une région à l'autre, mais ça varie en plus d'une association à l'autre parce que les services rendus par les associations de service ne sont pas uniformes. On pense qu'une association de service, c'est essentiellement un téléphone puis un micro pour donner un appel. On est très loin du compte, là. Ça, c'est les deux activités les plus visibles des associations de service.

Il y a des associations de service qui offrent de multiples services à leurs membres, des services de facturation, il y en a même qui offrent des services de comptabilité, il y en a qui tiennent de la sous-traitance en assurance au sein des associations de service. Donc, les montants d'argent qui sont à être versés dans ce sens-là peuvent varier, je vous dirais, peut-être de 40 \$ par semaine à 195 \$ par semaine.

Et vient aussi là-dedans le niveau de la masse critique. Quand tu es 22, 23 dans une association de service, ton répartiteur, tu le paies 12 \$ de l'heure pareil. Donc, si tu es 22, 23 à payer, la cote est plus chère que si tu es 150 à payer. Donc, au prorata du nombre de voitures, la cotisation, soit hebdomadaire soit mensuelle, va grandement varier en fonction du nombre de véhicules mais aussi en fonction des services que l'association de service a développés soit pour attirer des contractuels ou pour garder ses actionnaires.

M. Bordeleau: O.K. Il y a un point sur lequel j'aimerais peut-être avoir quelques éclaircissements. En fait, c'est juste pour essayer d'évaluer l'ampleur du taxi où on utilise des coupons. Je pense que c'est centralisé dans des régions comme l'Outaouais, l'utilisation de coupons...

M. Bouchard (Daniel): Tel qu'on l'a montré en annexe, oui.

M. Bordeleau: Oui. Alors, dans la région de Québec, on sait que ça existe. Le gouvernement a beaucoup de coupons. On prend un taxi, puis à ce moment-là les fonctionnaires utilisent les coupons.

M. Bouchard (Daniel): Oui.

M. Bordeleau: Dans l'Outaouais.

M. Bouchard (Daniel): Oui.

M. Bordeleau: À Montréal, est-ce que ça existe aussi?

M. Bouchard (Daniel): Pratique extrêmement largement étendue à l'ensemble de la province.

M. Bordeleau: À l'ensemble de la province.

M. Bouchard (Daniel): Oui, monsieur. À Gaspé, il y a une compagnie de taxi où ils sont neuf véhicules. Ils ont cinq types de coupons de crédit.

M. Bordeleau: O.K. Quand un chauffeur de taxi récupère un coupon, comment ça fonctionne, ça?

M. Bouchard (Daniel): C'est comme un chèque.

M. Bordeleau: S'il est membre d'une association de service, qui est-ce qui fait le travail de transformer ça en argent sonnant?

M. Bouchard (Daniel): C'est l'association de service qui va le transformer en argent sonnant. Donc, le chauffeur se présente à l'association de service et se fait rembourser les coupons qu'il a acceptés dans le cadre de ses opérations, tout simplement.

M. Bordeleau: O.K. Est-ce qu'il y a des frais?

M. Bouchard (Daniel): Mais, cependant, dans certains cas, si ce titulaire-là ne travaille pas sous la bannière de l'association de service, il y a certaines associations de service qui, à ce moment-là, vont imposer des frais pour rembourser le coupon tout simplement parce que la clientèle corporative qui utilise ce type de paiement corporatif là va prendre entre 30 et 45 jours à rembourser l'association de service. Donc, ce que l'association fait, elle dit: Bon, oui, je vais te rembourser le coupon, mais il y a des frais reliés à ça et c'est des frais, si on veut, là... c'est du support de marge de crédit.

M. Bordeleau: C'est des frais qui peuvent être de quel ordre?

M. Bouchard (Daniel): Le plus cher...

M. Bordeleau: Pour les indépendants qui font...

M. Bouchard (Daniel): Le plus cher connu, c'est 10 %.

M. Bordeleau: 10 %.

M. Bouchard (Daniel): Oui. C'est le plus cher connu.

M. Bordeleau: Puis ceux qui sont membres de l'association de service, eux, ils n'ont pas à défrayer de frais additionnels?

M. Bouchard (Daniel): Dans la vaste majorité des cas, non. Dans certains cas, oui. Et ce pour quoi il y a certaines associations qui vont imposer des frais d'administration à l'ensemble de leurs contractuels ou de leurs titulaires, c'est une raison fort simple, c'est pour baisser la facture mensuelle ou la facture hebdomadaire. Donc, c'est le principe de l'utilisateur-payeur. Tu

m'amènes beaucoup de coupons de crédit, je supporte beaucoup de crédit pour toi, donc ça te coûte ça. Mais ça permet à ces associations-là de maintenir des frais mensuels relativement bas pour l'ensemble des contractuels et des actionnaires ou sociétaires.

M. Bordeleau: Il y a un paragraphe que j'aimerais que vous m'expliquiez un peu plus, c'est à la page 19 de votre mémoire où vous dites: «Le Comité est d'avis que le gouvernement, à travers ses différents ministères et organismes gouvernementaux et paragouvernementaux, devrait renverser la vapeur et ainsi permettre aux associations de service, par l'accord d'un droit général de premier refus, à l'exclusion de tout autre transporteur, de récupérer le transport de personnes par automobile.»

M. Bouchard (Daniel): Oui.

M. Bordeleau: Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu, de façon plus précise, à quoi vous faites référence et qu'est-ce qu'il y a en arrière de cette prise de position là?

M. Bouchard (Daniel): C'est que, actuellement, si on regarde... Bon. Dans les derniers jours, principalement hier, je pense que l'industrie a été... ou en tout cas la qualité des véhicules a été extrêmement décriée partout. Je pense qu'il ne faut pas se le cacher, il n'y a aucun chauffeur de taxi qui aime être dans un véhicule usagé de petite taille. Il aimerait mieux se promener en Delta 88 de l'année. Ça, ce que ça dit, c'est que, dans l'industrie, on a connu depuis quelques années une migration de la clientèle vers d'autres types de transporteurs.

Ce qu'on dit, c'est que, à travers les organismes paragouvernementaux, donc les gens qui sont sous la responsabilité du gouvernement, peu importe l'organisme, ces gens-là devraient offrir leur potentiel de transport, leurs besoins en transport, à l'industrie du taxi avant de l'offrir à quiconque d'autre. Si l'industrie n'en veut pas, de ce type de transport là, bien là ça s'appelle «just too bad», par exemple, tu viens de le perdre puis bonsoir. Sauf que les organismes gouvernementaux et paragouvernementaux, et j'irais même jusqu'à dire municipaux, devraient avoir l'obligation de se servir d'une flotte de véhicules pour laquelle des gens détiennent des permis émis par le gouvernement et non pas pouvoir se tourner, comme j'ai appris hier après-midi en quittant les audiences de la commission, que le centre jeunesse de Val-d'Or a accordé le contrat de transport des jeunes dont ils ont la charge à un centre d'action bénévole... Ils ont attribué le contrat de transport.

M. Bordeleau: Je prends les minutes qu'il me reste. Il y a un point sur lequel je voudrais revenir. Vous avez fait référence tout à l'heure, au tout début de votre intervention, la dernière, à l'article qui est paru hier dans les journaux, qui était intitulé *Nos taxis: des TACOTS! 60 % de voitures — trop vieilles — ne sont pas conformes aux règlements*. Ça faisait suite un peu, en gros, à un

mémoire qui avait été présenté à la commission, ici, par le Bureau du taxi de la CUM. On relie l'article, on le centre surtout autour de cette question-là.

Je voudrais quand même — en toute équité puis en toute justice — rétablir certains faits parce que ça me semble important de le faire au début de cette commission. Quand on sort un article comme ça, ce n'est pas sans avoir un impact extrêmement négatif sur l'industrie. Ça n'aide pas l'industrie du taxi d'aucune façon quand on voit des titres comme celui-là. Je ne pense pas que ce soit la façon d'aborder une réforme de façon constructive.

Et surtout, M. le Président, je voudrais tout simplement signaler qu'on m'a fait parvenir, ce matin même, un extrait d'une revue qui s'appelle *Taxi Scoop* qui est publiée par le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal, alors c'est là l'organe officiel du Bureau du taxi, le même organisme qui est venu présenter le mémoire, et qui a résulté dans l'article dont je vous ai fait état. Dans cet article-là... M. le Président, je vais prendre quelques minutes pour le lire, il est très court, et je pense que ça mérite...

• (10 h 10) •

Le Président (M. Lachance): Là, on va avoir un problème de temps.

M. Bordeleau: Mais je demande au ministre la permission de le faire, là, c'est important de le faire. Ça va être court. C'est un article qui...

«Entre les mois de mai et d'août derniers, l'équipe d'inspecteurs du Bureau du taxi procédait à l'opération association dans les rues du territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Leur mandat: aller sur des postes d'attente et procéder à des vérifications complètes des taxis membres d'associations. Au terme d'un boulot de près de 32 journées de travail étalées sur une période d'environ 14 semaines, c'est le tiers des véhicules de chacune des 30 associations du territoire qui ont été inspectés, soit 1 093 voitures-taxis.

«Rappelons qu'en vertu du règlement 97 les associations de service ont la responsabilité d'assurer que les véhicules de leurs membres sont conformes aux exigences du règlement. Les objectifs des inspecteurs du Bureau du taxi, lors de cette opération, étaient donc d'évaluer le travail des associations à ce chapitre. De fait, les inspecteurs ont complété 110 fiches d'inspection qui ont été émises pour des motifs divers allant de l'absence d'une convention de garde à la présence de dommages extérieurs sur le véhicule. D'une manière générale, les résultats indiquent un taux de conformité de près de 90 %. Félicitations.»

C'est écrit ici, dans le bulletin du Bureau du taxi de Montréal: «Félicitations. Le tableau que nous publions sur cette même page trace d'ailleurs un portrait détaillé des résultats obtenus lors de cette opération. Ajoutons que de telles opérations ont lieu tous les mois qui viennent. Le *Taxi Scoop* vous tiendra informés des résultats.»

On a tout le détail des différentes associations, du nombre de taxis inspectés, du nombre de fiches qui ont été faites pour chacune des associations et de la nature de l'infraction.

Alors, je pense, M. le Président, que c'est important de faire cette mise au point, en toute équité pour les gens qui vivent actuellement dans l'industrie du taxi et qui se voient présentés de façon extrêmement négative par un titre comme celui qu'on a vu dans le journal il y a quelques jours. Alors, je tenais... Et je vais déposer, M. le Président, des copies de cet article afin que ce soit distribué à tous les membres de la commission.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Merci, M. le député de l'Acadie. Est-ce que ça amène des commentaires brefs?

M. Bouchard (Daniel): M. le Président...

M. Racine (Réjean): Moi, le seul commentaire que j'avais à faire, évidemment, c'est que le chiffre de 60 % qui a été publié, bien sûr, dans les médias, c'est du sensationnalisme qu'ils cherchent, et c'est, sous toutes réserves, à être vérifié avec *Taxi Scoop*. Le 60 %, ce qu'on a oublié d'ajouter, je crois, c'est que c'est 60 % de véhicules non conformes lorsqu'ils étaient âgés — il y avait une date — je crois, de plus de 12 ans. Et c'est bien sûr que les médias ont éliminé le petit bout, parce que ça fait beaucoup plus intéressant de faire passer l'industrie du taxi pour une gang de minoues; c'est plus vendeur, en tout cas. À mon sens, ils ont omis volontairement de dire que c'est chez les véhicules de plus de x années.

Le Président (M. Lachance): M. le député de La Peltre, en vous signalant que vous avez un maximum de quatre minutes.

M. Côté (La Peltre): Merci, M. le Président. Messieurs, bonjour...

Une voix: Bonjour.

M. Côté (La Peltre): ...à cette commission et merci de votre mémoire. J'ai trois questions. La première, c'est... Dans votre mémoire, à la page 5, vous signalez qu'il y aurait certaines définitions et aspects de la présente réforme qui demanderaient et qui nécessitent des précisions essentielles pour nous permettre de mieux comprendre certaines définitions.

Mais, après ça, à la page suivante, vous arrivez avec «Associations de service de taxi», vous dites: «Entreprises dont les gestionnaires sont principalement des titulaires de permis de taxis, à quelques exceptions près», puis regroupés sous une bannière, puis ainsi de suite. Alors que, dans la définition au niveau de la réforme, on dit: «Entreprise spécialisée dans les services de taxi qui reçoit les appels de la clientèle et répartit ces demandes entre les chauffeurs autorisés à y répondre.»

Alors, j'aimerais que vous me donniez un peu plus de commentaires entre ces deux définitions-là. Est-ce que c'est une proposition que vous faites en termes de votre propre définition à vous autres?

M. Bouchard (Daniel): En fait, oui. On tient à ce que ce soit une définition, parce que la définition telle qu'on la trouve en page 47 du document de consultation, ce que ça dit, c'est qu'une compagnie de taxi, tout ce que ça fait, c'est prendre des appels, distribuer des appels. Ce n'est pas ça! C'est très loin d'être ça, très, très loin d'être ça. C'est trop simpliste, la définition qu'on trouve en page 47. Et, oui, on propose le texte que vous avez sous les yeux comme définition d'une association de service.

M. Côté (La Peltre): Lorsque vous dites «à quelques exceptions près», ça, c'est...

M. Bouchard (Daniel): Oui, deux.

M. Côté (La Peltre): «À quelques exceptions près», c'est quoi, les exceptions qui devraient être exclues, à titre d'exemple?

M. Bouchard (Daniel): Bien, je vais vous en présenter une, exception, puis, même, elle est mauvaise parce que même eux vont plus loin. Taxi Diamond, à Montréal, la plus grosse compagnie de taxi de la province, donne et répartit des appels à 875 véhicules à chaque jour. Ces gens-là sont trois actionnaires.

M. Côté (La Peltre): O.K. Ça, c'est un exemple.

M. Bouchard (Daniel): C'est un exemple.

M. Côté (La Peltre): Alors, ma deuxième question, c'est: Est-ce que vous avez un grand souci de la qualité des services qui doivent se rendre à la clientèle? Est-ce que vous avez des moyens, des règles, un code d'éthique en matière de discipline? Est-ce qu'il y a des choses que vous avez en main pour pouvoir suivre la qualité du service?

M. Coursol (Claude): La majorité des associations de service, que l'on parle d'associations de service exploitées sous forme de compagnies ou sous forme de coopératives, sont munies de règlements de discipline, de comités de discipline et font effectivement de la discipline.

M. Côté (La Peltre): Alors, vous avez des règles, un code.

M. Coursol (Claude): Ça existe.

M. Côté (La Peltre): Ça existe, ça.

M. Coursol (Claude): Oui.

M. Côté (La Peltre): En ce qui concerne... Dans la réforme, on demande que le taximètre soit obligatoire partout à quelques exceptions près. Vous, qu'est-ce que vous en pensez? Quelle est votre position face au taximètre?

M. Bouchard (Daniel): De notre côté, ce qu'on constate, ce qu'on est forcé de constater, c'est qu'il y a actuellement une disposition qui dit que les taxis régionaux ne sont pas obligés d'avoir un taximètre. Ça crée une compétition induite principalement lorsque ces taxis régionaux là oeuvrent dans une région limitrophe à une agglomération, là où les chauffeurs de taxi sont obligés d'avoir un taximètre. Le taxi régional n'a pas de prix de départ, donc il n'y a pas le 2,25 \$ au départ, et n'a pas de taximètre.

Ce qu'on perçoit aussi, c'est que, pour le client, c'est extrêmement difficile d'avoir un contrôle véridique sur le kilométrage qui a été fait. Comment le client peut contrôler le kilométrage qui a été réellement effectué? On arrive-tu à un kilomètre près? Le client a très peu de moyens de contrôle. Ça, c'en est une.

La deuxième, c'est que c'est de la compétition qui, à notre sens, n'a pas sa place dans l'industrie parce que ça vient créer deux sortes de taxis. Dans tout notre mémoire, on est constant, c'est de dire: Il y a une seule sorte de permis de taxi au Québec, c'est le permis de taxi qui est émis par le gouvernement avec les mêmes obligations mais les mêmes privilèges.

M. Côté (La Peltrie): Merci.

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

M. Chevette: Oui, 30 secondes pour vous dire que j'abonde dans le sens du député de l'Acadie. C'est de l'interprétation d'un sondage qui a conduit les journalistes à publier un article. Et, pour être franc avec tout le monde, je prends l'engagement de déposer ce sondage dans les prochaines... la semaine prochaine minimalement. Il y a peut-être une couple de questions qui ne sont pas d'intérêt public, mais la majorité des questions, les sept questions, je crois...

On déposera le sondage public pour que tout le monde le sache, parce que je suis convaincu que c'est de cela que découle l'article. En tout cas, on va le déposer. Je ne sais pas quand, là, mais on va le déposer. Ça a été fait par la firme Baromètre. C'est un sondage qui a été commandé à la fois par le Bureau du taxi de Montréal et le ministère des Transports. Donc, pour bien clarifier les choses, ça sera mardi qu'on le déposera. On verra. Peu importe la date, vous l'aurez.

M. Bouchard (Daniel): M. le Président, M. le ministre, malheureusement, dans les jours qui viennent, l'ensemble des associations de service de la province vont devoir payer le prix de cet article-là qui est passé dans les journaux hier. Je suis intimement convaincu qu'au moment où on se parle il y a plusieurs appels de clients qui appellent dans les associations de service puis qui disent: Envoye-moi pas un tacot, ou une minoune, ou une barouette, ou une charrette, ou... En tout cas, on en entend de toutes les sortes. Je suis intimement convaincu que les répartiteurs et les téléphonistes actuellement entendent ces requêtes-là de la clientèle, alors que ce n'est

certainement pas le cas de la majorité de la flotte de taxis au Québec.

M. Chevette: Oui. Même comme politiciens, on ne contrôle pas les titres.

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, MM. Racine, Bouchard et Coursol, pour votre participation aux travaux de cette commission. Merci.

• (10 h 20) •

Alors, j'invite les représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, bonjour, M. Rodrigue. Je vous invite à nous présenter les personnes qui vous accompagnent.

**Office des personnes handicapées
du Québec (OPHQ)**

M. Rodrigue (Norbert): M. le Président, bonjour. D'abord, merci de nous recevoir, M. le ministre et MM. les membres de la commission. Je voudrais vous présenter brièvement les gens qui m'accompagnent: à ma droite, Guy Gilbert, qui est conseiller à la recherche, analyse, etc., de l'Office; Anne Hébert, qui est adjointe à la Direction de la recherche, de l'évaluation et de la coordination; et Denis Boulanger, adjoint au président.

Le Président (M. Lachance): Bienvenue.

M. Rodrigue (Norbert): Merci beaucoup. Alors, M. le Président, d'abord, salutations encore une fois. Merci de cette invitation et de nous permettre de venir nous exprimer. Vous comprendrez facilement que les raisons fondamentales pour nous de cette expression, de ce moment, c'est avant tout que les conditions qui prévalent dans notre société en termes d'organisation de transport, à tous les chapitres, et particulièrement aujourd'hui en ce qui concerne le taxi, sont des conditions qui peuvent favoriser ou défavoriser l'intégration sociale, économique et culturelle des communautés. Mais, quand on parle des personnes handicapées, souvent c'est une double problématique. Alors, dans ce sens-là, nous sommes heureux de pouvoir nous exprimer.

Le transport par taxi régulier et par taxi adapté, au Québec, constitue, disons-le, un moyen de déplacement privilégié qui est utilisé quotidiennement par les personnes handicapées dans l'ensemble du Québec. Dans le cadre des services offerts par les sociétés de transport et les corporations de transport adapté subventionnées, bien sûr, par le ministère des Transports, il y a eu une moyenne de 1 400 000 déplacements annuels par taxi au cours des cinq dernières années. Ces déplacements constituent 40 % des

déplacements subventionnés par le ministère des Transports du Québec. Pour l'industrie du taxi, ces déplacements représentent un chiffre d'affaires qui est raisonnable, autour de 9 000 000 \$ annuellement. Il faudrait aussi ajouter, sans aucun doute, à ces statistiques les déplacements que les personnes handicapées effectuent en dehors du cadre du transport adapté subventionné.

La réforme du transport par taxi propose d'augmenter la qualité et la quantité des services disponibles. En ce qui nous concerne, sur les huit objectifs de la réforme, il y en a quatre qui touchent la qualité, et à eux seuls ils sont suffisants pour motiver la réforme. Dans ce sens-là, on va essayer d'expliquer pourquoi. Dans les faits, nous trouvons que les propositions énoncées dans cette réforme offrent des alternatives intéressantes et significatives qui sont favorables à des changements, disons-nous, réclamés par les personnes handicapées depuis un certain nombre d'années, je dirais même nombreuses, en regard des diverses problématiques auxquelles ces personnes sont confrontées dans leurs déplacements.

Un petit mot sur les problématiques, avec votre permission. Si on les aborde, on doit... Bien sûr, on pourrait en lister plusieurs, mais on va souligner les principales. La première, c'est que, malgré toutes les interprétations, pour nous, il y a une pénurie de taxis adaptés. Il y a 50 taxis adaptés au Québec, selon nos informations, dont une vingtaine à Montréal, alors que la flotte globale est d'environ 8 000. Les taxis adaptés, bien sûr, on nous dit que ça coûte cher à l'achat et que peu de propriétaires sont en mesure de payer seuls la facture. De plus, il apparaît que les véhicules adaptés sont davantage construits pour un usage privé. Ils ne seraient donc pas suffisamment résistants à une utilisation soutenue comme pour celle d'un transport public. Les équipements se détériorent vite et des réparations importantes se justifient rapidement.

Autre problématique, c'est le manque de disponibilité de taxis réguliers dans les diverses régions du Québec. Ceux-ci ne répondent généralement qu'aux demandes de déplacements qui sont prévues dans les cadres d'un contrat avec un organisme de transport adapté, donc, très peu ou pas de disponibilité en soirée, en fin de semaine ou pour les déplacements occasionnels. Le confort et la sécurité, malgré ce que je viens d'entendre, nos informations sont à l'effet que ça reste à désirer et que, compte tenu de la moyenne d'âge élevée des taxis — moyenne de huit ans, dont 25,7 % sont âgés de plus de 10 ans — il y a une petite raison de s'intéresser à ces conditions-là.

Ajoutons à cette problématique que 500 municipalités ne sont pas desservies par le transport adapté au Québec. Je voudrais juste faire une petite supposition. Supposons que ces municipalités ont une moyenne de 500 résidents. La population globale serait de 250 000, et on ajoute 10 % de personnes âgées à ça puis on va vite monter les chiffres. Ce qu'on veut souligner par là, c'est qu'il ne suffit pas de dire qu'on couvre, je pense, 90 % du territoire pour se satisfaire. Puis je sais que ce n'est pas l'intention de personne. Mais, même si on couvre 90 %, il reste 500 municipalités non couvertes. Il faut se soucier de ça pour améliorer les conditions.

La qualité des services — on n'en fera pas un long débat maintenant, mais on est prêt à répondre aux questions — pour nous, ça ne répond pas toujours aux attentes de la clientèle, malgré encore une fois ce que je viens d'entendre, les articles, etc. Il ne s'agit pas de faire de l'interprétation, mais nos chiffres nous indiquent qu'en 1993 il y avait 5 % et un peu plus de taxis vieillissants, etc., puis qu'en 1998 il y en a 25,7 % où il y a des problèmes de vieillissement, etc., de sécurité. Donc, il faut se préoccuper de ça.

La formation, par exemple, des chauffeurs de taxi, en regard de la qualité du service et des détenteurs de permis, ça nous apparaît fondamental. Alors, dans l'ensemble de la réforme et dans nos propositions, c'est une question que l'on touche.

Il y a l'autre problématique qui est la surtarification qui parfois est imposée par certaines compagnies ou certains chauffeurs à la clientèle des personnes handicapées, dont 70 % vivent sous le seuil de la pauvreté. Je voudrais tout simplement qu'on s'arrête un peu à cette question-là. Et on a vu — encore une fois, probablement que c'est du sensationnalisme — des émissions de télé qui nous indiquaient qu'il y avait des problèmes de ce côté-là.

L'insuffisance d'incitatifs financiers pour d'autres modes de transport, que ce soit le covoiturage ou le transport par bénévoles. Alors, nous, à l'Office, notre analyse de la réforme, M. le ministre et M. le Président, elle se base sur, d'une part, les problématiques dont je viens de parler et, d'autre part, sur la politique d'ensemble, *À part... égale*, adoptée par le gouvernement en 1984.

Je veux juste rappeler rapidement, sans faire le tour, quelques objectifs de *À part... égale*, c'est: l'accès pour toute personne handicapée aux moyens de transport lui permettant un degré de mobilité et d'autonomie équivalant à celui dont dispose la population en général — c'est exigeant, mais il faut tendre vers ça; l'accès pour une personne handicapée au transport le moins spécialisé possible; l'accessibilité maximale du transport régulier, urbain et interurbain; et le développement des ressources de transport adapté sur tout le territoire.

Principaux commentaires, rapidement. De l'ensemble des commentaires fournis sur chacune des propositions dans notre mémoire, on en dégage quatre ou cinq qui sont pour nous des éléments majeurs. Le développement d'une flotte de taxis adaptés et intégrés au service régulier de taxi, pour nous, est fondamental. Nous approuvons donc les recommandations qui vont directement ou indirectement dans ce sens. Je prends de 1 à 6, 44, 45, etc.

L'émission de permis spécialisés pour le transport adapté et le transport médical est un incitatif majeur pour une meilleure offre de services adaptés, en ce qui nous concerne. Il faut faire attention cependant au jumelage de permis parce qu'il pourrait sous-entendre le jumelage de clientèle. Il faudrait se méfier là-dessus, puis je vous expliquerai tout à l'heure, si j'ai du temps, pourquoi. Ces permis ne doivent pas non plus sous-entendre le développement de services parallèles à long terme. Donc, il faut faire attention à cela.

• (10 h 30) •

Rendre le service de transport par taxi adapté disponible sur tout le territoire québécois par la mise en place de diverses mesures telles que présentées dans les propositions suivantes — je lis rapidement: s'assurer du maintien de l'expertise et du travail dans le domaine; fusion d'agglomérations ou ajout de municipalités aux agglomérations; pouvoir de délimiter les régions de taxi aux autorités régionales; le permis de desservir pour un taxi s'ajuste au territoire d'un organisme de transport; pouvoir des autorités régionales ou métropolitaines d'obliger les associations à exploiter un certain nombre de véhicules adaptés — la liste des pouvoirs des autorités régionales, on partage ça; assurer une formation plus substantielle, je l'ai mentionné, aux chauffeurs et aux propriétaires — c'est pour nous une question importante puis on offre notre aide, si on peut aider, supporter ou conseiller, nous le ferons parce qu'on note un certain nombre de problèmes de ce côté-là; offrir des incitatifs financiers pour soutenir le covoiturage et le transport par bénévoles — entre nous, là, quand on est une personne handicapée puis qu'on ne nous offre des transports que pour aller à l'hôpital, dans notre communauté, c'est bien, mais c'est limité un peu, puis, quand, le samedi soir, il faut prendre un rendez-vous, pour aller au cinéma, trois jours d'avance, tout à coup il nous arrive quelque chose dans les trois jours, c'est bien, mais c'est limité un peu. Alors, dans ce sens-là, il faut prévoir un certain nombre de conditions et on pense que la réforme favorise ces conditions-là.

En conclusion, M. le Président, je rappelle que la finalité première, c'est de servir l'intégration sociale, culturelle et économique. L'Office avait et a de grandes attentes par rapport à cette réforme. La mise en place de chacune des mesures proposées, il nous semble, doit être bien circonscrite dans le temps, la responsabilité de leur application clairement répartie entre le ministère des Transports et les partenaires régionaux et locaux.

À cet égard, je voudrais souligner — je le souligne tout le temps depuis 20 ans — qu'on a eu une collaboration assez extraordinaire du ministère des Transports. Malgré toutes les critiques, il y a eu des améliorations. Il reste des choses à faire, mais je pense qu'il y a un leadership nécessaire dans cette question du transport en général, mais particulièrement adapté, et le taxi en est une partie qui doit être prise par le ministère des Transports et la réforme est un signe, je pense, de vouloir changer des choses.

La coordination des ressources nettement établie si l'on veut que la clientèle en retire les bénéfices escomptés. Je vous avertis que, dans tous les débats sur le transport, cette question, on va la ramener, la coordination des ressources, la complémentarité des ressources, parce que ça nous éviterait souvent d'investir probablement de l'argent si on travaillait davantage ensemble. On expliquera pourquoi.

De plus, cette réforme doit s'arrimer avec la révision du Programme d'aide au transport adapté réalisée par le ministère des Transports. Cette révision propose d'examiner toutes les alternatives possibles pour mieux

répondre aux besoins. Et, encore une fois, l'une d'entre elles, c'est, à notre avis, cette complémentarité dont je viens de parler et la collaboration dont je viens de parler, en dehors des cases ou des frontières dans lesquelles on s'enferme souvent quand on est dans des secteurs spécifiques ou particuliers.

Alors, M. le Président, c'étaient les quelques motifs qui militent en faveur de notre appui à plusieurs dispositions puis au questionnement que nous avons sur d'autres. Merci beaucoup.

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

M. Chevette: Merci, M. le Président. Merci de votre présentation. Je voudrais, d'entrée de jeu, dire qu'il y a deux sondages. Il faut bien situer les faits par rapport à ce dont on a parlé antérieurement. Il y a le sondage du Bureau du taxi de Montréal qui portait sur les véhicules de 12 ans et plus, et le six sur 10 était précisément peut-être la source, mais il y a du six sur 10 aussi dans le sondage que je rendrai public, mais c'est plutôt au niveau des perceptions de la clientèle. Donc, il y aura deux sondages nettement différents qu'on rendra publics, et j'ose espérer qu'on attendra, précisément pour bien situer le tout dans le cadre réel des sondages.

Merci de votre mémoire. Mais j'ai des questions que vous n'abordez... que vous abordez, vous ne faites que les effleurer, et je pense qu'il va falloir que les parlementaires et même les gens des ligues et les gens des groupes comme le vôtre fassiez nettement la distinction entre ce que c'est qu'un accompagnateur par rapport à un bénévole. Tu peux être bénévole accompagnateur, bénévole chauffeur puis bénévole tarifé. Je pense qu'il va falloir qu'on clarifie ces concepts-là, sinon on ne s'entendra jamais.

Quand on reproche à certains propriétaires autonomes ou encore à certains propriétaires multiples de ne pas renouveler leurs flottes puis pourtant que le bassin de travail augmente puis que les revenus baissent, il y a un malaise. Lucien Caron, l'ancien député de Verdun, dirait: Il y a un malaise dans le problème. Mais il faut regarder la situation de près.

Hier, j'ai expliqué à deux reprises et le député de l'Acadie a pris la relève à deux reprises aussi pour bien expliquer qu'il y a une différence entre un bénévole qui se voit indemnisé pour ses dépenses réelles, ses dépenses en tout cas, par rapport à un service tarifé. Un service tarifé, devant la Commission des transports, c'est une autre chose que du bénévolat, ça, en tout cas à ma perception de ce que c'est que du bénévolat. Peut-être que je suis vieux jeu et que je ne comprends plus ce que c'est que le bénévolat, mais il me semble qu'il y a une nuance énorme entre les deux, moi en tout cas. Pour moi, il y a une perception qu'il faut clarifier puis vous êtes peut-être un des groupes qui peuvent le clarifier.

Deuxième chose que je veux vous dire, c'est que vous recommandez que les permis de taxi actuellement en vigueur ne puissent être transférés qu'une seule fois, pour

respecter les droits acquis. Après quoi, si j'ai bien compris, les nouveaux acquéreurs ne pourraient pas les vendre. En quoi ça améliorerait la qualité du taxi? Première question.

M. Rodrigue (Norbert): Alors, écoutez. Sur la question de — comment dirais-je? — la conception qu'on se fait d'un bénévole versus un taxi ou un chauffeur de taxi, c'est clair qu'il y a une différence. Il faudra peut-être faire des efforts supplémentaires pour préciser cette nuance ou cette différence-là. On ne peut pas demander, bien sûr, à un chauffeur de taxi, à chaque fois, de débarquer de son véhicule, monter dans l'appartement, accompagner la personne, l'aider à se... On ne peut pas faire ça. Alors, il faut noter cette différence-là. Mais, par ailleurs, dans la qualité des services, il ne suffit pas non plus de dire: Bonjour, madame, bonjour, monsieur, ça coûte 5 \$. Il faut absolument qu'on arrive à harmoniser des éléments de la qualité et à préciser le rôle de chacun pour permettre d'avoir un service un peu mieux dispensé.

En ce qui concerne les permis, c'est un débat que nous ouvrons, on en est conscients. Mais nous pensons que, dans cette sphère d'activité, il y a plusieurs motifs qui peuvent justifier bien sûr le transfert, mais on ne peut pas non plus faire en sorte que ce soit une industrie où les permis se promènent, où on assiste à de la surenchère, etc. Ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait des balises suffisamment raisonnables pour qu'on puisse suivre la course puis pour que la concurrence puisse s'exercer, bien sûr, mais, en même temps, suivre la course et qu'on n'assiste pas à n'importe quoi.

Autrement dit, ça me rappelait des souvenirs des années soixante-dix, soixante-quinze quand on débattait de la situation dans la construction. On ne pouvait pas permettre plus longtemps, semble-t-il, à des pompiers puis à des policiers d'aller faire des jobs de gars de la construction. On a adopté des règlements, on a fait en sorte que l'industrie se place puis que la main-d'œuvre se place. Dans le taxi, on pense qu'il faut faire les efforts pour essayer de placer l'ensemble de l'industrie dans des conditions où on n'assiste pas à n'importe quoi.

M. Chevrete: Mais, comme Office des personnes handicapées, vous devez observer que même des groupes d'handicapés, Kéroul puis d'autres, sont venus dire: S'il y avait des taxis adaptés à Montréal, par des incitatifs fiscaux, par des rabatteurs d'impôts... Ils ne remettent pas en question l'industrie du taxi. Alors que, dès que tu sors du grand centre de Montréal ou de Québec, tu te rends compte que là le taxi est beaucoup moins utilisé par des groupes de handicapés ou des groupes de déficiences quelconque. Et ça m'apparaît personnellement être une chose à traiter différemment, un peu comme les premiers commentaires que j'ai faits ce matin. Il y a Montréal, c'est une chose, puis le reste du Québec, c'est une autre chose. Mais je pense qu'il faut le regarder correctement de même, et je pense que ça pourrait se régler quand tu arrives à Montréal. Mais, quand on tombe dans des petites localités, comme Saint-Marc-des-Carières qui a témoigné

à date, Chertsey hier, la région de Lanaudière, Montcalm...

Moi, je veux vous entendre sur le fond de la question de la tarification des bénévoles. Est-ce qu'on va continuer à donner des permis de taxi à un coût plus élevé qu'un permis de conduire puis permettre une tarification, quand on nous annonce ce matin qu'à Val-d'Or il y a un centre jeunesse qui a donné un contrat puis qu'il y a des organismes de loisirs les samedis matins qui donnent des contrats à des bénévoles? Est-ce qu'il va falloir tarifier les taxis et les permis de bénévoles tantôt si on veut un équilibre entre ceux qui paient précisément plus cher pour exercer une profession par rapport à ceux pour qui ça constitue un deuxième traitement, ou un traitement différé, ou un traitement d'appoint? C'est une question fondamentale, ça, si on veut y répondre puis si on veut sortir d'ici avec au moins des éléments de réponse, comme parlementaires.

• (10 h 40) •

À date, tout le monde parle de bénévoles, puis on mêle notions d'accompagnateur et de bénévole, puis on parle de tarification. Il y en a qui parlent de 0,34 \$, d'autres de 0,29 \$, mais peu importe la tarification. Quelque chose qui est tarifé devient donc quelque chose qui est permissif. Puis tu as seulement une tarte à séparer entre tout le monde. Puis il y a des morceaux de tarte qui sont dédiés exclusivement aux taxis avec des possibilités d'avoir des taximètres, avec des possibilités d'avoir une contrainte sur le paiement du permis, avec une possibilité d'avoir des autos propres, avec l'obligation de changer d'auto à un moment donné. Si on veut qu'ils changent, il va falloir leur donner le moyen de changer.

Donc, moi, je suis mêlé un petit peu dans cela. J'arrive ici avec la meilleure volonté du monde pour essayer de comprendre et je voudrais qu'un groupe comme le vôtre qui a l'opportunité de creuser ça peut-être plus que d'autres, vous nous donniez des recettes.

M. Rodrigue (Norbert): M. le Président, M. le ministre, s'il n'y avait aucun manque de taxis, s'il n'y avait aucun vacuum en termes de nombre de taxis dans l'ensemble du territoire québécois, probablement qu'on ne tiendrait pas ces propos-là.

Mais c'est vrai qu'il faut distinguer entre les grands centres urbains puis d'autres réalités régionales ou territoriales. Et, dans ce sens-là, nous, notre propos, ce n'est pas de se substituer aux taxis ou à l'industrie du taxi pour installer une industrie de bénévoles rémunérés. Bénévole, c'est bénévole. Sauf qu'un bénévole qui fait 25 à 50 km pour accompagner quelqu'un qui s'en va avoir des examens à l'hôpital, qui l'attend trois heures, qui le ramène à la maison et qui l'aide à s'installer, ce qu'on dit tout simplement, c'est qu'il me semble que ça mérite au moins une compensation pour le déplacement. On ne veut pas qu'il soit rémunéré. Bon.

Ceci étant dit, je vous dirais qu'on est prêt à fouiller la question davantage. On va la fouiller davantage d'ailleurs. Merci de poser la question. Mais il n'en reste pas moins que, pour nous, il y a un manque de taxis,

globalement. Ils sont peut-être mal répartis, je ne le sais pas, moi. Si je prends trois taxis tout à l'heure pour m'en aller dans Québec, ils vont tous me dire: Rodrigue, on est trop, quand je parle aux chauffeurs. Si je sors de la voiture puis je vous rencontre sur le coin de la rue, vous allez dire: Norbert, qu'est-ce qu'on fait avec ça?

Alors, si je m'en vais dans Bellechasse, si je m'en vais dans la Beauce, si je m'en vais à Joliette, c'est toutes des réalités différentes, entre nous, là. Et, dans ce sens-là, nous, ce qui nous importe, c'est qu'il y ait un arrimage. Puis, quand on parle de complémentarité des ressources, c'est ce qu'on veut dire, c'est qu'on soit complémentaire. Pas de substitution mais qu'on réponde aux besoins. Alors, on va essayer d'approfondir, s'il le faut.

Mais l'accompagnement puis le bénévolat, encore une fois, ce n'est pas une solution de substitution aux services publics. Ça, c'est clair. C'est une question de complément pour répondre aux besoins.

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

M. Bordeleau: Je veux revenir peut-être un peu sur la discussion aussi que le ministre a ouverte concernant le transport bénévole. Bon. On conçoit très bien qu'il y a des handicapés qui doivent avoir de l'accompagnement, vous en faites la description, pour les aider à rentrer à la maison, s'installer, tout ça.

Mais il doit y avoir quand même une très large proportion des handicapés qui n'ont pas besoin de ce type d'accompagnement, et, dans leurs sorties en général, que ce soit pour le loisir, pour aller à des visites médicales ou pour aller ailleurs, ces gens-là sont autonomes. Et, à part le fait qu'ils doivent se déplacer en fauteuil roulant, ces gens-là sont autonomes. Et eux pourraient prendre éventuellement un taxi s'il y avait des ressources de taxis adaptés en nombre suffisant pour répondre à ces besoins-là et même pas nécessairement devoir recourir — disons éventuellement, toujours parce que ce n'est pas la situation actuellement — au transport adapté, par exemple, d'une communauté, d'une société de transport.

Sur l'ensemble, je ne sais pas si c'est possible de donner un chiffre comme ça, mais ce serait quoi à peu près les proportions de gens qui, dans leurs déplacements — je parle de la proportion des personnes handicapées — ont besoin d'accompagnement et de celles qui n'ont pas besoin d'accompagnement dans leurs déplacements?

M. Rodrigue (Norbert): On va essayer de répondre, mais, dans un premier temps, en relation avec ce que M. le ministre me soulignait tout à l'heure sur le taxi, je voudrais juste souligner que je mentionnais dans l'introduction qu'il y a 70 % des personnes handicapées qui vivent sous le seuil de la pauvreté. Alors, vous comprendrez que la tension entre le rapport de force économique et social, pour ces personnes-là, elle est importante. Et, dans ce sens-là, le bénévolat prend une signification peut-être particulière pour ces gens-là par rapport à moi. Donc, c'est une question aussi de coûts.

Encore une fois, loin de nous l'intention de se substituer ou de substituer une industrie bénévole — parce que ça n'existe pas à mon point de vue — à une industrie de taxis.

Quant à l'utilisation du taxi puis à la proportion des personnes qui peuvent se déplacer sans accompagnement, je vais demander à Guy de commenter un peu ou de contextualiser un peu ces situations diversifiées là. Guy.

M. Gilbert (Guy): D'abord, l'accompagnement peut se faire pour différents motifs. Ça peut être pour une personne qui a des problèmes de mobilité physique. Ça peut être aussi pour des personnes qui ont des problèmes de discernement dans le temps et dans l'espace et qui ont besoin d'être encadrées. On parle d'accompagnement à ce moment-là. Et, lorsqu'une personne est admise, par un comité d'admission, à avoir droit à du transport adapté, le comité d'admission étudie le dossier et détermine si la personne peut être accompagnée.

Quand on parle de transport bénévole, on demande souvent au chauffeur non seulement de transporter la personne, mais également de l'accompagner, lors de son rendez-vous, par exemple, de vérifier si la personne est bien en place à son rendez-vous et de s'entendre avec elle pour la reprendre à la fin du rendez-vous, ce que ne peuvent pas faire les chauffeurs de taxi. Ce que ne peuvent pas faire les chauffeurs de taxi.

Pour la proportion, en termes d'accompagnement, je n'ai pas de chiffres exacts par rapport à ça, mais, si on considère qu'il y a 25 % des personnes en fauteuil roulant, si on considère qu'il y a 75 % des personnes handicapées au Québec approximativement au niveau de la déficience intellectuelle, on peut supposer qu'il y a un nombre assez élevé de personnes qui ont besoin d'être accompagnées.

M. Bordeleau: Qui ont besoin?

M. Gilbert (Guy): D'être accompagnées.

M. Bordeleau: O.K. Vous n'avez pas de proportion de...

M. Rodrigue (Norbert): C'est difficile d'avoir des chiffres.

M. Bordeleau: Parce que l'impression que j'ai, c'est qu'il y a des personnes handicapées — puis je ne sais pas si vous pouvez corriger ma perception ou la confirmer — qui sont autonomes, disons, dans leurs déplacements et qui pourraient facilement profiter, par exemple, du taxi adapté, si ces taxis-là existaient en nombre suffisant, pour aller à des activités de loisirs. Elles ne seraient pas obligées d'attendre, comme on le mentionne souvent aujourd'hui, d'abord prendre énormément de temps pour venir à bout de placer l'appel pour avoir une réservation, attendre évidemment beaucoup de temps aussi avant que le transport adapté arrive, quand ce n'est pas des annulations. On a vu récemment quand même — c'est assez régulier dans les journaux — toutes sortes de

commentaires ou de critiques à ce niveau-là. Je parle ici du transport adapté, du transport en commun, là.

Il y a des gens, je pense — on voyait Kéroul hier, on faisait référence par exemple au tourisme handicapé qui vient à Montréal — qui peuvent se faire prendre par transport adapté à l'aéroport — parce qu'il y en a — se rendre à leur hôtel, puis après ça ils ne sont plus capables de sortir. Il n'y en a pas, de taxis adaptés. On dit qu'il y en a à peu près 50 dans l'ensemble de la province, que la plupart de ces taxis adaptés travaillent à contrat pour, entre autres, la STCUM. Alors, il y a un besoin énorme de ce côté-là. Actuellement, je ne sais pas qui comble ce besoin-là. Une partie est comblée par le transport en commun parce que les gens prennent leur mal en patience, et attendent, et se placent en ligne, et tout ça.

Est-ce qu'il y a du transport bénévole qui se fait dans ces cas-là aussi qui pourrait éventuellement, s'il y avait une industrie de transport adapté par taxi plus développée, qui n'aurait plus besoin, nécessairement... Parce qu'ils ont les moyens de le faire, ils pourraient, comme tous les autres individus, décider de prendre un taxi ou de prendre le transport en commun, évidemment avec les coûts que ça implique.

Il y a certainement la question du coût d'un véhicule adapté, de la rentabilité de tout ça dont on a déjà discuté puis qui est évidemment un problème. Certains parlent de subventions, d'autres d'aide. En tout cas, ça, ça resterait à déterminer pour que ça puisse être... Mais c'est un peu la perception que j'en ai. Je ne sais pas comment vous pouvez réagir à ce niveau-là.

M. Rodrigue (Norbert): En complément, par Guy Gilbert.

• (10 h 50) •

M. Gilbert (Guy): Il reste tout de même que, comme on disait tout à l'heure, 70 % des personnes handicapées sont sous le seuil de la pauvreté. Donc, même un déplacement en taxi régulier coûte déjà très cher, et, lorsque les personnes doivent se transporter de façon régulière pour le travail, l'étude ou pour des raisons de santé, ça devient très dispendieux. Dans l'ensemble de nos commentaires et la position de base de l'Office, c'est que les services réguliers doivent être le plus accessibles possible.

On peut parler aussi, même, de chauffeurs d'autobus. On propose qu'il y ait une formation accentuée de ces chauffeurs-là, comme les chauffeurs de taxi, de façon à pouvoir accueillir la personne et lui offrir un encadrement minimal qu'on reconnaît aux personnes qui ont besoin d'être accompagnées. Si on pense, par exemple, aux personnes qui ont une déficience intellectuelle, ça serait possible dans les centres urbains — moyennant une formation aux chauffeurs et aussi une formation aux personnes concernées — de prendre le transport régulier urbain, ce qui fait que ça pourrait décharger les minibus adaptés qui sont actuellement utilisés et même, aussi, les taxis adaptés.

Donc, l'objectif, je ne pense pas que ce soit de faire en sorte que l'accompagnement soit une base de services. L'idée, c'est plus d'adapter les services réguliers

pour que les personnes aient moins de besoins d'accompagnement. L'objectif de base, c'est celui-là.

M. Bordeleau: O.K., ça va.

M. Rodrigue (Norbert): Mais, si vous permettez...

M. Bordeleau: Oui.

M. Rodrigue (Norbert): On va s'inviter mutuellement — puis j'ai fait l'expérience depuis quelques mois — juste à observer autour de nous pendant quelques jours; et on voit des situations assez extraordinaires puis ce n'est pas des situations conscientes ou volontaires. Moi, j'ai fait une réunion à Montréal l'autre jour, puis ce n'est pas la faute du taxi, ce n'est pas une question de taxi, mais il y a quelqu'un qui, pour assister à la réunion, a dû prendre six heures de son temps parce que les transports n'étaient pas disponibles, peu importe la catégorie de transport; dans ce cas-là, c'est le transport adapté.

Alors, quand je dis que c'est une responsabilité sociétale, c'est une responsabilité sociétale. Dans mon tissu social, dans ma communauté, il faut être préoccupé par ça et il faut... Bien sûr, nous autres, on cherche, voyez-vous... On dit: On a une politique d'*A part... égale*. Alors, loin de nous l'intention de trouver toutes sortes de mécanismes spécifiques, particuliers, privilégiés pour les personnes handicapées, mais on pense qu'il faut renforcer un certain nombre de mesures: la formation, les autobus à plancher surbaissé, c'est peut-être une solution. Il y a une série de moyens qu'il faut tendre à mettre en place pour faire que les personnes handicapées puissent utiliser les transports comme vous et moi.

M. Bordeleau: Un autre point sur lequel je voudrais vous aborder, parce que le temps est quand même relativement court... Oui, excusez. Allez-y.

M. Boulanger (Denis): J'ai peut-être un complément d'information. Vous avez tout à fait raison lorsque vous soulignez le fait qu'il y a peut-être une surcharge sur les transports adaptés parce que ce n'est peut-être pas la clientèle qu'on devrait retrouver là. Une personne avec une déficience intellectuelle, par exemple, doit être admise au transport. Donc, on doit faire la preuve qu'elle ne peut pas utiliser le transport régulier au sens conventionnel du terme, c'est-à-dire prendre l'autobus sur le coin de la rue.

Mais, à partir du moment où on s'est dit ça, est-ce qu'elle a besoin d'un minibus adapté, comme on voit dans les sociétés de transport, pour se déplacer à tous les jours vers son lieu de travail? Peut-être que la solution, c'est une solution comme du taxi adapté qui irait la chercher chez elle, qui irait la reconduire, avec un contrat qui se ferait en bonne forme mais qui enlèverait une pression.

Donc, l'admission au transport adapté est une chose, le moyen de desservir cette clientèle-là, à notre sens, c'est une autre chose, puis il faut le regarder aussi, en dehors de tout le transport régulier qu'il faut adapter, comme le disait M. Rodrigue tantôt.

M. Bordeleau: Parfait, merci. À la page 19 de votre mémoire, vous donnez un chiffre, et j'aimerais juste revenir là-dessus. Vous nous dites: «Rappelons que l'industrie du taxi profite grandement du transport adapté pour les personnes handicapées, puisque son chiffre d'affaires, dans le cadre du transport adapté seulement, atteint 9 000 000 \$ annuellement.»

J'ai été un petit peu surpris. Peut-être que je sais mal, là, à quoi on fait référence, parce que, si... En tout cas, je prends les éléments d'information que j'ai en main. On dit qu'il y a 50 transports adaptés — disons, à peu près — de disponibles et que ces véhicules-là sont à contrat pour la STCUM. Alors, je suppose que le 9 000 000 \$ auquel vous faites référence ici, qui est distribué à des taxis qui travaillent à contrat pour le transport en commun, le 9 000 000 \$ en question, ça irait à ces personnes-là. Si on fait un calcul rapide, là, 9 000 000 \$, 50 véhicules, ça donne 180 000 \$ par véhicule, ça, de chiffre d'affaires par année. Est-ce que c'est exact, ça?

M. Rodrigue (Norbert): On va vous expliquer ça, mon cher.

M. Bordeleau: Pardon?

M. Rodrigue (Norbert): Guy Gilbert va vous expliquer ça.

M. Bordeleau: C'est ce que j'aimerais.

M. Gilbert (Guy): Selon les statistiques disponibles du ministère des Transports, il y a 40 % des déplacements qui se font en taxi. Quand on parle de taxi adapté ou d'adaptation du service en taxi, ça peut être un taxi régulier. La majeure partie des déplacements se font en taxi régulier. Par contre, le chauffeur a comme responsabilité de prendre la personne chez elle et de s'assurer qu'elle est bien entrée dans le lieu ou l'édifice où elle doit se rendre. On parle d'adaptation d'un service.

Les 1 400 000 déplacements, ça concerne majoritairement des taxis réguliers, puisqu'il y a à peine 50 taxis adaptés au Québec. Donc, 1 400 000, si on multiplie par à peu près une moyenne de 6,50 \$, 6,75 \$ par déplacement, ça monte facilement à 9 000 000 \$. C'est dans ce sens-là, le chiffre de 9 000 000 \$.

M. Rodrigue (Norbert): Mais le 9 000 000 \$ ne va pas nécessairement aux 50 taxis adaptés, c'est les taxis globalement.

M. Bordeleau: Au fond, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il y a des taxis réguliers qui font du transport adapté et il y a des véhicules adaptés qui font aussi du transport adapté. C'est ça qu'il faut comprendre de votre intervention?

M. Rodrigue (Norbert): Absolument.

M. Bordeleau: Bon. Parfait. Je pense que ça clarifie un certain nombre de choses, là.

À la page 12 du mémoire — le ministre y a fait référence tout à l'heure — quand on parle de l'émission des nouveaux permis, là, vous nous dites que vous proposez: «L'ajout d'une option C dans laquelle il serait indiqué que le transfert du permis actuellement en vigueur ne pourrait être possible qu'une seule fois. Par la suite, pour les nouveaux propriétaires, tout transfert de ces permis serait interdit.»

Dans le contexte actuel, disons que ça me paraît... Je pense que l'objectif est clair, on n'est pas contre. On n'a rien, absolument, à l'encontre des objectifs que vous poursuivez. Au contraire, je pense qu'on est bien conscient des problèmes. Mais je trouve que la proposition me paraît irréaliste dans le sens où il y a des gens actuellement qui ont acheté des permis, qui ont payé, on dit, 84 000 \$, 70 000 \$, un peu moins ailleurs. Ces gens-là les ont payés de peine et de misère. Ils ont ramassé l'argent, ils se sont payés ces... Et là on leur dirait: Bien, là, votre permis, à l'avenir, la valeur qu'il a, c'est qu'il devient transférable une seule fois.

Qui va payer 84 000 \$, par exemple, pour un taxi à Sillery, alors que lui sait que son permis, il ne pourra plus rien faire avec par la suite, il ne pourra plus récupérer son 84 000 \$ parce qu'il ne pourra pas le transférer à un autre? Il n'y a pas une personne qui va être intéressée à acheter un permis à 70 000 \$ à Montréal ou à 84 000 \$ à Sillery en sachant que, quand il aura payé ça, lui, le premier, bien évidemment il va récupérer son argent; le deuxième, lui, il est pris avec le permis puis il a payé 84 000 \$. Il fait quoi avec ça?

M. Rodrigue (Norbert): Écoutez. Si vous avez d'autres alternatives, on est prêt à les recevoir. Ce que nous...

M. Bordeleau: Non, mais vous êtes d'accord avec le problème?

M. Rodrigue (Norbert): Non, non, mais, si nous voulons être cohérents avec ce que nous affirmons à l'effet qu'on manque de taxis, ce qu'on veut, c'est fixer des conditions raisonnables pour empêcher la spéculation. Or, ce matin on disait: Si un permis coûte 50 000 \$... On demandait à d'autres groupes: Allez-vous favoriser une surenchère? Nous, ce qu'on veut éviter, c'est rien que ça. Alors, est-ce qu'on a le bon moyen? Je ne sais pas. Mais il y a une chose certaine, c'est que, si on ajoute des permis de taxi, si on veut éviter la spéculation, il faut trouver un moyen. Alors, si ce moyen-là n'est pas opportun, on est prêt à discuter.

Le Président (M. Lachance): Monsieur...

M. Bordeleau: On me dit que le temps est terminé. Merci.

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

M. Deslières: M. le Président, madame, messieurs. De ces mémoires qu'on reçoit depuis le début de cette

commission, on nous a dit deux choses essentiellement pour un petit peu cerner le problème de la non-disponibilité du transport adapté: un, les coûts de transformation et, deux, la masse critique. On a vu passer dans les différents mémoires différents chiffres: 15 000 \$, 30 000 \$, 50 000 \$.

Ma première question: Est-ce que, chez vous, à l'Office, vous avez évalué par catégories le prix des transformations de véhicules, s'il faut le faire? Est-ce que c'est fait chez vous?

M. Rodrigue (Norbert): Denis?

M. Boulanger (Denis): On ne l'a pas. Je ne pense pas.

M. Deslières: Non? Ça va. C'est parce qu'on... Pardon?

M. Rodrigue (Norbert): Il faudrait aller voir. Nous, on a déjà eu la gestion du programme d'adaptation de véhicules. On ne l'a plus. Dites-moi pas que c'est ma responsabilité de m'en occuper pareil. Je le sais qu'il faut s'en occuper pareil. Mais, sur les coûts d'adaptation, on n'a pas d'études spécifiques.

M. Deslières: O.K.

• (11 heures) •

M. Boulanger (Denis): Sur cette base-là, un véhicule, du point de vue privé, qui est adapté, peut, lorsqu'on parle d'attaches, changement de siège, si la personne conduit ou pas, varier — je ne parle pas d'une voiture, je parle d'une minivan ou quelque chose comme ça — ça peut facilement aller au-dessus de 10 000 \$ pour l'adaptation seule, dépendamment de jusqu'où on va en termes d'attaches, de sécurité, et tout ça.

M. Deslières: Oui. Parce que les prix varient beaucoup par rapport... On a vu passer une série de... Peu importe, on va avoir les chiffres à un moment donné. Ma deuxième question: M. Rodrigue, tout à l'heure, vous avez mentionné une notion fort importante, et c'est la première fois qu'un groupe insiste sur ça, sur la complémentarité et la coordination de nos ressources en région. Et, pour ce faire, est-ce que... Quels sont vos moyens pour y arriver, à ça? Parce que vous avez pesé fort sur ça, vous avez dit: Écoutez, c'est un des chemins qu'il faut suivre pour qu'on puisse maximiser toutes nos ressources en région.

Ma question: Comment y arriver, à cette fameuse complémentarité, à cette fameuse coordination? Je vous pose la question: Est-ce que ce n'est pas en décentralisant l'ensemble des responsabilités vers les responsables de région? Et là je ne définis pas le territoire, on n'embarquera pas... Au niveau du principe. Parce que c'est fondamental, d'après moi, si on veut changer des choses vers le transport adapté.

M. Rodrigue (Norbert): Rapidement, sur cette question. D'abord, depuis des années, nous, on travaille en

concertation, dans les territoires, avec le ministère, avec d'autres groupes, etc. Et, bon, je le disais tout à l'heure, on a amélioré des choses, mais il reste beaucoup de choses à faire, puis la complémentarité, pour moi, c'est un moyen important pour répondre à nos problèmes. Bon.

Je donne souvent l'image suivante: Moi, je m'installe au coin de la rue dans certaines communautés, je vois passer le transport scolaire adapté plus ou moins occupé, je vois passer le transport de la santé, d'un centre quelconque, plus ou moins occupé. La personne handicapée qui n'est pas financée ni par l'un ni par l'autre attend sur le coin de la rue le transport adapté régulier.

Alors, ce que je dis, c'est que, si ces acteurs-là ne se parlent pas, si les autorités que nous sommes, nous ne nous parlons pas, comment on va trouver les solutions? Ça va-tu être de dire à M. Chevrette: Prenez tous les budgets du Québec puis gérez-les, ou à la Santé, ou à l'Éducation? Je ne pense pas que c'est la solution non plus. Parce que les ministres vont nous dire: Écoute, c'est mon budget. C'est normal. Alors, il faut arriver à trouver le moyen de faire en sorte qu'on se coordonne davantage, qu'on se complémentarise davantage, parce que ça n'a pas de maudit bon sens. Moi, j'ai vu ça à plusieurs reprises et je me demande encore comment ça se fait qu'on accepte ça dans certaines communautés.

La décentralisation est-elle une réponse? Je pense que oui, dans la mesure où mon gouvernement prend le soin d'avoir des normes d'accès nationales qui permettent qu'il n'y ait pas de disparités entre les territoires, inacceptables. Alors, si on verse dans les disparités, là, je ne marche pas, mais, si on prend la précaution d'avoir des normes d'accès raisonnables, je pense que c'est une solution.

Le Président (M. Lachance): Alors, ceci met fin aux échanges. Hélas! Le temps passe vite. Alors, je remercie madame, messieurs de l'Office des personnes handicapées du Québec pour leur participation aux travaux de cette commission.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite le Conseil des aînés à prendre place. Je vous demande de bien vouloir vous identifier, ainsi que la personne qui vous accompagne, comme porte-parole.

Conseil des aînés

Mme Wavroch (Hélène): Bonjour, mesdames et messieurs. Alors, je me présente. Je suis Hélène Wavroch, présidente du Conseil des aînés, et je suis accompagnée de Daniel Gagnon, du Conseil.

Le Président (M. Lachance): Merci. Bienvenue.

M. Chevrette: Deux jeunes aînés.

Mme Wavroch (Hélène): Deux jeunes aînés, voilà!

Le Président (M. Lachance): Je vous rappelle que vous avez 15 minutes, maximum, pour nous faire part de vos commentaires.

Mme Wavroch (Hélène): Dans un premier temps, on remercie la commission de nous avoir invités. Et j'aimerais, en introduction, M. le ministre, M. le Président, les membres de la commission, vous présenter très brièvement qui est le Conseil.

Tout d'abord, le Conseil des aînés a été institué en vertu de l'article 1 de la Loi sur le Conseil des aînés de 1992. Le Conseil des aînés relève du ministre des Affaires municipales et de la Métropole. Il est composé majoritairement d'aînés qui possèdent une vue d'ensemble de leur situation et qui peuvent conseiller le gouvernement sur toutes les questions qui les concernent. Le Conseil a principalement, donc, pour fonction de promouvoir les droits des aînés, leurs intérêts et leur participation à la vie collective ainsi que de conseiller le ministre sur toute question qui concerne ces personnes. Alors, voilà la raison pour laquelle nous vous retrouvons ici aujourd'hui.

Nous tenons, dans un premier temps, comme je vous ai dit, à vous remercier de nous permettre de participer à l'évolution des travaux entourant la réforme du transport par taxi. Cet exercice nous donne la possibilité d'approfondir nos connaissances en ce qui concerne ce secteur d'activité et de vous transmettre nos réflexions principalement en ce qui a trait aux utilisateurs aînés de ces services.

Nous sommes reconnaissants au fait que le ministère des Transports soit sensible au vieillissement de la population, et à la transformation du tissu social que ce vieillissement entraîne, au point de vouloir en modifier ces aspects importants que sont le transport par taxi, le transport bénévole et le transport adapté. Par conséquent, nous entérinons la décision du ministère des Transports d'engager cette réforme sur le transport par taxi afin de le rendre conforme aux besoins et aux attentes de sa clientèle actuelle et future. Nous agréons par le même fait à sa volonté de revoir la Loi sur le transport par taxi.

Nous souhaitons que ce même intérêt se poursuive de la part du gouvernement afin que soient aussi revus, de façon globale, les autres secteurs du transport de personnes, comme par exemple le transport par autobus, un service qui interroge et même inquiète plusieurs aînés dans différents territoires du Québec. En effet, lors de la tournée provinciale que le Conseil des aînés a entreprise conjointement avec le Bureau québécois de l'Année internationale des personnes âgées — et ceci évidemment dans le cadre des activités entourant l'Année internationale des personnes âgées — les personnes rencontrées nous ont fait quatre demandes. Alors, j'aimerais partager ces demandes-là avec vous.

Premièrement, on demande de développer le programme taxibus ou tout autre programme de même type qui pourrait améliorer la situation du transport dans les territoires dépourvus de transport en commun.

En deuxième lieu, on demande au ministère du Transport et au ministère de la Santé et Services sociaux

de se concerter afin de développer des systèmes de transport adapté pour les personnes âgées non autonomes et autonomes accessibles sur tout le territoire, et ce, sept jours par semaine.

On demande au ministère de la Santé et des Services sociaux, toujours en collaboration avec le ministère des Transports, de développer le transport accompagnement, surtout pour les services médicaux intensifs, de même que le transport accompagnement pour les activités de la vie domestique.

Et, quatrième, on demande, en régions éloignées, de revoir les tarifs de transport pour aller consulter les spécialistes à l'extérieur en mettant sur pied des formules innovatrices. Ces propositions peuvent aussi avoir un lien avec le transport par taxi en tenant compte des diverses solutions que les régions peuvent mettre de l'avant afin de répondre aux besoins de transport des personnes.

Nous tenons à préciser que notre mémoire porte principalement sur les aspects et les propositions traitant des services à la clientèle. Bien que nous soyons conscients que certaines propositions touchant plus spécifiquement les aspects des permis et des règlements ainsi que le parc des véhicules puissent avoir un impact sur certains services, notre manque de connaissances en ce domaine nous incite à la réserve. Conséquemment, nos commentaires couvrent plus spécifiquement la qualité et la disponibilité des services, bien qu'à l'occasion nous puissions faire certaines réflexions sur les aspects plus techniques lorsque nous le jugeons à propos.

Commençons par la formation. C'est un élément que nous jugeons des plus importants. D'ailleurs, plusieurs propositions du document abordent ce sujet, ce qui laisse supposer qu'il constitue pour vous aussi un point majeur. Par conséquent, il nous apparaît primordial que l'obtention d'un permis de chauffeur soit conditionnée à la poursuite de cours de formation de base qui pourraient, entre autres, contenir des éléments simples concernant le processus du vieillissement et de ses impacts.

• (11 h 10) •

Par la suite, il serait important de continuer cette formation en cours d'emploi, et de rafraîchissement de connaissances, tous les cinq ans ou encore de mettre en place d'autres mesures. À notre avis, les deux principaux secteurs de formation actuellement à privilégier seraient les cours de formation sur le transport des personnes à mobilité réduite — et nous tenons à signaler l'appellation de «mobilité réduite», c'est plus englobant que juste parler des personnes qui sont handicapées — et le taxi ambassadeur, puisqu'ils ont un impact direct sur le service à la clientèle.

De plus, il nous a été signalé à plusieurs reprises le fait qu'un grand nombre de chauffeurs de taxi ne parlent pas ou parlent peu le français et même l'anglais, et ce, surtout à Montréal. Il est urgent donc, selon nous, que le ministère se penche sur ce problème soit sous l'aspect de la formation ou de l'octroi même du permis de chauffeur. Selon nous, le renouvellement du permis devrait aussi être relié à la notion de formation, si nous désirons un maintien ou une amélioration de la qualité du service.

En ce qui concerne le transport bénévole et le transport de personnes à mobilité réduite, l'accréditation nécessaire à la pratique de ces services devrait, elle aussi, être conditionnelle au suivi d'une formation semblable à celle donnée aux chauffeurs de taxi.

Pour le transport des personnes handicapées ou le transport médical, tout d'abord, comme je vous ai dit tout à l'heure, nous souhaiterions que le terme «transport des personnes handicapées» soit modifié pour «transport de personnes à mobilité réduite». En effet, bien que certaines personnes puissent avoir une mobilité réduite, elles ne sont pas, à proprement parler, des personnes handicapées, alors que la plupart des personnes handicapées qui nécessitent un transport adapté ont une mobilité réduite. Il en est ainsi pour plusieurs personnes âgées, et ce phénomène ira en augmentant avec le vieillissement de la population.

Il semble aussi que la problématique de ce secteur d'activité soit plus large que ce qui est couvert par vos propositions. En effet, et ce, depuis plusieurs années, les utilisateurs de ce service demandent des améliorations sur plusieurs points. Alors, voici les points.

Amélioration de la réception de la demande et de son attribution. Il peut prendre jusqu'à 90 minutes pour avoir une ligne téléphonique pour placer une demande. Certaines téléphonistes n'ont pas la compétence et la patience pour faire ce travail. Bien qu'on signale de légères améliorations depuis quelques mois, on demande une intensification de ces améliorations, une informatisation du processus de réservation du service, surtout à Montréal.

Deuxièmement, pour les personnes qui utilisent le transport adapté pour aller travailler ou aller à l'école, il semble qu'il n'y ait pas de constance dans les jumelages des utilisateurs et des trajets. Ainsi, bien que des personnes utilisent ce service à tous les jours, ce ne sont pas les mêmes personnes qui voyagent ensemble — bien que cela soit possible, le nombre étant suffisant — car on les mélange avec des personnes qui utilisent ce service de façon sporadique, ce qui entraîne des changements et des allongements de parcours inutiles et des durées de transport aussi augmentées. D'ailleurs, cette notion de durée des transports induit semble présente dans plusieurs régions. Il est donc recommandé une révision du mécanisme d'attribution de ce service, qu'on conserve les mêmes jumelages quotidiennement et que les jumelages tiennent compte des parcours afin de ne pas étendre indûment les trajets.

On demande aussi, en troisième lieu, que ce service soit disponible par ordre de priorité, c'est-à-dire le travail et les études en premier, les soins médicaux en deuxième et les loisirs en troisième.

Bien que nous comprenions la volonté de normaliser et de mieux encadrer ce secteur d'activité, l'ouverture de ce permis à tous risque de créer de nouvelles formes de conflits. En conséquence, nous proposons:

1° la création d'un permis spécifique de transport adapté et médical;

2° d'offrir et d'inciter les chauffeurs de taxi à postuler pour l'obtention de ce permis;

3° qu'en cas de refus des chauffeurs de taxi, on demande la participation des transporteurs bénévoles et/ou d'OSBL du secteur;

4° qu'une formation adéquate soit exigée pour l'obtention de ce permis;

5° que l'obtention de ce permis ne permette pas d'étendre le service à la population, tel que proposé;

6° que l'adaptation des véhicules soit aux frais du gouvernement;

7° que ce service soit disponible dans tous les territoires;

8° que ce secteur d'activité soit encadré de façon spécifique et relève d'une instance régionale.

Il est évident que le nombre de taxis adaptés pour personnes en fauteuil roulant devrait être augmenté de façon substantielle, car maintenant ce ne sont plus uniquement les personnes handicapées qui utilisent cette aide au déplacement mais aussi d'autres clientèles à mobilité réduite, telles les personnes âgées et les personnes présentant des problèmes respiratoires et cardiaques. Nous croyons que ce phénomène prendra de l'ampleur avec le vieillissement de la population. On devra aussi voir à améliorer le confort qui fait souvent défaut dans ce genre de transport.

De plus, on note une diminution marquée du service de transport adapté des centres d'hébergement et de soins de longue durée. En effet, avec les coupures qu'a connues ce secteur, le transport adapté est souvent le premier service que coupent les établissements, ce qui oblige un recours plus important au transport adapté local et aux taxis.

Nous sommes d'accord avec la fixation du tarif à 0,34 \$ le kilomètre, car, outre les coûts engendrés par l'utilisation du véhicule, on compte souvent d'autres coûts accessoires, tels les repas lors de transport, qui sont souvent absorbés par le bénévole. Cependant, il peut devenir aléchant pour certaines personnes de se spécialiser comme conducteur bénévole, du moins dans certains territoires, ce qui équivaut à du travail au noir.

C'est pourquoi nous proposons une accréditation de conducteur accompagnant bénévole, ce qui ne limite pas la fonction uniquement au transport pur mais l'étend à l'accompagnement de la personne, ce qui augmente le temps consacré à chaque transport. Cette accréditation devrait être conditionnelle au suivi d'une formation semblable à celle donnée aux chauffeurs de taxi. Le transport bénévole devrait être une activité occasionnelle pour le transporteur et non une activité quotidienne ou fréquente.

En troisième lieu, que la réglementation et le contrôle de ce service relève d'une instance régionale. Ceci permettra une meilleure adaptation aux besoins et une meilleure coordination entre l'instance régionale et les organismes bénévoles.

L'instance régionale et les organismes bénévoles devraient, quand à eux, favoriser les ententes et les contrats avec les chauffeurs de taxi du territoire pour des coûts égaux ou moindres afin de développer le secteur du transport bénévole. À ce tarif, il se pourrait que de telles

ententes puissent intéresser des chauffeurs de taxi avec permis, surtout en régions éloignées.

Par ailleurs, il est proposé que la réglementation qui encadrera cette pratique soit la plus simple possible afin qu'elle soit efficace. Car, si elle est trop compliquée, on risque de rebuter les organismes, ce qui aura pour conséquence qu'ils ne rempliront pas adéquatement les formulaires. Il est aussi important que les mesures qui seront mises en place soient le moins contraignantes possible afin de ne pas décourager cette forme de bénévolat. Il est finalement recommandé que l'application de cette nouvelle réglementation soit précédée de bonnes réflexions entre les organismes impliqués.

Nous suggérons d'élargir la notion de transport bénévole. En effet, ce service est souvent disponible uniquement pour des visites médicales ou à caractère thérapeutique. Il est suggéré donc d'utiliser ce service pour les activités de bénévolat et de loisir de façon plus importante, car cela a un impact sur la qualité de vie des individus tributaires.

Le Président (M. Lachance): Je vous demande de conclure, madame.

Mme Wavroch (Hélène): Oui. En conclusion, bien que nous ne soyons pas des spécialistes en la matière, nous avons aussi donné certains avis sur d'autres sujets, telles la régionalisation des pouvoirs et des mandats, l'émission de reçus à partir d'un ordinateur de bord, la taille des voitures, etc. Vous trouverez nos commentaires détaillés en annexe de notre mémoire.

Nous aurions aimé que le service par taxibus soit abordé dans ce document, car il constitue une évolution originale et importante du transport de personnes. Il nous semble que divers moyens doivent être envisagés pour solutionner les problèmes de transport des personnes. Il en est ainsi de l'utilisation des autobus scolaires par des personnes âgées en dehors des heures d'utilisation régulières pour les écoliers. C'est un modèle qui a été maintes fois demandé par des groupes d'ainés, surtout en milieu rural.

On nous a signalé que, dans les grands centres urbains méditerranéens, il existe un système de taxi-service qui fonctionne comme des circuits d'autobus allant du point a au point b, accueillant un maximum de cinq personnes et qui est très efficace, entre autres, pour les personnes âgées à mobilité réduite. Bien qu'il soit un peu plus dispendieux que l'autobus, sans ses désagréments, il est moins dispendieux que le taxi conventionnel. Il pourrait s'avérer intéressant de faire un projet-pilote de ce modèle dans les milieux ethniques, car cette population est déjà habituée à cette forme de transport. Je vous remercie pour votre écoute.

• (11 h 20) •

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

M. Chevette: Oui. Merci, madame, merci, monsieur, de votre présentation. Je vous ai écoutés puis je

vous avoue que je suis un petit peu plus mêlé que j'étais. Je vais m'expliquer. S'il fallait étendre à tous les groupes, loisirs, personnes âgées, déficients intellectuels, déficients physiques, malades, tout groupe, si on disait: Vous pourriez avoir un type de service qui vous est propre, je me demande où est-ce qu'on irait comme société.

Parce que je vois des autobus scolaires qui embarquent sept, huit jeunes le matin dans une paroisse pour aller dans l'autre, puis les adultes ne peuvent pas embarquer. Ou la madame qui voudrait aller à son CLSC, même s'il y a 15, 20 places de libres, ce n'est pas grave, elle ne le prend pas. On va demander un transport bénévole puis on va demander des subventions pour le payer. On va demander des subventions pour le transport adapté en plus. On a des subventions pour le transport ambulancier, même si ça pourrait être fait, dans bien des cas, par un transport régulier. Il y a seulement... il y aurait peut-être la notion d'accompagnateur qui pourrait être mise dans ça.

Comme ministre des Transports... Je ne sais pas si c'est M. Rodrigue qui disait tantôt: J'aurais le budget du Québec puis je n'arriverais pas à subventionner chaque groupe de transport. Moi, je pense qu'il faut aller vers l'intégration des types de transport. On n'a pas le choix. Puis on va arrêter de donner des permis puis d'exiger du monde qui ne sont même plus capables de faire leurs frais... payer un permis de taxi, payer... Puis je ne dis pas ça exclusivement pour défendre le côté taxi, mais ça n'a pas de bon sens de donner des permis à x centaines de dollars ou de milliers de dollars, puis tu arrives en bout de course, puis le champ se rétrécit de plus en plus, puis on crée de plus en plus la multitude des permis ou des types de permis ou des types de transport.

Il faut absolument qu'on se ressaisisse, à mon point de vue, collectivement puis qu'on dise comment on peut répondre à autant de besoins avec si peu de ressources. C'est ça, la question, le défi auquel on est convié tous, qui que nous soyons, dans quelque secteur que nous soyons. Surtout quand on sait ou qu'on voit venir les problèmes de vieillissement de population, de mobilité réduite.

Vous avez absolument raison sur cette partie-là, je ne vous concède en rien, mais c'est peut-être la sagesse des aînés qui peut nous dire qu'on ne peut pas avoir un État avec des budgets sans fond pour répondre à la quantité élargie des services. Je me fie surtout sur la raisonnable des aînés pour nous donner une petite lumière au bout du tunnel. Parce que votre expérience nous indiquera, puis vous indique, qu'on ne peut pas tout demander à l'État, parce que ça vient du gousset de chacun d'entre nous. Vous êtes bien placés pour le savoir, vous avez payé plus longtemps que les autres.

Donc, si je commence de même, c'est parce que je regarde chaque groupe d'intérêt venir présenter son mémoire, et on n'arrive pas avec une vision d'ensemble. Chacun y va avec sa vision sectorielle. Et ça ne m'aide pas beaucoup comme ministre, moi, pour répondre à ça. Est-ce que vous croyez fondamentalement, comme groupe, là, qu'on peut véritablement continuer de la façon dont on s'en va?

Mais, à part votre position sur le mémoire, qui est assez claire... Vous êtes pour une série de choses, vous êtes contre en particulier les âges des véhicules, mais, sur l'ensemble du mémoire, vous n'allez pas à l'encontre de la très grande majorité des recommandations, si ce n'est des recommandations 23, à la page 23, 23a, 23b, et 43 où vous parlez de l'âge des taxis, l'âge maximal, vous fixer à 12 ans l'âge maximal des taxis, avec quatre vérifications mécaniques, puis vous parlez du 0,34 \$. C'est les parties où vous êtes contre.

Le reste, vous avez des nouveaux... Proposition 19, vous dites: Aux aéroports, ça ne sera pas l'ADM qui devrait fixer ça, mais ça devrait être des autorités régionales. Vous ajoutez: La question de l'âge des véhicules doit relever des autorités régionales. Vous avez également quelques nuances, mais, grosso modo... Moi, je voudrais que vous me disiez, que vous m'incarniez, tiens, pendant quelques minutes, qu'est-ce que je devrais faire pour régler tout ça.

Mme Wavroch (Hélène): Dans un premier temps, je vous dirais qu'on partage avec vous vos préoccupations et je dirais que, comme M. Rodrigue vous a dit, celui qui nous a précédés, il faut avoir une concertation des différents ministères et organismes lorsqu'on parle de transport, surtout de transport adapté. Et on est d'accord avec ça.

Je ne suis pas d'accord avec vous par contre quand vous parlez que chaque groupe vient ici, à une vision sectorielle. Je vous dirais que chaque groupe qui vient ici, en tout cas en ce qui nous concerne, en ce qui concerne les gens qui nous ont précédés, vient ici sensibiliser le gouvernement sur des défis tout à fait particuliers des groupes qu'il représente.

Il y a une chose que vous pouvez vous dire: En tant que représentante du Conseil des aînés, moi, je représente les aînés actuels et futurs. Alors, assis ici, alentour de cette table, nous sommes tous des aînés futurs, d'une part, et les personnes qui viennent représenter les personnes handicapées, ce sont des personnes handicapées qui vont être des aînés dans un autre tantôt. Alors, bref, le processus de vieillissement, c'est universel puis on n'y échappera pas personne.

Donc, notre vision, à nous, est tout simplement de vous sensibiliser que les décisions qu'on doit prendre doivent être prises en fonction d'une réalité d'aujourd'hui mais aussi en prévision d'une réalité qui s'en vient où on va être un quart de la population qui va avoir 65 ans et plus et que, de cette population, il y en a qui vont souffrir, oui, effectivement, de handicaps divers, qui vont souffrir de mobilité réduite, etc. Donc, on vous demande, lorsqu'on se présente ici, d'avoir une vision qui va permettre de durer dans le temps. Dans un premier temps.

M. Chevette: Je croyais qu'on ne vieillissait pas; je pensais qu'on faisait seulement changer d'âge.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Wavroch (Hélène): On est toujours en processus de vieillissement. L'âge chronologique, ça dépend évidemment de l'âge de notre cœur, parce qu'il y en a, des personnes, qui ont 90 ans qui sont plus en forme que certaines de vous assises ici aujourd'hui, incluant moi-même.

M. Chevette: Effectivement.

Mme Wavroch (Hélène): Mais il reste encore que c'est une réalité, qu'on est tous en processus de vieillissement.

M. Chevette: Mais je suis votre raisonnement.

Mme Wavroch (Hélène): D'accord.

M. Chevette: Chacun se présente pour relever un défi, sauf pour celui qui a à assumer le portefeuille global, lui, il est unique. C'est la concentration de vos portefeuilles entre les mains d'un État qui doit faire face au défi. On se suit, jusque-là?

Mme Wavroch (Hélène): Oui.

M. Chevette: Quand on voit l'organisation, par exemple... Le gouvernement subventionne les OMIT, les offices municipaux de transport; il subventionne les CIT, les conseils intermunicipaux de transport; il subventionne le transport en commun; il subventionne l'achat d'autobus à plancher bas comme à plancher haut; il paie totalement la facture du capital du métro; il subventionne le service de transport adapté; et il subventionne beaucoup d'organismes communautaires qui ont des bénévoles qui sont payés, puis c'est encore subventionné par l'État.

Est-ce que vous seriez d'accord, vous, du Conseil des aînés, pour que le gouvernement remette un peu d'ordre dans tout cela en disant: Est-ce qu'il est possible d'avoir des complémentarités ou, comme disait le député de Soulanges tantôt...

Une voix: Salaberry-Soulanges.

M. Chevette: ... — Salaberry-Soulanges: Est-ce qu'on peut parler d'intégration des transports pour tirer le maximum puis est-ce qu'on peut être logique quand on émet des permis à un groupe qui paie la facture pour exercer un métier, une profession, pour qu'ils puissent arriver puis vivre, eux autres aussi? Est-ce que vous êtes d'accord au moins qu'on regarde le tout, l'ensemble des défis, mais qu'on essaie de le rationaliser au point de ne pas avoir une qualité réduite partout mais qu'on s'organise pour avoir une qualité maximale avec le peu d'argent qu'on a?

Mme Wavroch (Hélène): Bien sûr. On ne peut pas faire autrement qu'être d'accord. Mais vous avez tout à fait raison quand vous parlez, par exemple, de la qualité. Il ne faut pas que, lorsqu'on tente de rationaliser, autant sur un plan de concept de transport en général qui touche

toutes les différentes couches de la société finalement... Il ne faut pas oublier le service à la clientèle, en premier. Je pense que, oui, vous avez ce souci-là et que c'est sûr que...

• (11 h 30) •

Écoutez, je vous écoute parler, je sais que c'est une grosse tâche à relever quand vous regardez tout ça, mais n'est-ce pas qu'on cherche, comme société, d'avoir des outils ou une qualité de vie générale qui se prolonge le plus longtemps possible?

Donc, c'est sûr que, dans cette perspective-là, lorsque vous avez à rationaliser, vous avez à rationaliser en fonction d'une qualité souhaitée et une qualité qui va être effectivement le plus longtemps possible pour faire en sorte que chaque personne, qu'elle soit handicapée, qu'elle soit à mobilité réduite, qu'elle souffre d'une déficience quelconque, puisse être une citoyenne à part entière ou un citoyen à part entière. Et donc, pour pouvoir le faire, il faut lui donner les mécanismes ou les outils pour le faire. Je comprends que c'est un gros défi que vous avez à relever, oui, on est d'accord.

Nous croyons qu'il pourrait y avoir un comité quelconque qui serait créé, qui pourrait, en fin de compte, vous aider à trouver des recommandations, des solutions particulières en fonction de chaque groupe. Si vous aviez un comité où étaient des représentants de votre gouvernement, des différents ministères, un comité où il y aurait l'Office des personnes handicapées, le Conseil des aînés, tous les groupes que vous dites «sociaux», qui sont préoccupés et qui disent: O.K., voilà la problématique: Comment pouvons-nous rentabiliser davantage le transport? Comment pouvons-nous rentabiliser davantage tout ce dont on a besoin en matière de transport adapté?

Tout à l'heure, je trouvais ça amusant quand vous disiez: Bien, moi, je ne sais plus où je suis rendu, c'est quoi, le transport avec accompagnement, le transport avec bénévolé, le transport... Effectivement, il y aurait du ménage à faire davantage à l'intérieur de ce volet-là. Si vous aviez un comité quelconque qui pourrait se pencher sur ceci, peut-être que ça pourrait vous aider et nous aider — parce que c'est quelque chose qui nous concerne tous — à faire du ménage et à essayer de bien cerner ça serait quoi, l'approche à privilégier ou les approches à privilégier pour assurer une réforme, surtout au niveau du taxi, qui seraient les plus acceptables pour tous.

M. Chevette: Merci.

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Écoutez, d'entrée de jeu, je veux d'abord dire que je partage les mêmes préoccupations que le ministre. Effectivement, c'est une problématique qui est assez large et assez difficile à cerner, complexe. Je dois dire que, dans votre intervention, vous faites référence à un mécanisme de concertation, et tout ça. J'aurai quelques questions là-dessus tout à l'heure.

Mais effectivement ce qui serait utile, je pense, aux parlementaires des deux côtés de la Chambre, c'est d'avoir des suggestions et des recommandations. Il y a une réflexion qui est quand même entamée depuis le mois de juin, et je pense que ça fait déjà quelques reprises qu'on dit aux organismes: Si vous avez des suggestions, faites-nous-le savoir. Et, dans les mémoires et les présentations qui ont été faits à date, en tout cas, je ne sais pas si le ministre a la même impression, mais j'ai l'impression qu'on n'a pas eu beaucoup, beaucoup de suggestions concrètes.

On a eu des demandes, la plupart très justifiées; des sensibilisations aux problèmes qui existent, je pense que, là-dessus, c'est tout à fait justifié aussi. Mais concrètement je pense que ce serait utile qu'on ait des éléments précis de recommandation, de suggestion qui tiennent compte de l'ensemble de la problématique et non pas seulement de la problématique d'une catégorie d'individus, que ce soient les aînés, les handicapés, les personnes qui ont besoin de transport médical.

On fait affaire à une problématique qui est compliquée, dans le sens où on a toute une gamme de réalités, et ça fait partie de la même réalité, on parle du transport des personnes: on a du taxi, on a le transport adapté, on a le transport médical, on a le transport bénévolé, on a le transport par ambulance. C'est tout du transport par personnes, ça, là. Et puis ce qu'on observe, de façon générale, c'est que les... Je ne suis pas certain qu'actuellement on ait optimisé l'efficacité de tous ces transports-là qui existent sur le terrain. On a fait référence tout à l'heure à des services qui existent et qui sont plus ou moins utilisés. Alors, je pense que c'est en abordant la problématique de cette façon-là...

Puis on a aussi, à l'intérieur de ça, la réalité des gens qui gagnent leur vie en transportant des personnes et qui doivent payer des montants importants pour le faire, pour gagner leur vie. Et il faut s'assurer que ces personnes-là vivent dans des conditions de travail raisonnables, qu'elles puissent gagner leur vie raisonnablement compte tenu des investissements qu'elles doivent faire. On a aussi la réalité des gens qui sont des bénévoles, qui sont prêts à rendre service pour des besoins plus particuliers de concitoyens. Et c'est tout ça qui fait partie de l'ensemble du portrait et il faut le regarder d'une façon globale, d'une façon entière, si on veut arriver à une solution.

Je pense que c'est le problème que le ministre a à solutionner et c'est le problème que nous aussi, comme parlementaires de l'opposition, allons avoir aussi à solutionner. Alors, je fais encore un appel, disons, au fait que, quand les gens nous présentent des mémoires, qu'on nous arrive peut-être avec des éléments concrets — je ne fais pas référence à votre mémoire en particulier, c'est une remarque générale que je fais — qui tiennent compte de cette réalité-là, de la problématique globale. Ça nous aiderait beaucoup.

Une suggestion que vous nous avez faite, qui me paraît intéressante et puis qui nous a été faite d'ailleurs par M. Rodrigue tout à l'heure de l'Office des personnes handicapées, qui me paraît assez inévitable, c'est celle,

appelons ça, d'un mécanisme de concertation, d'une table permanente de concertation. Il reste qu'on aura toujours sur le terrain les différentes catégories de transporteurs ou de clientèles auxquelles j'ai fait référence tout à l'heure. Je pense que ça serait peut-être utile, au lieu d'attendre 15 ans ou plus pour faire une réforme, qu'on ait des mécanismes qui permettent de mettre ces gens-là ensemble et d'organiser une certaine concertation au fur et à mesure que des problèmes se présentent pour éviter de se retrouver éventuellement 10 ans, 15 ans plus tard avec des problèmes plus importants.

Et, au niveau de ce mécanisme de concertation, est-ce que vous avez des suggestions ou une vision de ce que ça pourrait être ou quelle forme ça pourrait prendre, cette table de concertation permanente qui pourrait exister au niveau du transport de personnes?

Mme Wavroch (Hélène): Bon, dans un premier temps, si vous me permettez, j'aimerais juste réagir à votre préoccupation. Vous dites, bon: On tient des consultations, on est toujours à la recherche de recommandations très précises. Je pense qu'il faut être sensible au fait que chacun vit, en ce qui concerne le transport, en fonction des gens qu'il représente, et la vue d'ensemble et les recommandations, c'est toujours très, très fragile pour nous parce qu'on ne connaît pas l'ensemble des enjeux dans le secteur.

Vous savez, le transport, ça peut être le transport en avion autant que le transport en bicycle. Ça va loin. Quand vous êtes un petit peu déçu parce qu'on n'a pas les formules magiques ou les recommandations souhaitées, je veux tout simplement vous sensibiliser au fait qu'on fait du mieux qu'on peut. Et, dans le cas du Conseil des aînés, on vous a émis quand même certaines recommandations spécifiques en fonction évidemment de la clientèle qu'on représente.

En ce qui concerne tout le volet d'une table de concertation régionale, je pense que ça serait peut-être à Daniel de vous en parler davantage. Oui, c'est une proposition que nous mettons de l'avant comme étant une autre étape non pas pour prolonger le débat de ce qui est sur le transport, mais une autre étape qui permettrait tout simplement de s'assurer que tout le monde qui est impliqué de près ou de loin dans ce processus-là puisse s'accaparer, si vous voulez, de la réalité de ce que ça représente, d'une part, et puisse, en y travaillant, être davantage sensibilisé et plus apte à trouver des solutions. Alors, Daniel, si tu permets.

M. Gagnon (Daniel): La proposition que vous avez faite d'avoir une instance régionale au niveau du transport de personnes, du transport par taxi, à notre avis, doit aussi prendre le problème d'une façon globale, comme vous l'avez mentionné, c'est-à-dire que ça doit couvrir le transport par taxi, le transport bénévole et le transport pour personnes à mobilité réduite. À ce moment-là, je pense que vous allez avoir les outils au niveau de chaque région pour donner un service qui cadre réellement avec les besoins des personnes de ces régions-là. Et le problème

de Montréal, ce n'est pas la même chose que le problème de Rouyn ou de Gaspé, je ne vous apprends rien. Donc, ça a été mentionné, lors de notre tournée provinciale, de regarder toujours les problèmes d'une façon spécifique dans chaque région.

M. Rodrigue a mentionné tantôt qu'il fallait des lignes directrices du ministère des Transports. Je suis tout à fait d'accord avec lui. Avec les lignes directrices, chaque région va pouvoir mettre sur place des solutions qui vont lui ressembler puis qui vont être réellement utiles.

Donc, on n'invente finalement rien. C'est, un, d'avoir une instance régionale où, là, les groupes qui sont intéressés, les groupes d'intérêts, tant pour les personnes handicapées, personnes âgées ou tout autre type de personnes intéressées par le transport des personnes, pourront se prononcer. C'est un élément.

• (11 h 40) •

On a aussi voulu insister sur la notion de formation. Ça, la formation, je pense que n'importe qui qui veut travailler dans un secteur devrait normalement avoir une formation. Et, dans cette formation, on ne demande pas un cours universitaire, on demande une formation qui va couvrir les aspects et les problématiques que les chauffeurs, pas uniquement les chauffeurs de taxi mais les chauffeurs bénévoles et les chauffeurs pour personnes à mobilité réduite, rencontrent. Donc, ce sont des éléments, ce sont des propositions qu'on fait qui sont quand même... qu'on trouve relativement simples.

Pour ce qui est de qui paiera quoi et jusqu'où, ça restera toujours au ministère des Transports, selon sa capacité de payer, de décider qui va payer tel service et où va aller le service qui va être offert.

M. Bordeleau: Il y a un point auquel vous venez de faire référence et sur lequel j'aimerais revenir, d'ailleurs, c'est dans votre mémoire, on en parle au niveau de la proposition 5 et de la proposition 50 dans la deuxième partie de votre mémoire, où vous dites: «Il aurait été — là, c'est dans le cadre de la proposition qui traitait de l'émission des nouveaux permis de taxi, et on parle d'instances régionales — cependant intéressant de savoir en quoi consistait cette instance régionale que l'on mentionne à plusieurs endroits dans le texte.» À la proposition 50, où, là, on parle d'une décentralisation, vous dites: «L'instance régionale est responsable d'encadrer le transport adapté et médical selon un cadre établi par le ministère des Transports.»

Vous venez de faire référence au fait que, dans votre tournée, votre consultation, on a souvent dit qu'il faudrait que les ressources soient taillées un peu plus de façon adéquate pour chacun des milieux. Est-ce que vous avez une idée de ce que pourrait être l'instance régionale dont on parle ici qui serait l'instance la plus efficace dans l'éventualité où il y aurait une forme de décentralisation?

M. Gagnon (Daniel): Quand on a étudié le document, on pensait que le ministère des Transports avait déjà une idée de ce que pourrait comprendre l'instance régionale. Je remarque que vous y allez aussi par suggestions.

Effectivement, ça peut être des gens qui auront un mandat régional du ministère des Transports, c'est-à-dire des fonctionnaires du ministère des Transports, au niveau régional, qui pourraient former une table qui peut être permanente ou selon les problèmes qui seront rencontrés. Mais je penserais, au début au moins, à une table qui pourrait fonctionner sur un an, deux ans ou trois ans afin d'identifier les principaux problèmes que la région peut vivre avec les organismes qui sont préoccupés. Ça pourrait être des organismes de personnes handicapées, personnes âgées, les organismes de consommateurs, de tous groupes qui ont à utiliser ou qui veulent s'impliquer dans le transport de personnes dans une région. Ça pourrait être fait sous un appel pour former ce comité-là dans un premier temps.

M. Bordeleau: Vous faites référence, si j'interprète bien ce que vous me mentionnez, au fait que le ministère des Transports pourrait avoir un bureau avec des employés du ministère des Transports en région et que ces fonctionnaires-là travaillent en concertation avec les gens du milieu...

M. Gagnon (Daniel): Exactement.

M. Bordeleau: C'est à ça que vous faites référence.

M. Gagnon (Daniel): Ça peut être ou ça ou une instance qui est déjà en place, du gouvernement provincial, les conseils régionaux de développement ou, bon... qu'il y ait une instance. C'est sûr que ça prend un leader là-dedans qui va avoir des mandats. Donc, oui, je pense qu'il devra y avoir des fonctionnaires, que ce soient des fonctionnaires qui auront un dossier transport dans un autre ministère ou des fonctionnaires même du ministère des Transports qui vont piloter les dossiers effectivement. En tout cas, c'est un avis.

M. Bordeleau: O.K. Dans les propositions encore, les propositions 40, 41, 42 où on parlait, si je me souviens bien, des registres des bénévoles, du covoiturage, mais aussi des transporteurs bénévoles reconnus par le ministère de la Santé et des Services sociaux avec registres, bon, etc., vous suggérez qu'on élargisse «la proposition 41 aux associations d'ainés même si elles n'ont pas de lien avec le ministère de la Santé et des Services sociaux».

Alors, si je comprends bien, là, on se retrouverait avec des gens qui font du transport bénévole actuellement qui sont déjà affiliés, mettons, aux fédérations de centres d'action bénévole, et là on irait du côté d'un élargissement vers les organismes qui représentent les aînés. Je ne sais pas jusqu'où on irait dans ce sens-là. J'aimerais vous entendre, parce que des clubs de l'âge d'or, il y en a. Juste dans mon comté, je pense que j'en ai 15 ou 20. C'est la même chose à peu près partout. On arrêterait où, là, et on structurerait ça comment, un élargissement comme vous le suggérez dans cette proposition-là?

M. Gagnon (Daniel): C'est une proposition qui nous a été faite par des aînés, de pouvoir aussi... parce que eux autres avaient des difficultés, certains groupes bénévoles, des gros groupes souvent. Parce que vous avez mentionné que les groupes de l'âge d'or, dans certaines régions, c'est très gros, ça comprend plusieurs membres dont certains de leurs membres ont des problématiques au niveau du déplacement. Et puis c'est toujours un problème pour avoir, via des organismes, d'autres organismes bénévoles, qui, eux autres, ont une affiliation avec, par exemple, le ministère de la Santé, pour avoir certains transports pour ces personnes-là.

Donc, on nous a demandé si eux autres ne pouvaient pas aussi faire du transport bénévole reconnu, avec les mêmes avantages ou obligations que ceux qui sont reconnus. C'est une demande qui a été faite. Nous autres, on l'a inscrite. Est-ce qu'on la partage ou pas? Ça peut être discuté, je pense, encore là, dans chacune des régions. Parce qu'il y a des organismes bénévoles qui font du transport bénévole de personnes qui sont de tout petits organismes, puis il y en a qui sont très gros puis ils ne peuvent pas en faire. Et, dans d'autres régions, c'est autre chose.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le député d'Abitibi-Est, vous aurez le mot de la fin. Deux minutes.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. Madame, monsieur, deux questions très rapides. Aujourd'hui, on utilise devant cette commission des termes qu'on n'utilisait même pas il y a quelques années: accompagnateur, taxibus, services spécialisés, spécifiques. Il y a quelques années, il ne nous venait même pas à l'idée que notre mère aille chez le médecin ou à l'hôpital avec un étranger. Est-ce qu'on n'est pas devant davantage un problème de société qu'un problème de transport? Ça, c'est ma première question. Et la deuxième: C'est que vous avez soulevé — vous êtes le deuxième groupe à le soulever — que les chauffeurs de taxi, à Montréal spécialement, pour certains, ne parlent pas français ou s'expriment mal. Est-ce que vous avez des données? Est-ce que c'est 5 %, ou 1 %, ou 20 %? Merci.

Mme Wavroch (Hélène): Je pense que la réaction que le Conseil aurait par rapport à votre première réflexion au niveau de est-ce que c'est un problème de transport ou est-ce que c'est un problème de société, c'est qu'il faut faire face à la réalité d'aujourd'hui. Vous savez, dans les grandes villes urbaines, oui, ça existe encore des enfants qui ont 45, 50 ans qui veulent accompagner leurs parents lorsqu'ils doivent aller à des rendez-vous médicaux. Mais faut-il que, un, les employeurs leur permettent, à l'intérieur des conventions collectives, ces absences-là, et faut-il, deux, qu'il puisse y avoir un moyen de transport au-delà de l'autobus ou du métro qui puisse accommoder la personne qu'ils accompagnent qui, normalement, souffre d'un handicap ou d'une mobilité réduite quelconque. Alors, il y a ça qu'il ne faut pas perdre de vue.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que, en régions éloignées, souvent, les enfants qui ont été, normalement, toujours, auparavant, les accompagnateurs de leurs parents âgés, sont maintenant rendus dans les grands centres urbains, et donc les parents se retrouvent tout seuls en région. Moi, je vais vous dire, il y avait un cas qui m'a absolument fracassée à un moment donné: Une personne de Sept-Îles qui devait aller à Baie-Comeau pour des prises de sang, ça lui a coûté 90 \$ de taxi parce que, justement, elle n'avait personne pour pouvoir l'accompagner. C'est des réalités auxquelles on fait face. Ça fait que, oui, la société change, pour toutes sortes de raisons qui sont à la fois environnementales, qui sont à la fois juste générales, en gros.

En ce qui concerne des données en particulier, non. Ce que nous reflétons dans notre mémoire, ce sont des commentaires qui ont été récupérés de la part des différentes associations d'âinés. Nous n'avons pas de données particulières pour pouvoir identifier combien de chauffeurs de taxi parlent peu ou pas le français ou l'anglais, ou ont une difficulté de communication au niveau linguistique. Nous n'avons pas ces données-là.

• (11 h 50) •

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme Wavroch, et merci, M. Gagnon, pour votre participation aux travaux de cette commission.

J'invite immédiatement les représentants de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal à prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, je demande au porte-parole de s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM)

M. Melançon (Pierre-Yves): Oui, bonjour, M. le Président, M. le ministre, Mmes, MM. les députés. Alors, mon nom est Pierre-Yves Melançon. Je suis conseiller municipal à la ville de Montréal et représentant donc de la ville de Montréal au conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. J'ai la fonction de vice-président du conseil d'administration et aussi le titre de président du comité du service à la clientèle. Je suis accompagné, à ma droite, par M. Serge Mathieu, qui est un directeur exécutif, chef de l'exploitation du réseau des autobus; à ma gauche immédiate, Michel Lemay, qui est directeur pour le service du transport adapté de la Société; et, en frappeur de relève, si nécessaire, M. Pierre Lamoureux, à ma droite, qui est chef de section des relations avec la clientèle et les partenaires au transport adapté; et M. Jacques Lussier, surintendant, toujours dans la division du transport adapté.

Le Président (M. Lachance): Bienvenue, messieurs.

M. Melançon (Pierre-Yves): Merci, M. le Président, dans un premier temps, je tiens à remercier la commission de nous recevoir et signaler immédiatement le remarquable travail qui a été fait et la qualité du document de consultation sur la réforme du transport par taxi qui a été fait par la commission, le ministère des Transports et le groupe de travail.

Vous avez sans doute constaté, à la lecture du mémoire de l'Association du transport urbain du Québec, l'ATUQ comme on l'appelle, que la Société de transport de la Communauté urbaine est partie prenante des positions de cet organisme panquébécois qui regroupe notamment la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, la Société de transport de Laval, la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec et de nombreux CIT. La STCUM partage d'ailleurs plusieurs des difficultés vécues par ces organismes.

Je ne reprendrai pas le contenu du mémoire que nous avons déposé, point par point. Cependant, je souhaite revenir sur des éléments qui, toujours, en bout de piste, affectent d'abord les usagers du transport adapté.

Je vais insister plutôt sur l'urgence, la pertinence et le sérieux de la situation qui est vécue présentement à la Société de transport et aussi par nos usagers afin que l'aboutissement de la réforme proposée fasse en sorte qu'au-delà des simples amendements à une loi l'on identifie et mette en place les mécanismes qui nous permettront de maintenir et d'accroître, car elle est importante, la collaboration que l'on a avec l'industrie du taxi de l'île de Montréal tout en améliorant évidemment, de façon significative, la qualité du service offert à la clientèle du transport adapté par des voies qui, jusqu'à maintenant, ne sont pas permises dans le cadre juridique que l'on connaît.

D'entrée de jeu, M. le Président, je voudrais quand même parler minimalement de ce que c'est que la Société de transport de la Communauté urbaine. Évidemment, on parle de 1 600 autobus répartis sur 173 lignes d'autobus, dont 460 ont des planchers bas et donc accessibles aux personnes à mobilité réduite — et je me permettrai une remarque aussi en espérant encore qu'on aura l'autorisation pour l'achat de 300 autres autobus; 65 stations de métro; un territoire à l'heure actuelle qui touche, bien sûr, 500 km²; un nombre de passagers et de déplacements qui est de l'ordre de 340 000 000 en 1998, et on estime, selon nous, que 75 % des déplacements en transport public au Québec se font sur le territoire et par l'intermédiaire de la Société de transport de la Communauté urbaine.

Maintenant, concernant le transport adapté: un budget de 24 300 000 \$ — et je me permets de remercier le ministre de l'ajout qu'il nous a fait à la fin de l'été de 1 200 000 \$ pour offrir un meilleur service à notre clientèle — dont, sur ce 24 300 000 \$ évidemment, 7 000 000 \$ est consacré à l'industrie du taxi; une clientèle admise qui se chiffre à 13 500 personnes, dont 9 700 peuvent utiliser le taxi; le transport adapté organise environ 700 000 déplacements en taxi par année, ce qui correspond à 61 % de tous les déplacements du transport adapté, on assure, sur semaine, près de 3 000 déplacements quotidiens par taxi, évidemment, on a des contrats

avec une douzaine d'associations; et, de façon générale, le taux de croissance de la demande en transport adapté oscille entre 3 % et 6 % par année.

L'expérience et la problématique du taxi. Outre le sous-financement du transport adapté, qui nous limite dans le développement du transport adapté afin de bien répondre à la demande de notre clientèle et aussi afin d'offrir un niveau de service adéquat, le problème majeur que vivent actuellement les usagers du transport adapté et les personnes à mobilité réduite touche le manque de disponibilité de voitures-taxis.

L'industrie du taxi, même sous contrainte contractuelle, ne peut répondre adéquatement à la demande actuelle. Elle ne s'ajuste pas au niveau du service requis. Pour notre clientèle, cela se manifeste par des temps d'attente qui s'allongent ou, pire, par une annulation de la course ou des refus, faute de disponibilité. Cette situation affecte donc notamment notre qualité de services et la qualité de vie des usagers. Cette situation nous est intolérable, M. le Président.

Forte de ses 15 ans d'expérience à l'utilisation du taxi pour les services de transport adapté, la Société de transport peut identifier des ajustements qui doivent être envisagés. La priorité, pour nous, si nous ne devons en cibler qu'une, est d'enrayer le manque de disponibilité et de fiabilité du service de taxi pour la livraison du transport adapté. Le taxi n'est malheureusement pas une ressource fiable et notre clientèle en fait les frais.

À plusieurs moments et de différentes façons, le support du taxi a fait défaut. Pendant la période d'octobre à avril, par exemple, alors que les conditions du marché du taxi sont plus favorables, des fluctuations importantes affectent le service. Nous ne pouvons pas offrir le niveau de service souhaité en raison du manque de voitures. Aux périodes de pointe ou les fins de semaine, la disponibilité des voitures-taxis est fort critique, et c'est à ces moments qu'elle s'accroît. Encore là, nous devons restreindre le service offert.

Lors de changements de conditions du service, plus souvent occasionnés par des changements dans les conditions météorologiques, par exemple la pluie, le froid, le manque de disponibilité rend chaotiques l'organisation et la livraison du service de transport par taxi. Nous excluons ici, évidemment, des conditions extrêmes de style tempête de neige.

De façon globale, nous constatons que l'industrie éprouve des difficultés à assurer le service et elle n'arrive plus à répondre à l'ensemble de notre demande. Lors de nos derniers appels d'offres, nous avons eu peine à trouver preneur, même que certains quartiers sont demeurés sans preneur pendant plusieurs semaines. Alors que la capacité du taxi s'accroît, la croissance de la demande et des déplacements persiste et s'accroît. Le constat est simple: il manque de voitures-taxis sur l'île.

Quelques exemples d'impact. Par exemple, en janvier dernier, lorsque les conditions étaient relativement difficiles, on a constaté les trois faits suivants: les retards de répartition affectaient entre 20 % et 48 % des courses de taxis; les retards moyens variaient de 25 à 65 minutes;

et la réponse de «pas de voiture disponible» pouvait osciller entre 29 et 43 fois par jour. Toujours en janvier, mais dans des conditions plus normales, les retards pouvaient affecter entre 10 % et 20 % des courses de taxis; les retards moyens oscillaient entre 10 minutes et 30 minutes; et la réponse «pas de voiture» pouvait aller jusqu'à 25 fois par jour.

Pendant la période de l'été, en juillet, où c'est les vacances et une réduction de la demande du taxi, les résultats sont les suivants: des retards de répartition pouvaient affecter jusqu'à 8 % des courses de taxis; les retards moyens jusqu'à 10 minutes; et «pas de voiture», c'est arrivé une fois.

À ces données, il faut ajouter les transferts faits d'une compagnie à l'autre, ce qui représente au moins 40 courses par jour. Ces données ne tiennent pas compte de la répartition des courses de taxis. Le retard est donc plus important si l'on considère le temps requis pour se rendre chez le client.

La situation actuelle est des plus inquiétantes. Nous devons limiter notre offre de services tout en demeurant en quelque sorte à la remorque des fluctuations multiples de l'offre du marché du taxi. Tout indique que la situation ne va pas s'améliorer. Nous souhaitons ne pas devoir réduire notre offre de services de façon dramatique.

Nos clients sont très au fait des limites de l'industrie. Ils subissent et subiront directement les effets du manque de disponibilité et de fiabilité du service de taxi. Nous comptons sur des services de taxi pour assurer notre service. Il y a nécessité et urgence de nous offrir les moyens alternatifs pour assurer le service de transport collectif en grande partie associé au taxi.

• (12 heures) •

Dans nos recommandations concernant le manque de disponibilité et de fiabilité, nous vous recommandons, entre autres, la création de permis spécialisés pour le transport adapté, la mise en place de conditions nous permettant de recourir à des ressources autres que le taxi régulier. La situation actuelle justifie, à notre avis, l'addition de ressources additionnelles par l'intermédiaire de permis de taxi spécialisé, et ce, dans les plus brefs délais, voire à ce qu'une mesure spéciale soit introduite pour le transport adapté.

L'utilisation du permis spécialisé pour accroître la disponibilité et la fiabilité du taxi. La Société de transport compte pouvoir utiliser les permis spécialisés pour assurer ce service et elle vise l'utilisation de voitures de type berline. Elle reconnaît néanmoins le besoin de stimuler et d'accroître l'exploitation de taxis accessibles et même, on pourrait dire, selon les clauses Lussier, à l'intérieur de notre appel d'offres. La Société, d'autre part, utilise les services de taxis accessibles. Le nombre actuel serait porté à 20 taxis, donc, de 16 à 20.

La Société de transport a travaillé à développer le marché du taxi accessible conjointement avec des organismes impliqués dans le milieu: l'Office des personnes handicapées, le ministère des Transports, le Bureau de taxi de la communauté urbaine, pour n'en mentionner que quelques-uns. Nous constatons que le développement de ce

marché est long et ardu. Les récentes tentatives visant à augmenter le nombre de voitures de taxis accessibles tout en assurant une disponibilité au public en général n'ont pas produit les résultats escomptés. Il nous faut admettre que l'augmentation du nombre de taxis accessibles ne se concrétisera pas sans pression sur l'industrie du taxi à prendre à charge ce développement ou sans mesures favorisant son développement.

Notre expérience démontre assez clairement que, même avec un revenu garanti de 137 000 \$ sur une période de trois ans, le véhicule accessible ne présente que peu d'intérêt pour les propriétaires de taxi. Nous encourageons donc toute mesure visant à promouvoir l'introduction de voitures de taxi accessible sur le marché du taxi.

Concernant le recours à d'autres ressources que le taxi régulier, sur la base de notre expérience et suivant les données déjà présentées, nous savons que le principe du premier refus ne solutionnera pas les problèmes de manque de voitures et de fiabilité. Dans la mesure où le taxi sera premier preneur à nos contrats — et c'est pratiquement le cas actuellement — tout indique que le taxi offrira la même qualité de services: un manque de voitures et de fiabilité du service s'ensuivra.

Pour ces raisons, nous recommandons, entre autres, que la loi soit modifiée, de telle sorte qu'elle puisse permettre aux organismes de transport adapté de faire d'emblée des appels d'offres ouverts à des fournisseurs autres que les entreprises de taxi et aussi, évidemment, d'assouplir les règles d'appel d'offres pour la Société.

Deuxième recommandation aussi, c'est que les organismes de transport adapté aient la possibilité de négocier des ententes de services avec d'autres transporteurs publics sans que ceux-ci soient soumis à l'obligation d'obtenir un permis de taxi comme cela est le cas présentement.

Concernant la qualité du service, bien que l'on cible la disponibilité et la fiabilité du service, l'expérience de la Société de transport nous permet de dire qu'il y a place à l'amélioration au plan de la qualité du service offert. Nos recommandations soulignent le besoin d'accroître la qualité du service. La réaction et les plaintes de notre clientèle vont également dans le sens d'une amélioration nécessaire, voire obligatoire, concernant des mesures qui viseraient la formation des chauffeurs et aussi par la révision des normes régissant les véhicules.

En conclusion, M. le Président, nous vous rappelons que le besoin et la nécessité de changement que nous souhaitons au nom de notre clientèle soient introduits le plus rapidement possible. Le taxi a toujours sa place, mais dans les 15 dernières années aussi... cela témoigne du besoin de revoir le cadre du service. Je vous remercie de votre attention.

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

M. Chevette: Oui, je vous remercie. Vous êtes venus massivement nous rencontrer et je vais commencer

par ce qui n'est pas touché dans votre mémoire au lieu de parler de ce que vous avez touché. Vous finissez avec une phrase: Le taxi a toujours sa place à Montréal. Il est important d'en revoir les cadres, ou quelque chose du genre. Puis vous me suggérez, d'autre part, de créer un service de taxi spécialisé, donc de réduire encore l'assiette disponible pour les chauffeurs de taxi, qui disent qu'ils n'arrivent plus à changer, par exemple, les autos et qui hésitent à se prononcer sur le nombre d'années où il faut changer les autos, parce que les revenus sont si minces, nous disent-ils, que... Je voudrais vous entendre sur ce premier aspect de mon jugement. Est-il erroné ou bien si je comprends mal vos propos?

M. Melançon (Pierre-Yves): Je n'oserais pas dire que votre jugement est erroné, M. le ministre, vous comprendrez bien. De un, je pense que...

M. Chevette: Non, mais, si c'est juste par politesse, là, dites-moi la vérité.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Melançon (Pierre-Yves): Je vais vous dire la vérité telle qu'on la voit de notre côté, tout en ne prétendant pas que votre jugement soit erroné. Je pense que c'est les données de l'industrie. Ce que, nous, on constate, c'est qu'il y a évidemment — et je vous ai cité un certain nombre de réponses qui sont faites lorsqu'on essaie d'avoir la répartition de nos véhicules — plusieurs «pas de véhicules», la réponse est: Pas de véhicules disponibles, par jour, pour le transport adapté. Donc, s'il n'y a pas de véhicule, c'est qu'il en manque. Et, dans ce sens-là, toutes les données qu'on a au niveau du transport adapté nous démontrent qu'il y a un manque de véhicules, que l'attente est beaucoup trop longue.

Et, d'autre part, quand on fait des appels d'offres, c'est qu'on est prêt à offrir une moyenne de 45 000 \$ par année par chauffeur pour un véhicule adapté. Et qu'on n'ait personne qui réponde à l'appel d'offres, c'est qu'il y a sûrement un marché ailleurs qui...

M. Chevette: Vous en avez 16, présentement?

M. Melançon (Pierre-Yves): Pardon? Actuellement, on a 16 taxis.

M. Chevette: Vous en avez 16 présentement, vous en demandez 20?

M. Melançon (Pierre-Yves): On va...

M. Chevette: Vous en demandez quatre de plus?

M. Melançon (Pierre-Yves): Voilà!

M. Chevette: Si, par exemple, avec des incitatifs fiscaux ou avec des rabattements d'impôts, je permettais à un nombre, ou le gouvernement permettait à un nombre

accru de taxis de s'équiper en conséquence et que, au lieu d'aller toujours vers la création ou la spécialisation très pointue des divers modes de transport, on permette à l'industrie du taxi de répondre aux besoins, quelle serait votre réaction?

M. Melançon (Pierre-Yves): La première serait de dire que l'important, c'est que, si effectivement il y a une augmentation du nombre de taxis accessibles et aussi de type berline, parce qu'on pense que cet aspect-là, ce type de véhicule, est important... Nous, le constat, c'est qu'il y a un manque de taxis sur le territoire parce qu'on répond mal à la demande de nos clients, à la fois dans les retards et à la fois parce qu'il n'y a pas de véhicule de disponible pendant certaines périodes. Alors, si vous augmentez le nombre de taxis accessibles et aussi je pense que, de façon générale, si ça répond en terme quantitatif à une réduction des temps d'attente et à la réduction importante et significative du nombre de refus de disponibilité de véhicules, ça devrait répondre à la chose.

M. Chevette: Étant donné que vous êtes un élu municipal, il y a un de vos représentants hier, M. Bourcier, de Valleyfield, je crois...

M. Melançon (Pierre-Yves): Châteauguay.

M. Chevette: ...qui est venu nous dire que le monde municipal n'avait pas trop d'intérêt à recevoir une responsabilité dans ce domaine. Est-ce que vous corroborez ses dires?

M. Melançon (Pierre-Yves): Je me chicane souvent avec M. Bourcier sur d'autres sujets comme l'équité.

M. Chevette: Non, mais je vous parle de celui-là, je ne veux pas avoir votre vie.

M. Melançon (Pierre-Yves): Mais, par rapport au...

M. Chevette: Je veux savoir sur le taxi.

M. Melançon (Pierre-Yves): Mais, écoutez, actuellement je sais que, dans votre proposition 45, vous ouvrez la porte aux autorités régionales, qui est défini dans le lexique. Vous mentionnez aussi «autorités métropolitaines», mais il n'y a pas de définition, donc...

M. Chevette: Ah! mais là on est rendu sur la RMR pas mal fort.

M. Melançon (Pierre-Yves): Il me semble... Écoutez, on a déjà, via le Bureau de taxi, un certain nombre de responsabilités par rapport à la gestion du taxi. Je pense que, s'il y a une régionalisation, elle sera importante, oui. Je pense qu'il y a un certain nombre de choses qui peuvent être régies de façon régionale ou métropolitaine. Mais il faudra s'assurer évidemment que,

au niveau de nos taxis, là, pour la desserte du transport adapté, il n'y ait pas de difficulté dans toute la marge de manoeuvre que nous pourrions avoir.

M. Chevette: Que pensez-vous de l'intégration des types de transport?

M. Melançon (Pierre-Yves): Dans l'intégration...

M. Chevette: En général. C'est parce que vous êtes du monde municipal que je vous pose la question.

M. Melançon (Pierre-Yves): Écoutez, on... Je ne sais pas. Il peut y avoir, je pense, entre le transport scolaire et le transport par taxi et le transport en commun, dans ces différents volets, des formes de collaboration et de soutien mutuel. Il y a peut-être des zones sur notre territoire ou dans d'autres territoires où effectivement il peut y avoir combinaison dans l'offre de services à la fois par le taxi.

Nous, déjà, on a, au niveau de notre Société, des contrats avec des sociétés de taxi pour des dessertes pointues dans des secteurs enclavés ou des secteurs plus ou moins desservis, et c'est la façon de combler entre l'autobus et le taxi. Mais il pourrait y avoir, dans certaines zones, certainement des collaborations avec le milieu scolaire.

M. Chevette: Est-ce que, quand vous proposez de traiter ou d'aller en appel d'offres à l'extérieur des formes de transport existantes — c'est un peu ça, si j'ai bien lu votre mémoire — vous ne pensez pas que ça peut risquer tout simplement de diviser encore l'assiette ou la tarification disponible pour faire du transport et qu'on risque, à la longue ou à moyen terme en tout cas, de faire en sorte que la qualité générale baisse, alors que vous affirmez qu'on doit améliorer la qualité du taxi, et plus particulièrement à Montréal?

• (12 h 10) •

M. Melançon (Pierre-Yves): Écoutez, je pense que, en étant sur le terrain, on trouve les solutions qui peuvent à la fois être économiques, être efficaces au niveau de la clientèle et répondre aux besoins. Et, en ce sens-là, si les ajustements dont on peut avoir besoin, en fait sur le plan législatif, qui nous permettent d'avoir des collaborations avec le scolaire ou avec le transport par taxi... Je pense que, dans ce sens-là, je veux dire, en étant assez près de nos territoires, de nos clientèles, on est en mesure de faire les ajustements nécessaires à chaque fois. Et, en ce sens-là, c'est ce qu'on fait déjà. Et on espère, nous autres...

Comme on a un problème sérieux avec le transport adapté sur la fiabilité de la disponibilité du taxi, c'est pour ça qu'on trouve que la réforme que vous proposez va dans le bon sens, et, en ce sens-là, on se dit: Oui, il y a une nécessité d'ajuster — c'est pour ça qu'on vous parle de permis spécialisé — pour s'assurer qu'effectivement on a toute la souplesse nécessaire pour répondre à un besoin qui est toujours croissant pour les personnes à mobilité

réduite. Et, en ce sens-là, on se dit: On va dans le bon chemin, je pense, pour...

M. Chevette: Vous engagez vos taxis, si j'ai bien compris, à raison de 25 heures-semaine. Est-ce que c'est bien cela?

M. Melançon (Pierre-Yves): Veux-tu répondre, Michel?

M. Lemay (Michel): Taxi accessible, 25 heures-semaine garanties.

M. Chevette: Donc, 25 heures garanties. Et les 16 — c'est les 16, ça, là, en question — est-ce que vous leur avez bâti un horaire de disponibilité ou si, après qu'ils ont 25 heures, ils abandonnent? Comment ça fonctionne, juste pour qu'on puisse comprendre le système? Parce que, en nous marquant ce que vous nous marquez dans le mémoire, ça ne me permet pas, moi personnellement, de comprendre comment vous opérez et je voudrais comprendre.

M. Melançon (Pierre-Yves): Je vais laisser M. Lemay vous donner le détail des opérations.

M. Lemay (Michel): Peut-être préciser, là, qu'il y a une distinction lorsqu'on parle de contrats avec l'industrie du taxi, du contrat régulier et du contrat accessible. Donc, dans le cas des 16 taxis accessibles, il s'agit de contrats individuels.

M. Chevette: Individuels?

M. Lemay (Michel): Oui, oui, oui. Je pourrais peut-être demander à M. Lussier de préciser en termes de disponibilité des plages et de comment on fixe les plages en collaboration avec les chauffeurs de taxi. Jacques, si tu veux préciser.

M. Lussier (Jacques): On leur organise des pièces de travail un peu...

Le Président (M. Lachance): Excusez.

M. Lussier (Jacques): ...au même style que les...

Le Président (M. Lachance): Monsieur, est-ce que vous pourriez vous identifier, pour le bénéfice du *Journal des débats*?

M. Lussier (Jacques): Je m'excuse. Bonjour. Jacques Lussier, surintendant à la livraison du service.

Le Président (M. Lachance): Très bien, merci.

M. Lussier (Jacques): On organise des heures de service un peu à la manière dont on organise des feuilles de route pour nos chauffeurs de minibus. Donc, on peut

faire des pièces en continu par jour ou des deux pièces. Au-delà de ces heures-là, ils sont libres de faire du taxi régulier comme n'importe quelle voiture. Et il arrive qu'on dépasse ces 25 heures là par semaine, mais, de façon générale, on s'en tient autour du 25 heures, tel que le contrat l'a spécifié. Mais, à l'extérieur de ça, ils sont libres de faire du taxi régulier.

M. Chevette: Juste peut-être une petite dernière question. Je sais qu'il y a moyen d'être en contact très facile avec votre groupe — donc pour permettre peut-être à d'autres collègues de questionner, là — vous nous suggérez, si j'ai bien lu toujours, de créer l'obligation d'appartenir à une association. Je pense que c'est aussi dans votre mémoire. À Montréal, quelle est la situation là-dessus? Vous parlez de 1 000 titulaires qui seraient non membres. C'est-u sur le territoire montréalais?

Une voix: M. Lemay.

M. Lemay (Michel): Oui. C'est notre compréhension. Il y a quand même un bon nombre de chauffeurs qui ne sont pas d'association. La mesure vise, pour nous, à nous permettre d'avoir accès à un plus grand bassin, permettre entre autres à un certain nombre de chauffeurs de connaître les modalités davantage. Parce qu'on a quand même une certaine communication continue avec les associations. Bref, c'est de mettre toutes les chances de notre bord pour nous permettre d'avoir plus de taxis réguliers pour éviter les problèmes qu'on connaît.

M. Chevette: Vous êtes d'accord pour que tout le monde adhère à une association, mais vous êtes muets sur le nombre de ligues; vous êtes muets sur le nombre d'associations. Est-ce que je pourrais vous délier la langue et vous demander de nous dire ce que vous pensez du nombre de ligues sur le territoire montréalais et du nombre d'associations? Vous ne vous attendiez probablement pas à cette question, mais il faut profiter pleinement de votre présence.

(Consultation)

M. Melançon (Pierre-Yves): L'arrimage entre le bureau de taxis... Je regardais en arrière pour voir si M. Boyer...

M. Chevette: Ils ne sont pas dangereux, ils sont très gentils. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Allez-y.

M. Melançon (Pierre-Yves): C'est parce que là c'est vraiment un autre frappeur de relève. Mais je pense qu'il y a eu une harmonisation avec les recommandations du Bureau de taxi de la Communauté urbaine de Montréal et les gens de la Société. Si ma mémoire est fidèle, on sait

qu'effectivement on serait prêt à ouvrir les zones de territoires, c'est-à-dire, parce qu'on a, effectivement, dans certains quartiers de Montréal — pas de Montréal, quel lapsus — certains quartiers sur le territoire de l'île, fait jusqu'à trois appels d'offres, je crois, sans trouver preneur.

Est-ce que c'est le fait qu'on a eu des zones et seuls ceux qui desservent cette zone-là peuvent l'offrir, s'il n'y a pas eu preneur? Ce qu'on dit, c'est: Ouvrons le territoire de l'île pour l'instant à cet aspect-là pour l'offre de services. On a l'impression que ça répondrait peut-être plus adéquatement à nos besoins pour un appel d'offres public.

M. Chevette: Et la RMR. Si on ouvrait cela à la grandeur de la RMR puis qu'on mettait une association représentative à la RMR et avec possibilité, je ne sais pas, moi, d'obligation de coordination ou... tout au moins avec la STRSM puis la STL.

M. Melançon (Pierre-Yves): Écoutez. J'ai l'impression qu'il pourrait y avoir des harmonisations. Je ne pourrais pas vous dire quel serait l'impact réel soit à l'égard des lignes ou à l'égard de l'offre de services. Je pense qu'il faut cependant s'assurer qu'il n'y ait pas de distorsion dans la tarification ou le taximètre. Je pense que, de ce côté-là...

M. Chevette: Quelqu'un qui arrive de Laval, un handicapé qui arrive de Laval, avec un transport adapté de Laval, il débarque à Montréal, il n'a pas accès au métro. On n'a pas encore d'escalateur puis ça a été fait avant que l'Office des handicapés puis le transport adapté naissent.

Donc, pour s'arrimer avec votre transport adapté chez vous, supposons qu'il y a trois, quatre places à faire, nécessairement il peut monopoliser un transport adapté de Laval très long, alors que, s'il y avait, je ne sais pas, moi, une harmonisation entre les différents types de transport parce qu'on doit chercher l'efficacité du dollar qu'on investit comme État...

Moi, je vous avoue qu'on va devoir se creuser les méninges pour dire: On veut intégrer les personnes, on veut leur donner le meilleur des services possibles, puis on spécialise, puis on cloisonne. Vous devez être pris avec ça, dans vos budgets, à Montréal, vous autres aussi, je suppose. Parce que, à la grandeur de ceux qui ont des pouvoirs politiques, on est aux prises avec des budgets limités, restreints.

M. Melançon (Pierre-Yves): Tout à fait.

M. Chevette: Les besoins sont illimités puis les ressources sont très limitées. Donc, on n'a pas le choix. Avez-vous des suggestions concrètes à nous faire pour donner un meilleur service à des personnes, en respectant les cadres budgétaires, mais peut-être en intégrant, en rationalisant, en fusionnant, en se restructurant? Je ne sais pas. Je vous ouvre un éventail de moyens. J'aimerais au moins que vous me disiez le vôtre.

M. Melançon (Pierre-Yves): O.K. M. Mathieu va répondre à une partie de la question et je reviendrai sur l'autre volet.

M. Mathieu (Serge): Dans le moment, on a en place un projet-pilote, qui s'appelle Projet Interirves, qui nous permet de concilier les déplacements entre les trois régions et les trois sociétés de transport — Laval, Rive-Sud et Montréal — et on favorise ce type de projet là qui s'avère beaucoup plus intéressant pour les déplacements de notre clientèle.

Dans un même temps, on a un projet de changer notre système de réservations, d'appels téléphoniques et de planification des déplacements. On regarde aussi la possibilité de pouvoir intégrer ces services-là, les trois services, à travers ce système-là de façon à maximiser et à optimiser l'utilisation des outils qu'on veut développer. Ça fait que c'est vers cette direction-là qu'on s'en va.

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

M. Bordeleau: Bon. Tout d'abord, je veux vous remercier pour la présentation de votre mémoire puis aussi manifester ma satisfaction face au fait que vous êtes également bien conscients des problèmes qui existent sur le territoire de la ville de Montréal concernant le transport adapté.

Étant député d'une circonscription de Montréal, bon, je pense qu'on a l'occasion d'en entendre parler beaucoup, comme vous autres probablement, et on sait qu'il y a des problèmes. Puis vous le savez, vous autres aussi, puis vous le reconnaissez, puis on essaie de trouver des solutions pour faire en sorte que les personnes handicapées puissent quand même jouir d'une capacité de vie qui est de qualité. Et l'élément transport évidemment, pour ces personnes-là, est vital parce que tout est basé là-dessus. Étant donné leurs limites de pouvoir se déplacer, bien ils doivent se fier au transport qui existe, et, compte tenu aussi de leurs limites, bien ça demande souvent des équipements qui sont particuliers, dans certains cas des véhicules adaptés. Alors, c'est un problème qui est important.

• (12 h 20) •

Je comprends bien le problème, mais, en tout cas, je vais essayer de vous faire part de mes interrogations puis j'aimerais que vous essayiez de m'éclairer à ce niveau-là. Je comprends la difficulté, c'est vrai qu'il y a des problèmes, on les reconnaît, tout le monde, on connaît les délais, on connaît les annulations, on connaît la difficulté de pouvoir avoir la ligne pour placer une réservation et aussi, bien, on n'a pas une réponse instantanée à une demande de transport.

Mais, dans votre mémoire, vous dites: «...le problème majeur — puis c'est ce que vous nous avez dit — que vivent les usagers du transport adapté et les personnes à mobilité réduite touche le manque de disponibilité de voitures taxis.» À la page suivante, vous nous dites: «...un manque d'intérêt de la part de l'industrie du taxi à

répondre aux multiples appels d'offres que la STCUM lance régulièrement.» Un peu plus loin, dans votre rapport, toujours dans la même ligne, on dit: «...malgré le fait que la STCUM garantisse des conditions fort avantageuses, telles 25 heures de service hebdomadaire assurées à raison de 35 \$ l'heure pour un contrat d'une durée de trois ans. De plus, le soumissionnaire se voit aussi garantir un revenu minimum de 137 000 \$, alors qu'il n'y en aura coûté que 53 000 \$ par véhicule adapté.» Et, à la suite de tout ça, bien vous arrivez à votre conclusion, qui est un peu l'élément central que vous avez présenté devant la commission, où vous dites: «Pour ces raisons — je réfère à la page 2 de votre mémoire — la STCUM est convaincue qu'un des éléments majeurs de la réforme passe, notamment, par la possibilité d'utiliser les ressources autres que le taxi, tel qu'on le connaît aujourd'hui.»

Moi, j'ai de la misère à suivre un petit peu sur toute cette question-là. On a les gens du milieu du taxi qui — en tout cas à date, on les entendra plus aussi à l'avenir parce qu'il y en a plusieurs qui vont venir — nous disent: Nous, on est prêts à faire du transport adapté. Il y a une difficulté, c'est la difficulté des coûts de l'équipement de base. Si on pense à un véhicule qui doit être adapté — bon, vous y faites référence ici — on parle de 50 000 \$, 53 000 \$... Mais ces gens-là nous disent: Si on vient à trouver une solution à ce problème-là, le taxi est intéressé à faire du transport adapté.

Quand on regarde les chiffres que vous nous donnez: pour 25 heures par semaine, à 35 \$ de l'heure, les gens vont recevoir un montant de 137 000 \$ pour trois ans. Ils auront payé un équipement, ou indépendamment qu'ils le paient, l'équipement coûte 53 000 \$. Après le 25 heures, il en reste, des heures, là, pour faire du taxi. Ça me paraît quand même quelque chose de beau. Je ne comprends pas où est le problème. Les gens vont avoir 137 000 \$ sur une base de trois ans. Ils vont acheter le véhicule qui leur coûte 53 000 \$; ils vont faire 25 heures de taxi pour répondre au contrat, puis, après ça, ils pourraient faire du taxi régulier. Il y a quelque chose que je ne comprends pas là-dedans. En tout cas, je ne sais pas si le ministre comprend bien, là, mais j'ai de la misère à suivre. Pourquoi vous pensez que les taxis ne répondent pas à ce besoin-là dans des conditions comme celles que vous nous présentez actuellement?

M. Melançon (Pierre-Yves): Écoutez, notre incompréhension, lorsqu'on n'a personne qui vient soumissionner sur une offre de cette nature-là... Bon. Son véhicule adapté, il va peut-être s'amortir sur une période 10 ans ou 15 ans, dépendant de la durée de vie du véhicule.

D'autre part, écoutez, je pense que les gens des ligues de taxis vont vous répondre sur la réalité qu'ils vivent, mais ce que, moi, j'en décède, c'est: Écoutez, ce n'est pas alléchant, ce contrat-là; il n'est pas suffisamment payant, entre guillemets. C'est-u ça, la réponse? Si ce ne l'est pas, c'est parce que le marché à côté est plus lucratif.

M. Bordeleau: Mais votre impression...

M. Melançon (Pierre-Yves): Moi, je suis porté à vous dire ça.

M. Bordeleau: Votre impression, est-ce que vous avez l'impression que ce n'est pas payant ou que c'est minimum?

M. Melançon (Pierre-Yves): Bien, écoutez, 35 \$ de l'heure sur une durée garantie de trois ans à 25 heures par semaine, c'est une qualité de vie quand même, à mon avis, qui m'apparaît raisonnable. Je veux dire, on paie des employés moins cher que 35 \$ de l'heure, de un. De deux, c'est des semaines de travail de 37 heures. Moi, j'ai l'impression qu'effectivement il y a un intérêt... Il y aurait un intérêt à répondre à des appels d'offres semblables, sauf qu'ils ne le font pas. Il y a des bouts que...

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez eu des indications comme quoi ça pourrait être, disons, le problème, de servir une clientèle qui est particulière et que les gens se sentent plus ou moins préparés, plus ou moins prêts à... plus ou moins à l'aise, ou plus ou moins formés, ou plus ou moins préparés pour assumer ce genre de service là qui ferait que les gens ne se présentent pas aux appels d'offres?

M. Melançon (Pierre-Yves): Je vais peut-être laisser M. Lemay...

M. Lemay (Michel): Je voudrais peut-être d'abord faire une précision. Quand vous parlez qu'on identifie comme priorité le problème de disponibilité, il faut toujours faire la distinction, celle que je soulevais tantôt, de la problématique rattachée aux taxis réguliers. Parce que, lorsqu'on parle du manque de disponibilité, que ce soit par les appels d'offres ou autres, on ne fait pas appel nécessairement à du taxi accessible, à ce moment-là. On a un problème qui est critique, il est pointu: c'est qu'on manque également de voitures régulières. On ne parle pas de taxis accessibles. Dans le cas du taxi accessible, le problème se pose également.

M. Bordeleau: Excusez, juste une information. Quand vous faites appel à du taxi régulier, est-ce que c'est les mêmes conditions, 35 \$ de l'heure, 25 heures garanties, trois ans?

M. Lemay (Michel): Non. Taxi régulier, c'est qu'on offre normalement... Les gens soumissionnent. Dans certains cas, on a vu des compagnies, depuis quelques années, offrir un prix moyennant un escompte. On sait, plus récemment, que les escomptes ont à peu près disparu de façon générale. Donc, on peut, pour décrire la situation, mentionner qu'à peu près tout le monde le fait au taximètre ou près. Donc, le coût d'une course, quand on fait une course taxi régulière, nous, on paie selon la valeur au taximètre et escompte s'il y a lieu, comme je vous mentionne. Si l'escompte est accordé, là évidemment on va selon le plus bas soumissionnaire.

M. Bordeleau: O.K. Vous avez une pénurie des deux côtés...

M. Lemay (Michel): Des deux côtés.

M. Bordeleau: ...c'est-à-dire du côté des voitures berlines ordinaires et du côté des voitures adaptées aussi.

M. Lemay (Michel): Tout à fait. Là où le bât blesse de façon très sérieuse pour le transport adapté, il s'agit du taxi régulier. Maintenant, on a quand même cru bon de le mentionner et de donner de l'information sur l'expérience face à nos tentatives d'utiliser du taxi accessible davantage et on a là effectivement, comme vous, une surprise où on constate que les gens ne sont pas réellement attirés par ce genre d'option même si, d'entrée de jeu, il y a une garantie qui est offerte en termes de revenu, donc un taux horaire et également un minimum d'heures par semaine.

M. Bordeleau: Moi, ce que je déplore un petit peu — puis je comprends vos problèmes, vous avez des besoins puis vous devez répondre rapidement — c'est qu'on en soit rendu à la conclusion que la solution, c'est de faire appel à d'autres que le milieu du taxi.

On a d'un côté des gens qui paient des coûts pour gagner leur vie en transportant des personnes, qui semblent être, en tout cas, a priori, prêtes à travailler dans ce milieu-là, et, pour des raisons évidentes dont vous nous faites part qui font que les gens ne sont pas là, bien on est rendu à dire: Bien, la solution, c'est, comme vous le faites à la page 2, d'utiliser des ressources autres que le taxi. Je ne sais pas. J'ai l'impression que, avant d'arriver là, il faudrait... En tout cas, j'ai l'impression que, si on pouvait régler le problème autrement, ça serait peut-être à la satisfaction... Régler le problème adéquatement, pour vous autres, ça pourrait peut-être régler le problème aussi des gens du milieu du taxi.

M. Melançon (Pierre-Yves): M. le député, si vous permettez. Dans certaines industries, ils ont un manque d'ingénieurs. Ils sont obligés d'aller à l'étranger pour aller chercher des ingénieurs parce que, effectivement, leur cahier de commandes est important. Nous, ce qu'on vous dit, c'est qu'on manque de véhicules taxis, à la fois catégorie berline et à la fois taxi adapté ou accessible. C'est notre réalité de marché; il n'y en a pas.

M. Bordeleau: Mais, moi, ce que je ne comprends pas, c'est que...

M. Melançon (Pierre-Yves): Je vous dis donc...

M. Bordeleau: Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous me dites quand votre réalité... Je la comprends, votre réalité, je suis parfaitement d'accord avec ce que vous me dites. Ce que j'ai de la misère à saisir, c'est qu'il y a des taxis qui sont au coin de la rue, qui attendent une

heure et demie pour avoir un appel, puis ces gens-là sont assis dans leur taxi, puis ils ne gagnent rien, puis ces gens-là ne seraient pas intéressés à faire un 25 heures de transport garanti, ce qui ne leur enlève pas la balance des choses qu'ils ont à faire. Mais il y a une perte de temps où les gens qui sont dans l'industrie essaient de gagner leur vie. Ils se mettent en ligne à un poste d'attente, puis ça peut prendre une heure et demie avant que leur tour arrive, et puis, durant ce temps-là, de l'autre côté, on dit: On manque de véhicules en termes d'utilisation optimale de l'ensemble des ressources. Je ne sais pas. Je m'interroge.

M. Melançon (Pierre-Yves): Écoutez, la balle, je vais vous dire, est dans le camp des associations de taxis, des ligues et des chauffeurs qui vont pouvoir vous dire pourquoi ils préfèrent attendre une heure. Il y a des détails sur lesquels, moi, je ne suis pas en mesure de vous répondre clairement. Sauf qu'on est prêt à recevoir des offres et on n'en reçoit pas autant qu'on souhaite...

M. Bordeleau: Non, non, je comprends.

• (12 h 30) •

M. Melançon (Pierre-Yves): ...et, de ce côté-là, on se dit: Bien, écoutez, c'est probablement que l'industrie du taxi est suffisamment, excusez, florissante sur le territoire de l'île parce que ça ne les intéresse pas. Donc, nous, on vous dit: Pour répondre aux besoins d'une clientèle qui est déjà fragilisée par la vie, si je peux dire, et qui a besoin à la fois de répondre à des activités: aller à l'hôpital, aller dans les universités, dans les collèges, aller faire des activités de loisir et autre chose... Et, écoutez, le cours, il commence à 8 h 30. Si le taxi n'est pas là pour le déplacer à l'université, il est en retard à son cours. S'il a un rendez-vous médical et que la personne ne peut pas être là à 8 h 30 parce que, je ne sais pas, moi... il y a une action médicale à faire puis là — oups! — il embarque dans la chaîne à l'autre bout de ligne, là.

Donc, c'est toute une série de déplacements. Et c'est des gens qui, à l'heure actuelle, sont nos 13 500 abonnés, si je peux utiliser l'expression. C'est une perte de jouissance importante pour eux. Et, nous, écoutez, on planifie notre transport par autobus puis on se dit: On livre 99 % de notre service planifié, sauf que, dans le transport adapté, une clientèle qui est déjà fragilisée, on les pénalise parce qu'effectivement on ne répond pas aux demandes. Il n'y en a pas assez, de taxis.

M. Bordeleau: L'autre point, juste une question pour terminer, juste m'éclairer aussi là-dessus, à la page 4 du mémoire, vous dites: «Seules les associations ont un lien contractuel avec la STCUM. En ce qui a trait au taxi accessible, 16 contrats ont été conclus avec les propriétaires de véhicules et quatre autres le seront d'ici le mois de décembre 1999.» À la page 7, vous dites: «Les ententes contractuelles de la STCUM ne lient pas le chauffeur mais l'association qui, elle-même, n'est pas liée au chauffeur par un lien employeur-employé.»

Je voudrais savoir pourquoi il faut que vous passiez par des associations, au niveau des contrats, et que vous ne le feriez pas avec des individus? On a dit, tout à l'heure, qu'il y avait 1 000 chauffeurs qui ne sont pas affiliés à des associations de service. Alors, pourquoi c'est...

Je comprends que, si on fait affaire avec une association, évidemment il y a un bassin qui est plus large. Mais est-ce que ça exclut les chauffeurs indépendants, qui pourraient, eux, être intéressés à faire du transport adapté puis qui répondraient? Et est-ce que ça ne pourrait pas être une partie de la réponse, d'aller dans ce bassin-là des 1 000 personnes qui ne sont pas membres des associations de service?

M. Lemay (Michel): Je répondrais d'abord qu'il y a toujours, je vais revenir à la distinction, toujours la même, taxi régulier, avec lequel on a des contrats avec les associations, taxi accessible, avec lequel on a des contrats directement avec les chauffeurs.

Dans certains cas, et, je dirais, pratiquement par mesure spéciale, on a fait des ouvertures pour avoir des contrats avec les chauffeurs. Néanmoins, l'avantage pour nous de faire affaire avec l'association et l'élément sur lequel on compte, c'est également la répartition. Donc, l'association, elle, offre à ses membres, donc aux chauffeurs de taxi, le service de répartition. Déjà, nous, on planifie les courses, et l'association prend en charge la répartition.

Si on devait se retourner vers l'option d'avoir, dans tous les cas, des contrats individuels, lorsqu'on parle réellement de centaines de chauffeurs et de voitures impliqués, donc, nous, c'est un investissement important pour ne même pas dire que... La faisabilité, on devra l'examiner, mais ça nous amènerait une charge de répartition qu'on ne peut pas assumer en ce moment.

M. Bordeleau: Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, messieurs de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal pour votre participation aux travaux de cette commission.

Et, sur ce, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 34)