



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mardi 26 octobre 1999 — N° 23**

Consultation générale sur le document intitulé  
*Réforme du transport par taxi — Pour des services  
de taxi de meilleure qualité (4)*

**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<br>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](http://www.assnat.qc.ca)

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

# Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 26 octobre 1999

## Table des matières

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Auditions                                                                    | 1  |
| Aéroports de Montréal (ADM)                                                  | 1  |
| Le Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap (CAPVISH) | 9  |
| Association des taxis de Portneuf                                            | 15 |
| M. René Dussault                                                             | 25 |
| Limousine Guy Samson imm.                                                    | 27 |
| Ligue de taxis de Boucherville inc.                                          | 36 |
| M. Jean Chayer                                                               | 42 |
| MM. Roland Boulé et André Lemay                                              | 47 |

## Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Jacques Baril

M. Yvan Bordeleau

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Russell Williams

M. André Pelletier

Mme Margaret F. Delisle

M. Serge Deslières

- \* M. Denis Beaugard, ADM
- \* M. Guy Lavoie, idem
- \* M. Daniel Boileau, idem
- \* M. Normand Boucher, CAPVISH
- \* Mme Raymonde Filion, idem
- \* M. Jules Paré, Association des taxis de Portneuf
- \* M. Aimé Champoux, idem
- \* M. Guy Samson, Limousine Guy Samson imm.
- \* M. Émile Lalumière, Ligue de taxis de Boucherville inc.
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mardi 26 octobre 1999

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

(Neuf heures trente-cinq minutes)

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

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

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

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, technicité, je réclame le consentement des membres de la commission pour permettre au ministre délégué aux Transports de prendre part à nos délibérations.

Une voix: ...

#### Auditions

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, cet avant-midi, nous allons tour à tour entendre les groupes ou individus suivants: d'abord, Aéroports de Montréal; ensuite, le Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap; par la suite, l'Association des taxis de Portneuf; et, finalement, Mme Gisèle Fortin-Dussault et M. René Dussault. Alors, j'invite immédiatement les représentants d'Aéroports de Montréal à bien vouloir prendre place à la table.

Alors, je demande au porte-parole de bien vouloir s'identifier, ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

#### Aéroports de Montréal (ADM)

**M. Beauregard (Denis):** Merci, M. le Président. MM. les membres de la commission, mon nom est Denis Beauregard, je suis adjoint à la présidente du conseil d'ADM et aussi directeur, communications et affaires publiques. Je suis accompagné aujourd'hui de MM. Guy Lavoie, qui est directeur des services commerciaux aux Aéroports de Montréal, et également de Daniel Boileau, directeur adjoint des services d'accès à l'aéroport.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, bienvenue, messieurs, à cette commission. Et je vous indique, comme vous le savez sans doute, que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires.

**M. Beauregard (Denis):** Merci beaucoup. Alors, deux mots d'abord sur la nature de l'organisme que nous représentons. Aéroports de Montréal est un organisme sans but lucratif dont le mandat est de développer les aéroports et également de contribuer au développement économique de la grande région de Montréal. Nous voulons — et c'est la mission que nous nous sommes fixée — faire de nos aéroports des aéroports qui compteront parmi les meilleurs, dans leur catégorie bien sûr, en termes d'accessibilité, des aéroports extrêmement accueillants, des aéroports où les voyageurs qui viennent à Montréal connaîtront une expérience aéroportuaire agréable. Alors, bien sûr, dans le cadre de cette mission-là que nous nous sommes fixée, il est dans notre intérêt de contribuer à la réflexion sur la qualité des services de taxi, tout d'abord qui desservent nos aéroports; notre intérêt, bien sûr, est dirigé vers ce sujet-là plus particulièrement.

Récemment, nous avons conclu une entente avec les liges de taxi de façon à ce que les chauffeurs puissent venir travailler à Dorval et à Mirabel à l'intérieur d'un cadre qui a été reprecisé. C'est une entente prévue pour une durée de deux ans, qui vise bien sûr à améliorer la situation qui prévalait jusque-là, et c'est une entente aussi, même si elle vient d'être signée, qui a été discutée en vue d'être modifiée éventuellement suite aux travaux de cette commission et suite aux modifications réglementaires ou législatives qui pourraient être apportées. Donc, c'est un pas de plus vers une amélioration du service de taxi à nos aéroports, mais ce n'est pas, quant à nous, la version finale d'une entente idéale.

C'est comme ça, c'est dans cet esprit-là que nous en sommes venus récemment à l'entente que vous connaissez avec les chauffeurs de taxi. Cette entente-là porte notamment sur certaines caractéristiques touchant les véhicules qui sont admis à prendre des passagers chez nous. Nous avons cherché à améliorer la qualité des véhicules, leur propreté, leur aspect et également le confort des voyageurs en termes d'espace dans le véhicule et aussi d'espace pour contenir les bagages.

• (9 h 40) •

À plus long terme, au-delà de cette entente dont les premiers effets vont se faire sentir bientôt, nous visons bien sûr l'adoption de mesures plus complètes dans le but de hausser à des niveaux qui sont comparables les services de taxi — espérons-nous, du moins — avec ce qu'il y a de plus élevé à travers le monde.

La situation du taxi chez nous, c'est à peu près 640 000 voyages de taxi par année — c'est de cet ordre-là — 83 000 voyages par limousine. En même temps, à Dorval, il y a de la place pour 260 taxis; 260 voitures, donc, peuvent être admises sur le site. Je vous dirai un mot tantôt comment ça se passe pour choisir les gens qui

pourront y aller pendant une période déterminée. Au-delà de ces 260 taxis, il y a 51 limousines qui desservent également nos installations et 12 minifourgonnettes adaptées.

Alors, le parc, première constatation, quant à nous, est suffisant, numériquement parlant. Il y a suffisamment de véhicules pour desservir la clientèle qui arrive chez nous. Par ailleurs, il reste encore de la marge possible quant à l'amélioration de la qualité, et des voitures et du service.

Au plan de la formation, qui est un des éléments essentiels dans ce domaine-là, il y a des exigences qui sont connues au-delà des critères nécessaires à l'obtention d'un permis de taxi, notamment les gens qui viennent chez nous doivent passer par le programme Taxi Ambassadeur, par exemple. Mais une constatation qui est faite de façon générale: les suivis qui sont faits sont quand même assez limités, c'est le moins que je puisse dire, par, évidemment, les autorités qui sont responsables de faire ça.

Un autre point important, quant à nous: l'exigence de communiquer en français. On sait que le chauffeur de taxi doit communiquer dans la langue du client, en français ou en anglais, selon la langue du client en question. À ce niveau-là, force est de constater qu'à notre connaissance, du moins, il n'y a pas de vérification suffisante qui est faite.

L'état du parc, on en a parlé beaucoup devant cette commission, on a pu suivre ça dans les médias: grand nombre de voitures qui peuvent être qualifiées, je dirais, de désuètes ou ne répondant pas aux critères souhaitables dans un aéroport international, d'où, d'ailleurs, l'entente. Nous avons essayé de rehausser, dans l'entente dont je parlais tantôt, en précisant certaines caractéristiques que devront respecter les véhicules. Entre autres, on parle d'un empatement minimum, on parle d'une capacité du coffre pour recevoir des bagages et également de diverses conditions qui vont faire que la voiture dans laquelle va prendre place le client qui vient chez nous va être une voiture propre, une voiture qui correspond à ce qu'attend un client d'aéroport.

Quant à l'accès aux aéroports, le document de consultation en parle. Alors, quant à nous, à Dorval, c'est suffisant comme ça. À Mirabel, il y a une situation particulière sur laquelle je reviendrai tantôt.

En gros, à Dorval, on procède — on sait qu'on a des critères qui sont connus des chauffeurs — par un appel. On l'a fait récemment dans les journaux. Les ligues de taxi également ont répercuté cet appel auprès de leurs membres, et les chauffeurs de taxi correspondant — c'est ce qu'on espère — aux critères qui sont contenus dans la dernière entente posent leur candidature. Et, à un moment donné, bientôt, un tirage sera effectué, et 260 permis seront accordés pour une période de six mois à ces gens-là, une fois qu'il sera assuré qu'ils répondent aux critères que nous avons mis de l'avant. Et ces six mois là écoulés, un autre 260 permis sera accordé, ces gens-là ont accès six mois, et ainsi de suite. Et pour l'entente actuelle, bien, ça va se passer comme ça pendant deux ans, à moins, comme je le disais tantôt, que la réglementation qui nous affecte,

qui nous touche, soit modifiée en cours de route. C'est la situation qui prévaut à Dorval.

La situation qui prévaut à Mirabel est différente. On sait que, dans le cas de Mirabel, la desserte par taxi est rendue plus difficile compte tenu du mode d'opération de cet aéroport. À Dorval, il y a des vols qui arrivent de façon assez régulière, avec des pointes connues de tout le monde, donc les taxis peuvent être présents en nombre suffisant pour desservir la clientèle qui a besoin de ces gens-là. Même chose quant aux limousines. À Mirabel, on parle de vols nolisés, alors, c'est plus difficile de prévoir de quelle façon les chauffeurs de taxi admis à Mirabel pourront desservir la clientèle qui arrive là. Et il arrive fréquemment, je dirais, que les clients qui débarquent à Mirabel n'ont pas de taxi à leur disposition ou en ont en nombre insuffisant.

Alors, dans le cas de Mirabel, il y aurait lieu, croyons-nous, d'étendre l'accessibilité pour les chauffeurs de taxi aux chauffeurs qui sont actuellement admis à Dorval, bien sûr, mais également des chauffeurs qui sont plus près des installations de Mirabel, c'est-à-dire les gens qui travaillent à Laval, qui travaillent dans la couronne nord également.

Je viens de vous résumer en gros comment ça fonctionne. La période de questions, évidemment, va vous permettre de demander à mes collègues dans les faits, dans les détails, comment ce système est mis en application, qu'est-ce qui va bien, qu'est-ce qui va moins bien, mais en gros, c'est comme ça qu'on procède.

Il y a d'autres systèmes en vigueur ailleurs qu'ADM pourrait éventuellement envisager. Un système consiste, par exemple, à octroyer à une entreprise littéralement une sous-traitance de toute l'affaire, ce qui permettrait à un organisme comme le nôtre de se dégager à peu près complètement de ces préoccupations-là, mais qui nous rendrait extrêmement vulnérables vis-à-vis d'une telle entreprise. Alors, ce n'est pas l'intention d'ADM d'aller dans cette direction-là, bien que ce soit une voie, là, qui peut être regardée. Quant à nous, ce n'est pas ce que nous souhaitons.

Une autre façon... Je le mentionne parce que ça peut l'être devant vous, mais dans certains cas il pourrait y avoir abolition de cette façon de procéder: premier passager, premier taxi. Mais, si jamais on s'embarquait dans ce genre de chose, il est évident qu'on aurait en retour de multiples problèmes auxquels on ne veut peut-être pas avoir à faire face. Vous savez qu'actuellement le passager qui se présente prend le premier taxi qui se pointe là. Alors, c'est une façon de procéder qui a permis de régler beaucoup de problèmes et, quant à nous, on n'entend pas remettre ça en cause.

La formation. De ce côté-là, nous pensons qu'il y a des efforts importants à faire. Et ce que nous voyons comme piste de solution, c'est peut-être de donner davantage aux organismes qui sont responsables de vérifier le degré de formation des chauffeurs les moyens de s'acquitter de leurs responsabilités. L'observation de la situation actuelle nous force à conclure que ces organismes-là n'ont peut-être pas tout ce qu'il faut pour faire le travail qu'ils

doivent faire, notamment au point de vue de la langue. C'est clair qu'au point de vue linguistique, là, il y a des problèmes à régler, des problèmes sérieux, et ADM ne veut et ne peut en aucune façon poser comme étant le responsable de l'organisation du taxi dans ces domaines-là. Nous avons notre travail à faire, nous essayons de le faire comme il faut, il ne nous appartient pas de faire ce genre de choses. Il y a des organismes qui doivent le faire, alors il faudrait leur en donner les moyens. Actuellement, quant à nous, il y a peut-être des problèmes à ce niveau-là.

• (9 h 50) •

L'état du parc, une autre question qui nous est posée dans le livre de consultation. Je l'ai dit tantôt, il y a plusieurs voitures qui, vraiment, ne correspondent pas aux caractéristiques auxquelles on s'attend de voitures-taxis dans un aéroport international. Le livre vert parle d'un critère qui serait l'âge de la voiture, applicable très progressivement. C'est une possibilité. Plusieurs personnes vous diront que la voiture peut avoir un nombre d'années fort respectable et être encore en excellente qualité, en excellente condition de fonctionnement. C'est vrai, mais il n'en reste pas moins qu'au kilométrage que fait annuellement une voiture-taxi les possibilités que ces voitures-là ne répondent plus aux critères au bout de quelques années nous semblent évidentes.

Ce n'est pas pour rien que nous avons mis de l'avant, au début de nos discussions avec les chauffeurs de taxi, un critère concernant l'année. Il s'est avéré qu'on essaie d'atteindre les mêmes objectifs en passant par d'autres critères qui sont des critères d'empatement puis de volume et de... toutes sortes de vérifications. Nous verrons ce que ça donnera dans l'avenir, mais il y aurait lieu certainement à tout le moins d'exiger des vérifications plus fréquentes des véhicules à mesure que les années passent. C'est une piste de réflexion du livre de consultation avec laquelle nous sommes d'accord.

Les limousines. Nous tenons au maintien de la marque la plus prestigieuse du fabricant pour les limousines de type berline. C'est une façon de nous assurer que le client qui arrive chez nous et qui veut avoir accès à ce type de service puisse avoir vraiment des voitures qui correspondent à ce pour quoi il paie.

Des perspectives plus larges, maintenant, que celles dont je viens de parler, que l'entente ou que les grandes lignes qui sont contenues dans le livre vert. Peut-être une réglementation particulière dans les cas des aéroports. Bon. On a parlé tantôt de 260 permis à la fois. C'est infime par rapport au nombre de permis de taxi qui se promènent à Montréal ou dans les environs, dans la grande région. Alors, peut-être qu'il y aurait lieu de considérer que, pour un aéroport international, il y ait des règles peut-être plus serrées, plus sévères qui devraient s'appliquer, ce qui aurait pour effet d'assurer la qualité de service qu'on recherche mais sans pour autant entraîner une modification de fond en comble de tout le parc de taxis dans la région.

Autre possibilité — ça, c'est ce qui est en cours dans d'autres aéroports: on octroie un permis qui est applicable et au chauffeur et au véhicule. C'est ce qu'on

fait d'ailleurs actuellement pour le transport adapté. Ce qu'on vous dit, c'est que ça se fait à Vancouver. Par contre, on vous dit aussi: Si vous vous engagez dans cette voie-là, il va y avoir énormément de problèmes du côté des taxis parce qu'on heurte de front, à ce moment-là, l'organisation du taxi.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, je vous prie-rais de conclure, s'il vous plaît, parce que le temps passe vite.

**M. Beauregard (Denis):** Alors, je conclus en vous disant tout simplement que notre effort, quant à nous, vise à obtenir une qualité de taxi comparable à ce qui se fait ailleurs dans des aéroports comparables aux nôtres. C'est ce qu'on a essayé de faire avec l'entente qu'on a signée. Maintenant, on l'a signée... Et je le répète et je termine là-dessus, nous avons signé cette entente en sachant très bien, de part et d'autre, que nous allions nous présenter devant votre commission et qu'une réforme du taxi était déjà en voie. Donc, nous n'avons pas voulu, à ADM, assumer, aux frais des aéroports, disons, le plancher pour la réforme du taxi, mais nous allons nous engager avec vous dans cette réforme-là pour avoir la meilleure qualité possible. Je vous remercie.

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

**M. Baril (Arthabaska):** Merci, monsieur. D'abord, je dois excuser mon collègue M. Chevette, ministre des Transports. À cause de ses nombreuses occupations, il a été amené ce matin à répondre à d'autres objets, d'autres occupations. Donc, je vous remercie de vous être donné la peine de venir présenter devant cette commission un mémoire, et j'aimerais profiter de l'occasion qui m'est allouée pour essayer d'approfondir un peu ou comprendre davantage les commentaires, les suggestions que vous nous faites.

Dans un premier temps, vous êtes favorable à ce qu'on puisse ouvrir ou agrandir la desserte de l'aéroport de Mirabel par taxi de la couronne de la région métropolitaine de recensement au nord et unifiant Montréal, et aussi agrandir au niveau de Laval. D'un autre côté, plus loin dans votre mémoire, vous vous opposez à ouvrir les aéroports de Montréal aux taxis de l'extérieur suite à une demande téléphonique ou par contrat écrit.

Et plus loin aussi, j'aimerais ça davantage m'informer, m'éclairer sur la façon dont... les contrats que vous signez avec les compagnies qui, elles, moyennant le versement d'une redevance... mais ça, la redevance, c'est-est-u confidentiel, ou bien si vous pouvez nous dire comment ça fonctionne? C'est-est-u par voyage, par année, par mois, par semaine? Puis, en plus, vous dites que c'est des piges au sort, si j'ai bien compris, qui se renouvellent ou qui sont d'une durée de six mois. Je vais revenir après sur...

**M. Beauregard (Denis):** D'accord. Je vous donne quelques éléments, puis ensuite je vais demander à mes

collègues, qui eux ont négocié, ont parlé, ont discuté et gèrent ce dossier-là; ils vont pouvoir vous dire dans les faits exactement comment ça se passe.

Quant à l'aspect régional de la desserte, nous, notre intérêt là-dedans, c'est d'avoir le nombre de voitures nécessaire pour desservir la clientèle. Alors, ce qu'on dit, c'est qu'avec les 260 qui peuvent avoir accès à Dorval actuellement la desserte est suffisante. Donc, on ne voit pas l'intérêt... Et aussi, il faut dire que les installations, par exemple à Dorval, ne permettraient pas d'accueillir un nombre beaucoup plus élevé; il faut les faire attendre quelque part, donc 260, pour nous, ça va.

Maintenant, quant à nous, que ces gens-là proviennent de l'île ou pas, je vous dirais, sans vouloir passer le problème à d'autres, ce n'est pas notre problème à nous. Nous, ce qui nous intéresse, c'est d'avoir des voitures propres, convenables, répondant à nos critères, et qu'elles viennent d'où elles viennent ou d'ailleurs, ça nous importe assez peu. Mais mes collègues vont préciser encore davantage. Les redevances, je les laisse vous expliquer ça. Le système est ouvert, il n'y a aucun problème à vous dire comment ça fonctionne.

Je voudrais juste préciser, par ailleurs, que nous ne signons pas d'entente avec des entreprises, avec des ligues. Nous discutons avec elles, on les reconnaît comme étant des représentantes des chauffeurs, mais les permis sont octroyés à des individus et non pas à des compagnies.

Quant aux pîges, si on veut, là, des 260 taxis qui vont pouvoir desservir Dorval pendant six mois, une des conditions là-dedans, c'était que ces 260 là ne soient pas renouvelables. Parce que le principe à la base de ce système-là, c'est qu'on essaie de donner accès au plus grand nombre possible de chauffeurs. Au début, il y a eu une période où c'était ouvert à tout le monde, tous ceux qui voulaient se pointer pouvaient le faire. On se ramassait avec, quoi, je pense qu'il y avait 3 000 taxis qui desservaient Dorval. Les gens attendaient cinq heures avant de pouvoir prendre un client, ce n'était intéressant pour personne. Et le contrôle de la qualité, évidemment, devenait beaucoup plus compliqué.

Alors, à la demande, passablement, des gens concernés, on était d'accord, nous, pour dire: Parfait, on va limiter ça à un certain nombre. Le nombre en question, c'est 260, mais ça permet à 260 personnes de faire à Dorval des affaires raisonnables, donc d'entretenir des véhicules pour être à la hauteur de nos critères et d'exercer leur métier de façon convenable. Après ça, ces gens-là sont censés céder leur place à 260 autres. Mais, dans les faits, ce n'est pas toujours ce qui se passe. Alors, c'est un des problèmes qu'on rencontre actuellement. Je vais demander peut-être à M. Lavoie.

**M. Lavoie (Guy):** On parlait tantôt du mécanisme d'octroi des permis, ça fonctionne de la façon suivante. C'est qu'on fait un appel public, c'est-à-dire qu'on a fait un appel public dans les journaux il y a deux semaines, je crois, et les ligues aussi ont fait un appel de leur côté. Suite à ça, on invite les gens, principalement les détenteurs de permis de la ligue A-12, A-11 et A-5 à poser leur

candidature. Suite à ce dépôt de candidature, on évalue la validité des numéros de permis et tout ce qui s'ensuit. Ensuite de ça, ces gens-là se rendent éligibles au tirage pour être admissibles pour desservir Dorval. Alors, ce n'est pas automatiquement que le nom est pigé, que la personne va être officiellement à Dorval. Il faut qu'elle passe quand même un processus d'inspection, qu'elle réponde aux critères sur lesquels on s'est entendu avec les ligues au mois de septembre dernier. Suite à ça, il y a un tirage qui est fait pour quatre termes de six mois et, à ce moment-là, le premier groupe est invité à venir se présenter au Bureau des services d'accès à Dorval pour remplir les formulaires d'inscription et passer ainsi les évaluations au niveau du véhicule, qui devraient se passer avant l'octroi du permis, pour voir que tous les critères ont bien été respectés.

Pour ce qui est de la redevance, je laisserai M. Boileau poursuivre à cet effet-là.

● (10 heures) ●

**M. Boileau (Daniel):** On parle d'environ 980 \$. Il faut prendre en compte que ces redevances-là se trouvent à être remboursées aux chauffeurs de taxi via 1 \$ qui leur a été attribué par la Commission des transports du Québec. Donc, ça ne coûte pratiquement rien, venir à Dorval.

**M. Baril (Arthabaska):** 1 \$?

**M. Boileau (Daniel):** 1 \$ de frais supplémentaires sur une course. On prend une course avec un minimum garanti de 10 \$, le client est tenu de rembourser 1 \$ supplémentaire. Donc, à ce moment-là, que ce soit n'importe quelle course qui est effectuée au départ de Dorval, le chauffeur de taxi est en droit d'exiger 1 \$ supplémentaire.

**M. Baril (Arthabaska):** On me dit qu'il y a des chauffeurs de taxi ou des propriétaires, en tout cas, qui vendent ce contrat-là.

**M. Boileau (Daniel):** Absolument.

**M. Baril (Arthabaska):** Est-ce que c'est transférable, ou pas? Parce qu'il y a un marchandage qu'on me dit, là, il y a un commerce.

**M. Beauregard (Denis):** C'est ce qu'on essayait de régler, là, et c'est pour ça qu'on a recours à ce système-là. Maintenant, ce n'est un secret pour personne qu'à un moment donné le chauffeur qui arrive au terme de ses six mois et qui trouve ça intéressant peut essayer d'obtenir un autre permis d'un chauffeur qui en a eu un au moment du tirage et obtenir son permis en le lui achetant, ou d'une autre façon. Oui, ça se fait.

**M. Boileau (Daniel):** C'est une mécanique qui est tout à fait légale au niveau de la législation. C'est un mécanisme par lequel un chauffeur va se trouver à vendre un véhicule... c'est un échange de véhicules qui est effectué. Pour cet échange de véhicules là, il y a des frais qui

sont rattachés au niveau de la location du permis à Dorval, des frais qui peuvent varier de 3 000 \$ à 5 000 \$, tout dépendant des individus.

**M. Baril (Arthabaska):** Je vais vous poser une dernière question puis après je vais laisser du temps à mon collègue. Vous recommandez dans votre mémoire qu'il y ait une réglementation particulière qui devrait toucher l'aéroport. En quoi pourrait être cette réglementation en plus? Qu'est-ce que cette réglementation ferait de plus pour améliorer votre contrat? Parce que vous autres, dans les conditions de votre contrat, là, vous en émettez des conditions spécifiques à l'aéroport. Est-ce que c'est parce qu'il y a des conditions que vous ne pouvez pas inclure dans votre contrat, ou si c'est parce que vous voudriez avoir un palier supérieur, ou c'est des conditions qu'autant vous autres que les chauffeurs de taxi ne voulez pas? J'aimerais ça que vous décrivez ça un peu.

**M. Beaugrand (Denis):** C'est un peu tout ça. Nous, ce qu'on vise essentiellement, c'est d'avoir le meilleur service possible. Quand vous allez dans d'autres aéroports qu'à Montréal, très souvent, vous allez avoir une qualité de taxi qui est très intéressante. Comment ils sont arrivés à ça? Souvent, on parle d'environnement économique global. La qualité d'un service reflète aussi la capacité économique de l'industrie de faire des choses. Si vous allez dans une ville comme Toronto, Vancouver, ou dans des villes comme ça, vous allez avoir un niveau de service de taxi qui reflète le dynamisme, qui reflète la capacité.

Alors, nous, ce qu'on dit, c'est: Les gens qui viennent à Montréal... Montréal est une ville qu'on essaie de vendre sur la planète comme étant une ville internationale avec de nombreux organismes internationaux qui ont leur siège ici, avec des gens qui viennent de partout. Donc, on se dit: Ces gens-là sont habitués à un niveau de service extrêmement élevé, essayons de leur offrir ce genre de chose pour pouvoir vendre la métropole du Québec comme étant une ville à la hauteur de la vente qu'on essaie de faire. Si on fait ça puis qu'on veut l'appliquer à tous les taxis à Montréal, est-ce que de façon réaliste on peut demander à cette industrie-là, relativement rapidement, de changer complètement ou à peu près? On a vu les chiffres qui se sont promenés cette semaine dans les journaux quant à l'âge du parc, quant à certaines de ses caractéristiques. Est-ce qu'on peut, de façon raisonnable, demander à tout ce monde-là de se revirer de bord en très peu de temps puis de modifier de fond en comble ce qu'ils sont par rapport à une réalité économique qui est la nôtre? Nous, on dit: Bien, peut-être qu'une façon alternative serait de placer des exigences un peu plus élevées au niveau des aéroports, quitte après ça à ce que ça tire vers le haut le reste de la flotte. C'est une avenue qu'on ouvre. Ce n'est pas une invitation nécessairement au gouvernement à nous réglementer davantage, mais on dit que ça pourrait être un moyen peut-être d'obtenir un niveau de service plus élevé.

**M. Baril (Arthabaska):** Ça serait plus facile pour vous parce que vous n'auriez pas à l'imposer dans vos conditions, en soi?

**M. Beaugrand (Denis):** On n'a pas ce qu'il faut, nous, pour faire ça. Aéroports de Montréal n'est pas l'organisme qui a la responsabilité d'établir des normes pour une industrie, en tout cas pas pour celle-là. On va établir des normes quand on parle de transport aérien. Quand on parle de desserte de clients d'aéroport, ça, c'est notre responsabilité, puis on le fait.

Dans le domaine de l'accueil du transport vers nos installations, bien, il y a beaucoup d'autres instances. Je parlais tantôt de la langue: Est-ce que Aéroports de Montréal est le meilleur organisme pour exercer un contrôle sur la qualité? Quand je parle de qualité, là, je parle vraiment d'une capacité de communiquer dans la langue du client. D'après ce qu'on nous dit d'ailleurs, c'est autant le français qui est en cause que peut l'être l'anglais. Alors, est-ce qu'on est, nous, un organisme qui a la responsabilité de faire ça? On pense que non. On n'a pas les moyens de faire ça. Par contre, le gouvernement du Québec a mis en place un certain nombre de choses, et il y a des gens qui ont ces responsabilités-là. Alors, ce qu'on dit, bien: Écoutez, si un chauffeur de taxi doit s'adresser à son client dans la langue du client, bien, que l'organisme qui est supposé de faire ce travail-là le fasse et qu'on lui donne les moyens pour le faire.

**M. Baril (Arthabaska):** Merci. Mais, comme je dis, quand vous parlez, dans votre fonctionnement, vous pouvez prescrire des conditions particulières qui touchent Mirabel, donc ma question était dans le sens que, si vous pouvez prescrire ces conditions particulières, bien, pourquoi vous ne le faites pas? Vous aimez mieux que ce soit le gouvernement qui le fasse à votre place?

**M. Beaugrand (Denis):** On veut bien prescrire dans notre champ, dans celui qui est le nôtre, dans le transport aérien, mais prescrire dans toutes sortes d'autres domaines, je pense que les moyens mieux adaptés ne sont pas chez nous.

**M. Baril (Arthabaska):** C'est beau.

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

**M. Bordeleau:** Merci, M. le Président. Je voudrais vous remercier évidemment pour la présentation de votre mémoire. On sait que les transactions qui se font autour des aéroports constituent, disons, une source de revenus excessivement importante pour l'industrie du taxi, et, on l'a vu à plusieurs reprises, quand on touche à cette question-là, on touche à quelque chose qui est important pour les chauffeurs de taxi qui ont accès à ce bassin de clients. Alors, je pense que c'est important que vous fassiez connaître votre point de vue un peu sur le document de consultation et plus particulièrement sur la question de desserte des aéroports.

Je voudrais d'abord, juste au départ, comprendre certaines choses. Le territoire d'ADM, est-ce que c'est considéré comme un territoire privé ou est-ce que c'est considéré comme un territoire qui appartient à un gouvernement?

**M. Beauregard (Denis):** La réponse à ça, c'est que les territoires des deux aéroports sont loués par bail à Aéroports de Montréal par le ministère des Transports, et ADM a la responsabilité de gérer les activités sur ces deux territoires. Donc, fondamentalement, les territoires appartiennent toujours au ministère des Transports. Et pour que ces territoires-là soient des territoires d'ADM, il faudrait qu'ADM les achète, ce qui n'est pas dans les conditions actuelles.

**M. Bordeleau:** Mais l'accès à ces territoires-là, c'est sous la responsabilité d'ADM, les conditions d'accès pour tous les intervenants?

**M. Beauregard (Denis):** Ça fait partie de la gestion du territoire.

**M. Bordeleau:** Si je ne me trompe pas, dans, par exemple, des territoires qui sont, mettons, comme ça, considérés au niveau de la gestion par location ou par propriété comme étant la propriété ou sous la responsabilité d'un organisme, quand ces gens-là — je pense par exemple aux centres d'achats — veulent passer des contrats, par exemple pour donner l'exclusivité, ou je le suppose, là, parce que dans les centres d'achats on voit qu'il y a des compagnies de taxi qui sont là, et je suppose que ça se fait par soumission, si je suis bien informé, puis j'aimerais ça, si vous avez de l'information là-dessus, corrigez si c'est nécessaire, ces gens-là doivent faire affaire avec les taxis de la zone où le centre d'achats, par exemple, serait installé.

Dans le cas d'ADM, vous faites affaire, comme on le mentionne dans le document, avec des zones comme Dorval, est de Montréal, Montréal-Ouest et le centre de Montréal. Est-ce que ce pouvoir-là de faire affaire avec trois zones, est-ce que ça vous est donné en vertu d'une réglementation quelconque ou de l'industrie du taxi ou en vertu d'une loi? D'où vous vient ce pouvoir, disons, de faire affaire avec trois zones, alors que, si je suis bien informé, les centres d'achats ne peuvent faire affaire qu'avec les chauffeurs de taxi de cette zone-là?

**M. Beauregard (Denis):** Je vais demander à Daniel de compléter, mais il faut considérer d'abord qu'un centre d'achats, généralement, va drainer une population, une clientèle riveraine du centre d'achats, dans une certaine mesure. Là, on parle d'aéroports internationaux. Donc, ce sont des gens de toute la grande région qui vont avoir accès à ces aéroports-là. Je pense que c'est une différence fondamentale entre le centre d'achats... Maintenant, pourquoi on fait affaire avec ces ligues-là plutôt que d'autres?

• (10 h 10) •

**M. Boileau (Daniel):** En fait, il y a eu plusieurs débats juridiques qui ont été la source de la répartition en fonction des trois ligues de taxis de l'île de Montréal. Il faut savoir qu'on est un marché important. M. Beauregard tantôt vous faisait remarquer qu'on parle d'environ 640 000 courses-taxis par année au départ de l'aéroport de Dorval. C'est un marché qui est très alléchant non pas seulement au niveau des revenus qui sont générés pour un chauffeur de taxi — en fait, c'est un revenu qui est pratiquement assuré pour un individu — mais il y a aussi toute la question de sécurité et puis la question de ne pas avoir affaire avec les différents organismes qui pourraient... en fait, la police à Montréal, le trafic, toutes ces choses-là. Donc, par souci pour l'ensemble de la communauté taxi de l'île de Montréal, on a décidé par le passé d'attribuer, selon un ratio prédéterminé, un certain nombre de taxis à chacune de ces ligues de taxis.

**M. Bordeleau:** Ce que vous dites, je suis d'accord en totalité avec ça. Ce n'est pas ça, mon problème. Ce que je me demande, c'est: En fonction de quelle réglementation ou de quelle loi vous avez la possibilité légale... ou bien donc vous êtes assujettis à la Loi sur le transport par taxi?

**M. Boileau (Daniel):** On est assujetti à la loi sur le taxi de l'île de Montréal, qui est le règlement 97.

**M. Bordeleau:** Bon. À ce moment-là, est-ce que ça ne vous oblige pas à faire affaire... Je ne veux pas justifier rien, là, je veux juste comprendre. Étant donné que c'est la première consultation qu'on fait dans le domaine du taxi, j'en profite pour comprendre un peu cette réalité-là. À ce moment-là, si vous êtes assujettis à la Loi sur le transport par taxi, est-ce qu'il y a quelque chose qui vous habilite, au point de vue légal ou réglementaire, à pouvoir faire affaire à trois zones, alors que l'aéroport est situé, à ma connaissance, dans la zone 12, je pense?

**M. Boileau (Daniel):** Oui. En fait, oui. Mais il faut savoir que la 12 ne pourrait pas suffire à la demande.

**M. Bordeleau:** Non, non. Ce n'est pas ça que je vous demande. Je ne vous demande pas si elle peut suffire ou non, je vous demande s'il y a un règlement ou une partie de la loi qui vous habilite à passer outre à la Loi sur le transport par taxi, à faire affaire avec trois zones. C'est juste ça. Est-ce que ça existe dans la loi, dans la réglementation?

**M. Boileau (Daniel):** Au niveau du ministère du Transport du Québec, la Commission des transports du Québec a déterminé que c'étaient ces trois ligues de taxis là qui étaient pour offrir leurs services.

**M. Bordeleau:** O.K. C'est une décision de la Commission des transports qui vous autorise à le faire.

**M. Boileau (Daniel):** Oui.

**M. Beauguard (Denis):** Écoutez, c'est un point assez précis. On n'a pas notre...

**M. Boileau (Daniel):** C'est le Règlement sur le transport par taxi du MTQ.

**M. Bordeleau:** C'est dans la réglementation?

**M. Boileau (Daniel):** Oui, oui.

**M. Bordeleau:** O.K. Bon, ça va. C'est juste ça que je voulais clarifier.

Juste certains points sur lesquels j'aimerais revenir, dans votre mémoire. Quand vous parlez des véhicules puis de l'état du parc automobile, que vous dites... Bon, ça a fait l'objet de discussions la semaine passée. J'aimerais savoir: Est-ce que vous avez des données comparatives sur les tarifs qui sont chargés, d'une façon comparable, pour les transports par taxi à l'aéroport de Montréal, à Toronto et à Vancouver, auxquels vous avez fait référence? Est-ce que les gens qui prennent un taxi à Vancouver ou à Toronto paient plus cher pour leur transport que c'est le cas à Montréal?

**M. Boileau (Daniel):** En fait, la tarification taxi est légiférée par un organisme ici, au Québec, qui se trouve à faire en sorte que le prix est déterminé pour le kilométrage et puis le montant de départ. Puis au niveau de Toronto, c'est la distance; au niveau de Vancouver, c'est la distance parcourue qui va... entre l'aéroport lui-même et le centre-ville.

**M. Bordeleau:** Est-ce que vous avez une idée, au kilomètre à peu près, si vous faites une comparaison entre, peu importe le système, ce que les gens paient à Toronto, mettons, au kilomètre, pour être transportés en partant de l'aéroport, et au kilomètre à Montréal puis à Vancouver?

**M. Beauguard (Denis):** On va vous fournir ça.

**M. Bordeleau:** Si vous pouviez à ce moment-là le faire parvenir à la commission, puis la commission distribuera l'information.

**M. Beauguard (Denis):** On va vous envoyer un tableau comparatif complet.

**M. Bordeleau:** Oui, ça va. Parfait. L'autre point. À la page 6, vous faites une série de points. En bas de la page 6, vous dites: «Cependant, la formule actuelle présente toujours, aux yeux d'ADM, certaines faiblesses.» Le premier point que vous soulignez, c'est: «Le niveau de service baisse de façon significative à chaque fin de période de six mois.» Est-ce que vous pouvez nous dire pourquoi ça se produit, ça?

**M. Beauguard (Denis):** Bien, en fait, c'est que le permis couvrant six mois... Il y a tout un système — puis on pourra vous l'expliquer plus en détail — qui fait en

sorte qu'un chauffeur qui enfreint certains règlements, certaines caractéristiques qu'il doit respecter et qu'il ne respecte pas, un chauffeur qui a un comportement qui, quant à nous, est inadmissible... Alors, il y a tout un système qui fait en sorte qu'on contrôle, et, à la limite, il perd des points puis il pourrait perdre son permis. Il s'adonne que, dans les derniers mois ou à peu près, le système de contrôle est peut-être moins efficace que dans le premier mois, parce que le chauffeur qui confère six mois puis qui a presque fini, bien, on a pas mal moins de prise sur la qualité de son service que s'il lui reste cinq mois et demi à faire. C'est ça qu'on peut dire par là.

**M. Bordeleau:** O.K. L'autre point, ou le troisième, vous dites: «Le contournement de la formule de rotation adoptée par ADM et les ligues de taxi annule les effets recherchés, soit de satisfaire le plus grand nombre possible de travailleurs du taxi.» Encore là, j'aimerais savoir comment la formule de rotation qui est adoptée actuellement peut être contournée. Qu'est-ce qui se passe exactement?

**M. Beauguard (Denis):** C'est un petit peu ce que Daniel disait tantôt, c'est que le permis est accordé pour six mois. Alors, à la fin de la période de six mois, il y a toujours moyen, semble-t-il, à ce qu'on nous dit, nous, qu'un chauffeur, par un échange de véhicule ou un achat de véhicule avec lequel le permis va venir, poursuive sa période qui était prévue, de six mois, et qu'il fasse un autre six mois en échange d'une compensation monétaire du chauffeur qui détient le permis. Ça se fait.

**M. Bordeleau:** Oui. Le permis est donné au chauffeur? Le permis que vous attribuez, c'est avec l'individu?

**M. Beauguard (Denis):** C'est le chauffeur qui a le permis.

**M. Bordeleau:** Ce n'est pas le véhicule qui est reconnu pour être admissible?

**M. Boileau (Daniel):** C'est le permis de la CTQ, là, la Commission des transports du Québec.

**M. Bordeleau:** Je m'excuse, vous pourriez répéter, s'il vous plaît?

**M. Boileau (Daniel):** C'est attribué non pas à un individu mais à un permis de la CTQ. En fait, ce qui se passe, c'est que l'individu va prendre le véhicule qui est associé au permis, il va l'échanger avec un individu qui n'y a pas accès, mais il va se trouver à obtenir le droit de travailler à l'aéroport à Dorval en échange du véhicule de celui-ci. Est-ce que c'est clair?

**M. Bordeleau:** O.K. J'ai de la misère à saisir. Le permis est associé au véhicule? C'est parce que tout à l'heure on a parlé beaucoup de la question de la formation et un peu des problèmes qui existaient avec les individus comme tels. On parlait de la langue, on parlait de toutes

sortes de problèmes. Moi, j'avais cru comprendre... Puis d'ailleurs, vous le mentionnez plus loin dans votre mémoire. Il y a un endroit dans votre mémoire où vous dites que les permis... Ah, oui, c'est à la page 10: Restreindre les permis aéroportuaires aux propriétaires artisans des trois ligues de taxi de Montréal. Moi, j'avais compris que le permis était donné à l'individu. Et puis d'ailleurs, quand vous faites référence au fait que, si ça ne répond pas à certaines critères que vous avez en tête, ce n'est pas à vous à réglementer ça, ça implique des vérifications sur des individus, sur certaines compétences.

**M. Beaugard (Denis):** C'est-à-dire qu'il y a une façon de...

**M. Bordeleau:** Alors, à ce moment-là, si le permis est donné à l'individu, comment ça peut se faire que le permis soit transféré à un autre par le biais du véhicule qui est transféré?

**M. Beaugard (Denis):** Le permis va avec un véhicule, c'est ça, le problème. Nous, ce qu'on dit, c'est: Une façon de régler ce chevauchement-là qui, quant à nous, n'est pas un problème actuellement à ADM, c'est bien plus un problème de taxi. Nous, si on avait, je vais à la limite, par exemple 260 possibilités d'aller à Dorval et puis ça règle le cas, puis on associe ça à la fois au chauffeur puis au véhicule, là, on a un contrôle de la qualité, je dois dire, mur à mur. C'est clair. Mais là ce n'est pas ça qui se passe. Le permis est associé à un véhicule.

Par contre, ce que je viens de dire, si vous vous alignez dans cette avenue-là, il faut savoir que les villes qui ont fait ça vont faire face à des problèmes très importants parce que toute l'organisation du taxi ne fonctionne pas comme ça. Là, on parle vraiment du chauffeur artisan qui a son véhicule, qui l'astique toute la journée, et, généralement, c'est son bébé, son véhicule. Nous, on en aurait 260 comme ça, puis c'est ceux-là puis ces véhicules-là qui peuvent venir chez nous. Parfait, contrôle total. Mais la vraie vie nous apprend que le moins que je puisse dire, c'est que c'est une avenue semée d'embûches.

• (10 h 20) •

**M. Bordeleau:** Est-ce que c'est fréquent à votre connaissance que ce transfert de permis là...

**M. Boileau (Daniel):** Depuis les trois derniers termes. En fait, le Bureau du taxi de l'île de Montréal a d'ailleurs fait un article à ce sujet-là. On parle d'environ 150 à 155 sur 260.

**M. Bordeleau:** Ces gens-là paient jusqu'à 5 000 \$, ce que vous me dites, pour...

**M. Boileau (Daniel):** Plus les redevances d'ADM.

**M. Bordeleau:** Plus le 900 \$.

**M. Boileau (Daniel):** Plus taxes, là, 6 200 \$.

**Une voix:** Ce qu'on nous dit, on n'est pas en mesure de...

**M. Bordeleau:** Ce que vous nous dites, c'est qu'il y aurait 150 permis sur 260 qui se promèneraient comme ça, là.

**M. Boileau (Daniel):** En fait, la rotation est inexistante. On a des individus qui sont à Dorval et qui y sont ancrés, qui sont là depuis ad vitam aeternam.

**Une voix:** En conclusion, M. le député.

**M. Bordeleau:** Oui, mais juste une dernière question, disons. À la dernière page de votre rapport, vous dites: «La durée de ce permis pourrait être de deux ans plutôt que de six mois actuellement et il serait renouvelable après une nouvelle évaluation des qualifications.» Est-ce que vous n'avez pas l'impression que, compte tenu de l'importance du chiffre d'affaires qui se fait autour des aéroports, d'étirer ça à deux ans, ça ne risque pas de faire en sorte qu'il y ait de moins en moins de chauffeurs de taxi qui puissent gagner leur vie, d'autant plus que ce serait renouvelable, qu'il y ait de moins en moins de chauffeurs de taxi qui pourraient peut-être avoir la chance de profiter de ce marché-là qui est un marché important pour l'industrie du taxi puis pour les chauffeurs aussi?

**M. Beaugard (Denis):** C'est pour ça qu'on a placé cette réflexion-là dans les perspectives et non pas dans les propositions qu'on fait. Puis il y a une très, très nette différence entre...

**M. Bordeleau:** Mais c'est ce que vous vouliez faire cette année quand vous avez fait l'appel d'offres au printemps?

**M. Beaugard (Denis):** C'est-à-dire que, pour nous, l'idéal dans la vie, là, c'est qu'on ait toujours les mêmes chauffeurs qu'on a choisis, avec un véhicule qui correspond à nos critères. Et puis là le contrôle de qualité est facile à faire. Ça, c'est l'idéal pour nous. Bon. Cela dit, on sait très bien qu'on travaille avec une industrie puis qu'il faut respecter aussi comment ces gens-là sont organisés. Alors, un moyen terme pourrait aller, il faut y penser, vers une formule du genre de celle-là. Le deux ans, ce qui rassure, en fait, c'est que les gens auraient plus les moyens financiers d'investir dans leur véhicule, dans leur équipement de travail, s'ils pensaient à un horizon de deux ans que s'ils pensent à un horizon de six mois. Au fond, l'idée, c'est ça. Mais je suis d'accord avec vous pour dire qu'on travaille avec une industrie qui a son organisation, qui vit ses problèmes. Et on ne pourra pas régler nos problèmes à nous en ignorant ces gens-là. C'est clair comme le jour. Ça ne pourra pas se faire comme ça.

**M. Bordeleau:** Parfait. Je vous remercie.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Saguenay, en vous disant que malheureusement ça devrait être une brève question suivie d'une brève réponse.

**M. Gagnon:** Merci, M. le Président. M. Beauregard, vous indiquez tantôt l'entente qui est survenue avec l'industrie du taxi, qui est une entente récente. Ma préoccupation, c'est plus... Est-ce que vous avez vérifié la satisfaction de la clientèle, des gens qui utilisent, qui passent par ou Dorval ou Mirabel? Et je voudrais mettre ça aussi en lien avec un commentaire qui nous a été fait la semaine dernière ici par des personnes qui s'occupent de tourisme pour des personnes handicapées, qui indiquent que le service était satisfaisant. Et je vous ai entendu dire tantôt qu'il y avait, qu'il semblait y avoir un service adéquat à votre point de vue, là.

**M. Beauregard (Denis):** O.K. Un mot là-dessus, très rapidement. Oui, on se livre à des vérifications de satisfaction de la clientèle à tous les égards, incluant à ce point de vue là aussi, taxi transport. De façon générale évidemment, si on a travaillé très fort pour mettre dans nos règlements, qui vont s'appliquer à partir de la prochaine série, des caractéristiques qu'on a mises de l'avant, c'est que ça correspond à un certain nombre de plaintes qu'on a eues.

Maintenant, es-tu en mesure, toi, Daniel...

**M. Boileau (Daniel):** Pour les véhicules adaptés, c'était la question qui était posée. En fait, en termes de véhicules de desserte aéroportuaire, pour ce qui a trait aux véhicules pour les personnes à mobilité restreinte, on se trouve à avoir 12 véhicules adaptés aux besoins de la clientèle à mobilité restreinte. Et puis la façon dont ça fonctionne, c'est pour s'assurer qu'il y a un service à la fois à Dorval et à Mirabel. On a un principe de rotation qui se trouve à imposer à un individu qui est à Dorval de passer, une fois par 11 semaines, une semaine à Mirabel. En fait, un individu, à toutes les 11 semaines, se trouve à aller à Mirabel. Donc, on a un service en permanence aussi bien à Dorval qu'à Mirabel en termes de taxis adaptés.

**M. Gagnon:** Mais ce niveau de service là, quand on regarde ce qui se fait, comme à Vancouver, on nous disait qu'il y avait 30 % des véhicules qui étaient adaptés pour des personnes à mobilité restreinte. Quand on regarde la quantité qui est disponible là et celle qui est disponible tant à Mirabel qu'à Dorval, est-ce que...

**M. Boileau (Daniel):** En fait, on n'a, à ma connaissance, depuis trois ans, aucune plainte au niveau du transport adapté en termes de disponibilité ou de manque de véhicules adaptés. Pour les personnes à mobilité restreinte, lorsqu'un individu se présente, il faut savoir que ça prend un fauteuil électrique qui est non rétractable, parce que, si on a un fauteuil rétractable, à la fois le client qui est en fauteuil peut peut-être vouloir prendre un taxi régulier, fermer sa chaise, la mettre dans le coffre arrière,

embarquer au niveau du taxi à l'avant. Et puis, à ce moment-là, le taxi, de par la loi, est tenu de le prendre. Si on parle d'une chaise qui est non rétractable et qui est électrique, à ce moment-là, on a des véhicules qui sont disponibles pour cette clientèle-là. Et puis aussi on permet aux gens de la STCUM de venir récupérer des clients avec lesquels ils ont fait des arrangements.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci, MM. Beauregard, Lavoie et Boileau pour votre participation aux travaux de cette commission.

(Changement d'organisme)

**Le Président (M. Lachance):** J'invite les représentants du Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap à bien vouloir prendre place. Alors, j'invite le porte-parole à bien vouloir s'identifier, ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

#### Le Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap (CAPVISH)

**M. Boucher (Normand):** Merci, M. le Président ainsi que les membres de la commission. Je me présente, Normand Boucher, porte-parole du Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap. Vous avez, à ma gauche, M. Carl Ouellet, membre de l'association, et Mme Raymonde Filion, également, administratrice du groupe.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci et bienvenue à cette commission. Vous avez une présentation d'une durée maximum de 15 minutes.

**M. Boucher (Normand):** Merci, M. le Président. Tout d'abord, j'aimerais rappeler un peu brièvement c'est quoi, CAPVISH. Ça existe depuis une vingtaine d'années dans la région de Québec et son mandat, c'est principalement de défense puis la promotion des droits des personnes qui ont des déficiences physiques.

Notre mémoire, il n'est pas nécessairement très long, mais on a mis l'accent sur ce que, nous, on trouve important puis ce qui revient quotidiennement comme problème. Puis ce qu'on peut voir... on couvre la région de Québec, puis ce que vous pouvez trouver dès les premières pages, c'est là-dessus qu'on a vraiment cherché à mettre l'accent, puis c'est des situations vécues quotidiennement également. On se rend compte qu'il y a eu beaucoup d'améliorations — entre guillemets, c'est toujours relatif — lorsqu'on parle de l'intégration sociale pour les personnes handicapées depuis une vingtaine d'années. On a parfois l'impression que, dans certaines situations, on régresse considérablement, puis c'est le cas notamment lorsqu'on parle de transport.

Pour la région de Québec, l'accès en transport répondant de façon adéquate en termes de disponibilité, de coût et de sécurité aux besoins de se déplacer est essentiel, optimisant du même coup l'autonomie des personnes

handicapées. Mais, malheureusement, en cette fin de millénaire, dans la région de Québec, nous sommes toujours loin de cette réalité. On a parfois l'impression, ce qu'on disait en blague, que c'est plus facile d'aller sur la lune que de traverser 10 coins de rues avec un taxi adapté, pour la région de Québec. Ce qu'on constate, c'est qu'il existe simplement pour les personnes, comme on le mentionnait tout à l'heure, qui ne peuvent pas transférer, c'est-à-dire qui sont contraintes à demeurer dans leur fauteuil lors de déplacements dans un véhicule.

• (10 h 30) •

Dans la région de Québec, il y a deux taxis adaptés et ils ne sont pas disponibles présentement, c'est-à-dire qu'ils existent mais ils sont simplement là comme sous-contractants avec Transport adapté du Québec Métro. Donc, si on appelle pour avoir un taxi adapté pour une personne en fauteuil roulant motorisé, ils ne sont pas disponibles. Puis on se rend compte, à ce moment-là, que la majorité des personnes en fauteuil roulant n'ont encore qu'un seul choix pour se déplacer, soit le transport adapté, ce qui fait que ces personnes sont donc captives de ce service et doivent composer avec des contraintes majeures pour effectuer leurs déplacements, soit: un délai de huit à 10 heures pour réserver le service; le motif de déplacement, ce qui détermine l'ordre de priorité; le lieu exact du débarquement et de l'embarquement doit être précisé au préalable; aucun service de transport n'est offert avant 7 h 30 et après 0 h 30; une difficulté notable à planifier des activités rapprochées dans une même journée compte tenu que le service de transport peut modifier les heures de premier départ et du retour, ainsi de suite. Il est également très difficile de planifier des activités imprévues — on appelle ce soir pour aller au cinéma, ou des choses comme ça. Si je ne suis pas dans les délais, ce n'est pas possible. Il faut programmer tout, ça fait que les gens sont captifs d'un service qui existe, un seul service.

On se rend compte que, malgré qu'il y ait un peu plus de 600 permis effectifs dans la région de Québec, il n'y a pas de taxis adaptés, comme on le disait tout à l'heure. Les deux seuls qui existent travaillent pour Transport adapté du Québec Métro. Les justifications mentionnées par les propriétaires de taxi pour expliquer l'absence de taxis adaptés en service privé renvoient à des considérations financières. Les personnes en fauteuil roulant de la région ont eu accès pendant près de 18 mois à un taxi adapté pour du privé, mais conditionnel à une surcharge de 6 \$ en plus du taximètre. C'est une pratique que nous dénonçons vivement. Il s'agit d'une pratique que nous dénonçons parce qu'elle fait reposer sur la personne toute la responsabilité de sa participation sociale. En plus, l'accès à un taxi régulier pour une personne en fauteuil roulant est souvent problématique compte tenu que certains chauffeurs de taxi exercent leur droit de refus d'offrir le service. Lorsqu'on appelle un taxi, il faut mentionner que c'est pour une personne en fauteuil roulant, sans ça, beaucoup de chauffeurs ne nous prennent pas, ils retournent.

On est également conscient qu'il y a des coûts qui sont importants pour un chauffeur de taxi qui veut faire du

taxi adapté. Ça, on s'en rend compte, on n'est pas difficile à convaincre là-dessus. La somme qui est liée à l'adaptation et à la mise en opération d'un véhicule de taxi adapté privé est plus élevée que pour un chauffeur de taxi régulier. Avant même de pouvoir offrir un service de taxi adapté privé, un propriétaire doit envisager de déboursier au-delà de 55 000 \$ pour l'achat et l'adaptation d'un tel véhicule, ce qui représente environ 35 000 \$ de plus que pour un taxi régulier, sans compter les coûts inhérents à l'usage d'un tel véhicule.

Face à ces coûts majeurs, il est important d'indiquer que, depuis 1997, il n'y a plus de subventions octroyées par le gouvernement fédéral pour l'adaptation de taxis adaptés. On se rend compte également que la mise en opération d'un véhicule de taxi adapté est certes plus coûteuse que celle d'un taxi régulier. Moins il y a de taxis adaptés disponibles, plus le territoire à couvrir est étendu, ce qui n'est pas sans conséquence négative pour les bilans financiers des propriétaires. Par exemple, pour une course de 4 \$ ou 5 \$, il n'est pas avantageux financièrement pour un propriétaire possédant un permis pour le territoire de Québec d'aller dans une autre localité comme Cap-Rouge, par exemple, pour parler de la région de Québec.

Il y a également l'élément que le transport des personnes en fauteuil roulant par taxi demande plus de temps en ce qui concerne l'embarquement et le débarquement, incluant la fixation du fauteuil. En dépit de ces coûts, parmi la population totale des personnes handicapées de la région du Québec Métro, l'échantillon des personnes en fauteuil roulant est plus que suffisant pour développer un service de taxi adapté adéquat. C'est d'autant plus vrai que la demande de taxis privés ira sans cesse croissant avec le vieillissement de la population.

En terminant, nous proposons que le développement d'un tel service se fasse en concertation avec les différentes instances régionales. Il devrait premièrement y avoir un nombre minimal de deux ou trois véhicules adaptés dans chacune des coopératives. Deuxièmement, la CUQ, la Communauté urbaine de Québec, de par son rôle au plan du transport en commun, doit être un des acteurs principaux dans ce dossier afin de favoriser la complémentarité avec le transport en commun adapté. Troisièmement, ce service ne pourra jamais être développé ou maintenu sans la contribution financière continue des paliers gouvernementaux. Donc, il doit y avoir des mesures d'aide à l'adaptation du véhicule et aux coûts supplémentaires liés à l'utilisation d'un taxi adapté privé. Dans la mesure du possible, ces véhicules adaptés devraient être polyvalents afin d'accueillir également une clientèle régulière lorsqu'ils ne sont pas utilisés par des personnes en fauteuil roulant, ce qui augmenterait les revenus de ce service.

Nous allons proposer différents libellés dans le cadre de la présentation. Nous allons insister davantage sur les nouveaux libellés que vous trouvez à la page 3; nous avons appuyé certaines propositions qui étaient déjà dans le document de réflexion. Cette démarche souscrit aux orientations du gouvernement du Québec favorisant l'intégration sociale des personnes handicapées au sein de la société québécoise et selon lesquelles les coûts

supplémentaires liés aux incapacités ou aux situations de handicap sont une responsabilité collective. Ici, on fait référence à un décret qui a été adopté en 1987 par le Conseil des ministres, qui stipulait qu'il reconnaissait la compensation des coûts supplémentaires liés à des personnes handicapées sans égard aux revenus.

C'est ainsi que le Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap prend ainsi position concernant le taxi adapté privé et le taxi régulier pour les personnes en fauteuil roulant. Nous proposons que le gouvernement instaure un programme de subventions couvrant les coûts d'adaptation d'un véhicule destiné au taxi privé. Nous proposons qu'il y ait des contributions financières protégées des autorités gouvernementales responsables du développement et du maintien d'un service de taxi adapté privé.

Nous proposons également que le gouvernement accorde un crédit d'impôt spécifique pour le propriétaire qui fait du taxi adapté privé. Nous proposons que la Communauté urbaine de Québec, en raison de son mandat au plan du transport en commun, puisse être un des principaux acteurs afin de favoriser la complémentarité avec le transport en commun adapté. Nous proposons également que le service de taxi adapté privé soit développé en fonction d'un premier modèle adapté répondant exclusivement aux besoins de la clientèle en fauteuil roulant et d'un second modèle plus polyvalent pour les personnes en fauteuil roulant et la clientèle régulière. Évidemment, nous sommes également en accord avec la régionalisation dans le but de faciliter la réglementation et le contrôle de l'offre de service, la prestation des chauffeurs, et ainsi de favoriser le développement du taxi adapté privé. Nous proposons également que le gouvernement accorde un permis spécifique aux propriétaires de taxi adapté privé, et ce, à un coût moindre. Nous proposons de rendre illégale toute pratique de surtarification, qu'on a pu voir un peu partout au Québec jusqu'à maintenant.

Enfin, nous proposons que tous les propriétaires de taxi aient des véhicules polyvalents, donc accessibles aux personnes en fauteuil roulant et à la clientèle régulière, d'ici une période de 10 ans. Afin d'encourager cette conversion, nous demandons que chacune des associations de taxis mette à la disposition dès maintenant quelques véhicules adaptés polyvalents pouvant également être utilisés par la clientèle régulière.

J'aimerais attirer l'attention, peut-être, de la commission sur une proposition qu'on n'a pas abordée ici, on n'a pas couvert l'ensemble des... que vous ne retrouverez pas dans le mémoire, il s'agit de la proposition 44 qui proposait une fusion entre le transport médical et le transport adapté. À notre avis, on est conscient qu'on a des difficultés sur le plan de l'accès puis de la disponibilité des véhicules de taxi, mais on considère que c'est comme revenir un peu en arrière si on tient compte de l'évolution en faveur de l'intégration sociale. On va être encore associé, je pense, avec le... on va être malade puis on va souffrir. C'est des choses qu'on n'aime pas vraiment, là, qu'on essaie d'éviter, en tenant compte, évidemment, des limites des ressources. Je vous remercie.

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

**M. Baril (Arthabaska):** Merci, M. le Président. D'abord vous remercier de la préparation ainsi que de la présentation de votre mémoire. Vous nous faites part de votre appréciation du transport par taxi. Actuellement, le transport des handicapés par taxi ne semble pas à un niveau trop élevé. Dans la région de Québec, vous dites qu'il y a seulement deux voitures qui seraient adaptées pour le transport de fauteuils roulants en soi. C'est ça?

**M. Boucher (Normand):** Lorsqu'on parle d'adapté, on parle d'un véhicule à plancher plus bas qui est destiné surtout aux fauteuils motorisés. Comme dans mon cas, par exemple, je peux transférer: ce matin, je suis venu au parlement avec un taxi ordinaire, sans problème, mais les personnes en fauteuil électrique, qui ne peuvent pas transférer du tout, doivent prendre ces wagonnettes. Puis il y en a seulement deux, puis elles sont sous-contractantes pour TAQM. Et là, à ce moment-là, elles ne sont jamais disponibles. Parce que l'idée, c'est d'avoir un transport disponible, qui soit accessible à tous facilement pour qu'on n'ait pas à faire de grands détours puis à attendre avant d'avoir accès à un service de qualité.

• (10 h 40) •

**M. Baril (Arthabaska):** Combien votre association regroupe de membres?

**M. Boucher (Normand):** Un peu plus de 200 membres de la région de Québec.

**M. Baril (Arthabaska):** Quand même, le besoin est là. Comment expliquez-vous qu'il n'y a pas de propriétaires qui ont su ou qui ont voulu adapter leur voiture pour répondre à ce besoin-là? Parce qu'on nous dit, sans doute avec raison, que dans certains coins il y a une trop de véhicules-taxis, donc, les gens, leurs revenus ne sont pas assez élevés. Mais, quand il y a une ouverture dans un secteur, il me semble que quelqu'un devrait être plus motivé à adapter son véhicule pour répondre à ce besoin-là. C'est quoi qui ne marche pas?

**M. Boucher (Normand):** Oui, c'est une bonne question. Je ne suis pas sûr qu'il existe une seule réponse ou un seul élément explicatif pour tout ça. Nous, on a mis l'accent sur l'aspect économique de la chose. Il y a un volet aussi qui est lié. Il ne faut pas se le cacher, je pense qu'il y a encore, des fois, plus souvent qu'on pense, des attitudes négatives à l'égard des personnes handicapées, puis le fait que, lorsqu'on parle d'utiliser un taxi adapté, c'est plus long un peu. Il faut attacher le fauteuil, il y a plusieurs ceintures à mettre, des choses comme ça. C'est tous des éléments, je pense, qui peuvent jouer. Au Québec, c'est l'hiver; à moins 20 °C, c'est moins intéressant également. On préfère, c'est sûr, avoir son propre véhicule pour pouvoir circuler nous autres mêmes, mais, pour les chauffeurs de taxi, ça peut être des éléments. Je pense qu'il faudrait peut-être leur demander également

pour quelle raison, mais je sais que ce n'est pas très, très attrayant pour eux.

**M. Baril (Arthabaska):** Quelles solutions s'offrent à vous actuellement si vous appelez pour avoir un taxi, un véhicule, en tout cas, pour transporter, comme vous disiez tout à l'heure, que ce soit au cinéma ou ailleurs, là — c'est vos sorties tout à fait personnelles et justifiées — et qu'il n'y a pas de réponse au bout? C'est quelles alternatives qui s'offrent à vous?

**M. Boucher (Normand):** Il n'y en a pas, de solution, il n'y a pas de choix qui s'offre vraiment. C'est ce qu'on déplore depuis plusieurs années, c'est qu'on est captif du transport adapté, TAQM. Ce n'est pas nécessairement que le transport n'a pas ses problèmes en soi, mais c'est qu'il faut programmer. Pour le taxi, ce n'est pas possible. Si on ne peut pas...

**Le Président (M. Lachance):** Je pense que vous voulez compléter. Allez-y.

**Mme Filion (Raymonde):** Ce n'est pas compliqué. Moi, je suis en fauteuil motorisé, si j'ai besoin d'aller à l'hôpital aujourd'hui ou demain, que je n'ai pas mon huit heures de délai avec le transport adapté, je prends mon fauteuil et j'y vais moi-même. Que ça soit dans la neige, dans la tempête, c'est la seule façon que j'ai. Comme aujourd'hui, je n'ai pas de transport adapté, je suis montée ici avec mon fauteuil. Je n'ai pas d'autre solution que ça. Quand même que je suis malade, il faut que je fonctionne avec mon fauteuil, que je sois capable de m'en aller à l'hôpital. Ça m'est arrivé à plusieurs occasions que j'avais des grosses crises, j'étais obligée de m'en aller à l'hôpital avec mon fauteuil motorisé, puis je n'avais aucune solution.

**M. Baril (Arthabaska):** Pour obtenir les services de TAQM — la définition, c'est Transport adapté du Québec...

**Mme Filion (Raymonde):** C'est huit heures d'avance de délai. Après 18 heures, c'est 10 heures de délai, ouvrables, quand ils sont ouverts. S'ils ferment à minuit, quand ça rouvre à 7 heures ou 6 heures, ce délai-là ne compte pas.

**M. Baril (Arthabaska):** Donc, si vous les appelez, je vais dire, à 8 heures le matin, vous ne l'aurez pas avant 14 heures, minimum?

**Mme Filion (Raymonde):** C'est ça.

**M. Baril (Arthabaska):** Parce qu'ils ne fournissent pas, ils en ont trop grand, ils n'ont pas assez de véhicules, ils manquent de budget?

**Mme Filion (Raymonde):** Non, ils fonctionnent sur... Puis, en plus, ils ont des priorités: le travail, les

rendez-vous. Si tu vas à un loisir, c'est le dernier, ils peuvent te le refuser carrément.

**M. Baril (Arthabaska):** Vous proposez qu'il y ait des contributions financières protégées des autorités gouvernementales responsables du développement et du maintien de services de taxi adapté. Quelle forme pourraient prendre ces contributions, puis avez-vous des exemples pour mieux comprendre, mieux cerner?

**M. Boucher (Normand):** Je pense qu'au plan des incitatifs financiers, nous, ce qu'on trouvait important, je pense, ce qui était un coût supplémentaire au même titre, par exemple, qu'on pourrait accorder des subventions salariales pour une entreprise qui va vouloir adapter son poste de travail, je pense qu'un propriétaire de taxi qui veut adapter son véhicule devrait avoir accès à une subvention qui couvre le coût d'adaptation du véhicule. Lorsqu'on parle de budget protégé, c'est-à-dire c'est de s'assurer qu'à chaque année, si on met sur pied un tel programme, il y ait des sous qui sont nécessaires pour couvrir les coûts, ce qui n'arrive pas nécessairement. On se rend compte qu'avec le transport adapté en commun on a encore beaucoup de difficultés, malgré que je sais qu'il y a un comité consultatif qui travaille dessus présentement. Mais à chaque année on recommence, on recommence la lutte pour avoir du financement parce qu'il y a des gens qui se voient refuser l'accès à un transport.

Je sais que depuis 1978, dans la loi assurant l'exercice des personnes handicapées, on parle que les sociétés de transport doivent rendre accessible dans un délai raisonnable, sauf que la formule du délai raisonnable, je ne sais pas, je m'adresse à la commission, est-ce que 20 ans, c'est un délai raisonnable pour rendre accessible un transport en commun? Ça fait 20 ans que ça existe, cette loi-là. Le délai raisonnable... on se rend compte qu'il y a beaucoup de gens qui se font refuser un transport parce que, supposément, on n'a pas les sous nécessaires pour couvrir les coûts. C'est dans ce sens-là qu'on parlait d'avoir un budget protégé, c'est-à-dire qui va garantir au moins d'assurer à chaque année une couverture.

C'est la même chose si on développe en complémentarité un programme de taxis adaptés privés, il faut s'assurer qu'on ait les sous pour couvrir les adaptations des véhicules. C'est dans ce sens-là qu'on trouvait ça important.

**M. Baril (Arthabaska):** Vous avez fait mention que, quand quelqu'un répond à votre appel, il charge 6 \$ de plus que ce qui est inscrit sur l'appareil, le taximètre. Est-ce que c'est courant ou bien si c'est occasionnel? Et, si oui, est-ce que vous avez dénoncé la situation à la Commission de transport? Parce qu'ils n'ont pas le droit de faire ça, c'est illégal.

**M. Boucher (Normand):** Ça a été fait déjà. Je sais que la pratique était courante également dans la région de Longueuil. La façon légale de passer sous cette pratique-là, c'était de signer une entente, un contrat entre le

chauffeur et la personne qui prend le taxi. Sauf que tu n'as pas le choix, c'est le seul moyen pour avoir accès à un véhicule adapté. Les gens sont un peu contraints de se voir obligés d'accepter cette surtarification-là, même si c'est... Elle prend la forme légale parce qu'elle est sous le mode d'un contrat de services entre deux personnes, mais on ne trouve pas ça, parmi nous, acceptable du tout, du tout.

**M. Baril (Arthabaska):** Bien, écoutez, je vais laisser mon collègue poser d'autres questions. Si on n'en pose pas plus, c'est parce qu'on est quand même assez informés, assez au courant de la problématique, là, du transport adapté, et on va voir qu'est-ce qu'on peut essayer d'apporter dans la loi pour essayer d'améliorer la situation, parce que c'est vrai que c'est inconvenable pour les utilisateurs. Merci.

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

**M. Bordeleau:** Merci, M. le Président. Alors, je veux vous remercier d'abord d'être venus présenter votre point de vue; je pense que c'est important que des gens dans votre situation puissent le faire. Et je dois vous dire que ma première réaction, c'est un peu celle que j'ai eue la semaine dernière quand on a rencontré des gens de la région de Montréal, c'est que ça me semble absolument inadmissible, là, ce qui se passe actuellement. Et, malheureusement, je pense que les personnes handicapées ne sont pas nécessairement celles qui font le plus de bruit, et c'est peut-être pour ça que l'écoute est moins forte.

Et je réfère ici à ce qui s'est passé dans la région de Québec, particulièrement dans les derniers mois où on a vu que le transport adapté a été dans une situation assez déplorable où le gouvernement a réinvesti de l'argent mais essentiellement pour garder les mêmes services qu'on prévoyait couper. Alors, ça n'a rien ajouté de plus, ça a tout simplement permis de ne pas couper ce qu'on avait prévu couper. Et je pense que de ce côté-là, cette situation-là est difficile, et d'autant plus que la réalité, c'est que les besoins augmentent, pour toutes sortes de raisons. Je pense au transport adapté pour les personnes handicapées, mais il y a également aussi les personnes qui ont des problèmes de mobilité, disons, avec l'âge, etc.

Ce qui est inquiétant aussi, c'est le fait que ce n'est pas nécessairement évident que — en tout cas a priori, selon les informations qu'on a actuellement — l'an prochain le ministère des Transports va pouvoir y consacrer plus d'argent compte tenu du fait qu'on parle des coupures de 2 % à 3 % du budget. En tout cas, c'est ce qui circulait aussi il y a quelques mois. Mais je pense que, du côté du gouvernement, il y a une sensibilisation, quand même, qui se fait.

● (10 h 50) ●

Je l'ai mentionné au début de la commission, au moment des remarques préliminaires, j'ai eu l'occasion de discuter de ce dossier-là avec le sous-ministre dans le cadre des mandats d'imputabilité où on rencontre les sous-ministres. Et j'avais l'occasion, à ce moment-là, de

discuter de la question du transport adapté et de lui décrire, en tout cas, selon les informations que, moi, j'avais reçues de différentes personnes de la région de Montréal ou d'autres régions — parce que ça me semble être un problème qui est assez généralisé partout — que la situation était déplorable et que c'est beau de reconnaître que c'est déplorable, mais il faut aussi passer aux actions par la suite. Et le sous-ministre, à ce moment-là, me disait: Je ne voudrais pas revenir, je pense que vous avez raison, il y a un enjeu important. C'était suite à la description que j'avais faite de la situation. Le sous-ministre disait également, lors de cette commission parlementaire: Écoutez, ce que vous avez dit là, je ne le nie pas, je pense que c'est vrai, il y a beaucoup d'attentes, beaucoup de besoins à ce niveau-là.

Alors, je pense que, effectivement, il faut se mettre dans la peau des personnes qui n'ont pas d'autre alternative et qui doivent vivre dans une société où on a émis comme principe que les gens devaient vivre comme tout le monde, de façon normale. Et qu'on se réveille dans une situation comme celle qui existe actuellement... Et la région de Montréal est semblable à celle de Québec, c'est-à-dire qu'en dehors du transport adapté qui relève soit de la STCUM à Montréal ou du Transport adapté Québec Métro ici, à Québec, il n'y a pas d'alternative au niveau du taxi comme tel.

Alors, je pense que... En tout cas, je souhaite que le gouvernement... En tout cas, c'est ce que j'ai cru comprendre un peu dans les réactions du ministre responsable et du ministre délégué, qu'il y aura des solutions apportées et qu'on améliorera sensiblement le transport et la possibilité pour ces personnes-là de pouvoir, au fond, se véhiculer et vivre le plus normalement possible et non pas, comme ça arrive actuellement, où, bon, il faut prévoir les besoins. Même les besoins urgents, il faudrait les prévoir huit heures d'avance. Et, même si on les a prévus huit heures d'avance, ce n'est pas garanti qu'on va les respecter parce qu'on peut appeler pour vous dire qu'on annule, pour toutes sortes de raisons. Et les personnes n'ont pas le choix de dire: Bon, bien, dans ce cas-là, si un transport en commun n'est pas disponible, je vais prendre un transport privé, il n'y en a pas. Alors, les gens sont obligés de faire comme vous avez fait ce matin, madame, de partir et de venir, pour ceux qui ont des chaises motorisées ou les autres... À l'extérieur, on sait que le climat au Québec n'est pas toujours clément avec la pluie et, l'hiver, le verglas, etc. Alors, je pense qu'on vous a bien entendus. J'espère que maintenant, après vous avoir entendus, le gouvernement passera aux actions aussi.

Il y a quelques points que j'aimerais juste clarifier avec vous. Dans vos recommandations, à la première, vous dites: «...propose que le gouvernement instaure un programme de subvention couvrant les coûts d'adaptation d'un véhicule destiné au taxi privé. La Société de l'assurance automobile du Québec sera le bailleur de fonds de ce programme.» Pourquoi vous avez ciblé la Société de l'assurance automobile plus particulièrement pour être bailleur de fonds? Est-ce que ça ne pourrait pas être un autre programme gouvernemental? Je veux juste comprendre pourquoi la SAAQ.

**M. Boucher (Normand):** Ça pourrait effectivement être un autre programme, mais étant donné que la SAAQ a déjà la responsabilité pour l'adaptation de véhicules au niveau des programmes, on a mis, à titre d'exemple, la SAAQ, mais ça pourrait être un autre programme qui pourrait assurer la couverture des coûts.

**M. Bordeleau:** Dans la réalité que vous nous avez décrite tout à l'heure, il y a deux problèmes majeurs si on pense aux taxis adaptés: il y a le coût d'achat et le coût d'adaptation des véhicules; il y a la question, aussi, disons, de tarification. Le coût d'achat, on dit: Bon, bien, il faudrait qu'il y ait des possibilités de subvention pour permettre que les gens du taxi soient intéressés éventuellement à aller du côté du transport adapté et que ça devienne rentable, au fond, le plus possible. Donc, il y a une question de combler l'écart entre l'achat du véhicule et l'adaptation du véhicule, qui est un 20 000 \$, 25 000 \$ qui existe à ce niveau-là.

L'autre point. Vous mentionnez, par exemple... En supposant que ce seraient les taxis qui le feraient, ça prend nécessairement plus de temps pour aider les personnes, soit les installer, attacher les chaises, et ensuite, au moment de l'arrivée, bon, sortir, etc. Si ça prend plus de temps, au fond, mettons ça clair, évidemment, il va falloir qu'il y ait un coût qui soit, en quelque part, supérieur pour les chauffeurs de taxi qui vont y consacrer plus de temps pour faire un appel. La différence entre la tarification normale et le surplus de temps que ça exige, qui devrait la payer, ou comment ça devrait être comblé, en toute équité pour les chauffeurs de taxi qui, évidemment, doivent gagner leur vie? S'ils font moins de voyages dans une journée parce qu'ils prennent plus de temps pour chacun des voyages, bien, il doit y avoir une espèce de compensation quelque part. Alors, est-ce que vous avez une idée là-dessus? Qui devrait combler cet écart-là?

**M. Boucher (Normand):** Il faut rappeler, je pense, que ce qu'on propose également, c'est que le coût du permis pour un véhicule adapté soit moindre que pour un permis de taxi régulier. Là, le propriétaire a un gain qui peut se faire, ou une perte qui est moindre, à ce compte-là.

On a parlé également d'un crédit d'impôt qui pourrait être accordé pour les coûts supplémentaires parce qu'on parle également... je ne suis pas mécano, là, mais on dit que ça consomme plus d'essence, des choses comme ça. C'est comme des coûts supplémentaires qui sont inhérents à l'utilisation d'un tel véhicule. Il pourrait y avoir, à ce moment-là, un crédit d'impôt. Ça pourrait être une façon de compenser jusqu'à un certain point. Il s'agit de voir comment cela pourrait s'appliquer parce que, en réalité, c'est une tout autre chose.

**M. Bordeleau:** Pour le gouvernement, au fond, si on regarde l'amélioration du transport adapté, il y a deux joueurs possibles: le gouvernement investit plus d'argent dans les sociétés de transport en commun comme le Transport adapté Québec Métro ou, à Montréal, la STCUM, ou

le gouvernement développe en parallèle avec ce qui existe déjà — en souhaitant que, même de ce côté-là, il y ait de l'amélioration aussi, là, parce qu'il y a de la place pour l'amélioration — un secteur qui serait privé. Je pense que le fait que ça soit un secteur qui est privé, ça a évidemment l'avantage de permettre plus de flexibilité pour les gens qui ont un besoin imprévu d'appeler puis d'avoir un véhicule qui peut venir.

Est-ce que vous croyez que le gouvernement devrait investir plus dans un sens, dans le sens, mettons, du réseau public, ou développer et investir de l'argent du côté... S'il avait à faire un choix, là, entre les deux, est-ce qu'il devrait aller du côté public ou du côté de l'aide au privé?

**M. Boucher (Normand):** Je pense que ce qu'on trouve important, peut-être qu'on ne l'a pas réaffirmé assez clairement tantôt, mais c'est le principe du choix. Il faut qu'on ait le choix entre plusieurs modes de transport, puis c'est ce qui est carrément absent présentement. Donc, à ce moment-là, on parle d'un développement qui se fait en complémentarité.

Si vous parlez de Montréal, par exemple, si un jour on réussit à rendre le métro accessible, vous allez régler beaucoup de problèmes de transport adapté pour Montréal. Ça, c'est développer le transport en commun, c'est dans cette perspective-là. Puis je pense qu'il faut également poursuivre dans d'autres directions, des modes alternatifs qui sont là également. Mais il faut qu'on ait vraiment le choix entre plusieurs modes, ne pas être captifs.

Le gouvernement, depuis plusieurs années, mentionne qu'il est d'accord et a reconnu les principes d'intégration à la société régulière, comme tout le monde, pas de réseau parallèle, et je pense qu'il faut y aller, il faut passer aux actes.

**M. Bordeleau:** Parfait. Alors, je vous remercie. Je vais le temps qui me reste à mon collègue le député de Nelligan, qui est porte-parole relatif aux dossiers qui concernent les personnes handicapées.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Saguenay.

**M. Gagnon:** Merci, M. le Président. Vous avez fait des propositions intéressantes concernant la façon d'adapter les véhicules pour être en mesure de répondre aux besoins des personnes qui vivent avec un handicap. J'aimerais savoir si vous avez regardé ce qui se passe ailleurs.

• (11 heures) •

Nous, on nous a dit, ici, en commission parlementaire, qu'à Vancouver il y avait 30 % des véhicules-taxis qui étaient déjà adaptés. Je voudrais comprendre comment il se fait qu'à des endroits comme ceux-là on est rendu à ce niveau-là et qu'ici on piétine encore. Quelles sont les mesures qui ont pu être préconisées ou envisagées ou mises en place, qui ont permis une aussi grande adaptation de véhicules? Avez-vous regardé ça?

**M. Boucher (Normand):** Non, pas de près pour voir... Mais je sais qu'on donne souvent l'exemple de Vancouver où le transport régulier est assez accessible et aussi d'autres régions où c'est l'inverse, où c'est encore très difficile d'avoir accès. Par exemple, je pense aux Maritimes où c'est beaucoup plus difficile, je ne sais pas, j'ai l'impression, parce qu'on a eu un peu comme impression en prenant connaissance du document de réflexion, c'est que ça peut expliquer peut-être une différence qu'il y a, c'est que c'est toute la question de l'intégration du rôle des personnes handicapées là-dedans, ça ne semble pas sortir comme étant important. Peut-être qu'on a un peu l'impression que, du côté anglophone, on accorde peut-être beaucoup plus d'importance à cette dimension-là. Puis c'est peut-être pour ça que depuis 20 ou 30 ans on parle de Vancouver. C'est sûr que le climat aide beaucoup, les nouvelles structures qu'on a mises en place, le développement de... effectivement.

Mais comme impression, je pense, qu'on a eue, c'est que la réforme n'est pas là pour régler le problème du taxi adapté, elle est là pour régler d'autres problèmes de taxi, incluant le problème des personnes handicapées. Puis ce n'est pas nécessairement considéré comme important. Puis ça, c'est un feeling qui reste tout le temps. C'est pour ça qu'on parlait d'un budget protégé dans le sens que c'est une reconnaissance de l'importance, pour nous, d'avoir accès à un service de transport, puis que le gouvernement le reconnaît. Puis ça ne respire pas vraiment de ça. C'est la réponse que je peux vous donner aujourd'hui.

**Une voix:** Merci.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Nelligan.

**M. Williams:** Merci, M. le Président. Merci beaucoup pour votre présentation aujourd'hui. J'ai trouvé ça très bien fait, avec beaucoup de clarté.

C'est une question assez simple que je voudrais demander, et j'espère que le gouvernement a bel et bien écouté toutes vos recommandations, parce qu'il me semble que c'était assez clair. Mais vous avez certainement bien représenté les personnes qui vivent dans une situation avec un handicap. Mais je pense que vous avez compris aussi la situation des chauffeurs de taxi, et ça m'intéresse beaucoup. Vous avez recommandé une subvention peut-être pour adapter les ambulances, vous avez recommandé un crédit d'impôt peut-être comme suggestion et vous avez, un autre exemple, recommandé un permis spécifique aux propriétaires de taxi adapté privé, avec un coût moindre. J'ai trouvé trois idées tout à fait logiques et raisonnables. Il me semble que c'est exactement ça que les chauffeurs de taxi veulent entendre, parce qu'ils doivent faire un «living», ils doivent ramasser assez d'argent pour survivre aussi.

Avez-vous eu une chance de parler, avec ces idées concrètes, avec l'Association des chauffeurs de taxi? Avez-vous eu un feedback sur ça? Parce qu'il me semble que, si

nous avons trouvé un système de réponse aussi à leurs besoins, ils vont embarquer avec ça. Mais avez-vous une chance d'avoir du feedback sur vos idées, parce que, moi, j'ai trouvé ça — je ne suis pas un chauffeur de taxi — tout à fait logique. Et j'ai hâte de savoir si vous avez eu un feedback positif ou négatif sur vos idées.

**M. Boucher (Normand):** Pour l'instant, on n'a pas eu le temps encore de rencontrer les différentes associations de la région de Québec pour discuter de la validité puis de l'intérêt qu'elles pourraient manifester à l'égard de telles subventions. Je sais qu'on en a eu beaucoup d'échanges par le passé au moment où on avait accès à un service, durant la période de 18 mois, où on nous expliquait les raisons souvent qui revenaient. Puis on essaie de trouver une façon de pouvoir aussi bien répondre aux besoins des deux. C'est pour ça qu'on parlait également de l'intérêt des chauffeurs de taxi. Je pense qu'il faut être objectif aussi sur ce côté-là. C'est dans ce sens-là. Pour répondre clairement à votre question, on n'a pas eu le temps encore de contacter les différentes associations de taxi.

**M. Williams:** Si j'ai bien compris la réponse, bref, M. le Président, vous avez répondu à mon collègue que vous ne privilégiez pas nécessairement juste le transport en commun ni privé, votre message étant d'assurer que les personnes handicapées aient un choix. On doit privilégier les deux, soit plus le transport adapté en commun mais aussi les taxis adaptés. Est-ce que j'ai bel et bien compris?

**M. Boucher (Normand):** Oui.

**M. Williams:** Oui. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, merci, M. Chabot, Mme Filion et M. Ouellet. Oui?

**M. Boucher (Normand):** Excusez-moi, c'est Normand Boucher. M. Chabot n'a pas pu être présent aujourd'hui. Mon nom, c'est Normand Boucher, porte-parole.

**Le Président (M. Lachance):** Normand Boucher. Excusez-moi. Alors, merci, M. Boucher. Tout le plaisir est pour nous.

(Changement d'organisme)

**Le Président (M. Lachance):** Alors, j'invite maintenant les représentants de l'Association des taxis de Portneuf à bien vouloir prendre place, s'il vous plaît. Alors, je demande au porte-parole de bien vouloir s'identifier, ainsi que la personne qui l'accompagne.

**Association des taxis de Portneuf**

**M. Paré (Jules):** Jules Paré, propriétaire de taxi à Saint-Marc-des-Carières.

**M. Champoux (Aimé):** Aimé Champoux, je suis propriétaire de taxi à Donnacona qui englobe Cap-Santé et Neuville.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, bienvenue, messieurs. Nous avons reçu l'ajout à votre mémoire, et je vous rappelle que vous avez une présentation de 15 minutes.

**M. Paré (Jules):** Essentiellement, ça va porter à près de 90 % sur le transport bénévole parce qu'actuellement c'est la seule chose qui empêche tout le reste de fonctionner, puis ce problème-là n'a pas été identifié. On en a parlé la semaine dernière, mais quelques mots, peut-être un cinq minutes. Là, on va y revenir une autre fois pour peut-être être capable d'en dire un petit peu plus.

Dans la loi, quand on rajoute un mot ou une lettre, ça enlève toujours quelque chose à la loi. C'est comme le gars qui dit à sa blonde: Je t'aime. Puis l'autre dit: Je t'aime bien. Il y en a un des deux qui l'aime plus. Mais le mot qui est rajouté enlève quelque chose qui a été dit. Ça fait que, dans ce sens-là, la loi de 1982, qui est notre convention collective à nous autres...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Paré (Jules):** Je ne veux pas vous faire rire, là, je ne suis pas un bouffon.

En réalité, la loi de 1982, c'est notre convention collective à nous autres.

**M. Baril (Arthabaska):** C'est parce qu'on aime votre langage coloré.

**M. Paré (Jules):** Ha, ha, ha!

**M. Baril (Arthabaska):** J'ai eu la chance, la semaine dernière, de participer quand vous étiez présent, et c'est votre langage qui est... On ne rit pas de vous. Au contraire, on apprécie votre façon simple, colorée, de vous exprimer.

**M. Paré (Jules):** Bien, c'est juste que j'essaie de me faire comprendre, puis je sais que, vous autres, rendu à 11 heures, ça fait deux heures que vous êtes là... Pour que ça soit moins ennuyant aussi.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Baril (Arthabaska):** C'est bien, ça. Ha, ha, ha!

**M. Paré (Jules):** Ce qu'on oublie, ce dont on ne parle pas dans le mémoire, ce sont les choses les plus importantes. Pourquoi la situation du taxi est rendue ce qu'elle est aujourd'hui? Bien, tout simplement parce qu'en 1982 on a rajouté le petit mot qui enlève quelque chose à la loi. Puis le petit mot, ça a été le mot «bénévole», c'est aussi simple que ça. Puis aujourd'hui, on se demande

pourquoi, parce que ce mot-là, une fois enlevé de la loi, les handicapés n'en auraient pas besoin, on en aurait de l'argent en masse pour en acheter des autobus adaptés.

En 1982, il y avait 9 663 permis de taxi. Sept ans après qu'ils ont mis ce virus-là dans la loi, là, on en a perdu 1 261, puis actuellement, on en a perdu un autre 502 entre 1990 et 1997, pour un total de 1 261. Ça fait que, ça, ça veut dire que, si on prend, pour être capable de bien cerner le problème... J'ai ciblé mon comté pour être capable de faire le décompte de ce qui se passe. En 1982, sur 21 municipalités, il y avait 19 municipalités qui avaient un transport de taxi. Aujourd'hui, 16 ans plus tard, il y a quatre municipalités qui ont un service de taxi, puis le reste n'est pas desservi. On appelle ça des «régions» au lieu de les appeler «municipalités», mais ce n'est plus pareil. Il y a quatre régions dans le comté, puis les quatre régions, bien, il y a ça, mais dans les municipalités respectives, il y a seulement quatre municipalités qui ont un service de transport de taxi.

Là-dessus, au début, la loi en 1982 était très claire puis ça marchait bien. Il n'y avait personne qui dérogeait à ça, tout était beau. Puis graduellement, le taxi a perdu du terrain, les villes ont commencé à racheter des permis. Pendant ce temps-là, les banlieues, elles, explosaient, ça fait que la compensation s'est en allée en banlieue. Par contre, en campagne, dans les milieux ruraux, ça a tout disparu un après l'autre, en cascade. Pourtant, la loi est très, très, très, très claire, puis celui qui déroge le plus à la loi, c'est le gouvernement lui-même, parce qu'en ce qui concerne le bénévolat il est bien dit, et ça, ça date du mois de février 1997, je pense... Il y a deux avis juridiques, à l'annexe I et à l'annexe II du mémoire, qui expliquent très bien ce qui se passe. C'est bien dit: «Actuellement, le contentieux du ministère des Transports ne reconnaît pas les établissements du réseau de la santé et des services sociaux comme organismes humanitaires par l'intermédiaire desquels le conducteur bénévole», ta, ta, ta, ce qui fait que ça, c'est une chose.

• (11 h 10) •

Il y a eu ensuite le bilan des consensus du 23 juin 1994. À partir de là, ça a été... les pertes ont commencé à être mesurables vraiment. Le 23 juin 1994, quand il y a eu une commission interministérielle avec les... santé et services sociaux, là, ils ont établi qu'il fallait justement que ce soit un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme. En tout cas, je ne sais pas si c'est à ce moment-là ou si c'est au moment de 1982, mais en tout cas, eux autres ont commenté ça puis ils ont dit: En autant que le gars donne de son temps, il est bénévole. Ce qui fait que, pour ce qui est du temps de bénévolat, vous regarderez le contrat qu'on a avec l'hôpital de Saint-Raymond, on attache les chaussures, on ouvre les portes: ouvrir les portes, utiliser le téléphone, marcher à l'intérieur, aller chercher le bénéficiaire à l'intérieur, l'aider à se déplacer en voiture, s'habiller. En tout cas, on a huit pages de mesures, d'exigences. Ce qui fait que, ça aussi, c'est du temps donné, puis on n'a pas le statut de bénévole pour ça.

Dans les trois choses qui identifient vraiment un conducteur bénévole pour ce qui est de l'initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu, à ce moment-là, ce qu'on disait dans la loi, c'était, parmi les buts recherchés par cette forme de régulation, notons celui d'éviter que, dans un contexte économique difficile, ne se créent des organisations parallèles lucratives de transport échappant aux obligations financières de sécurité imposées dans le milieu: permis de taxi, permis de chauffeur, automobile satisfaisant aux exigences et toute la mesure de nécessité qu'il faut pour avoir un permis. Ça, ça allait bien tant que ça n'a pas, comment je dirais bien ça, dégénéré en 1994 avec le bilan des consensus. Mais encore aujourd'hui, cette loi-là est valable puis ces avis juridiques là n'ont jamais été contestés. Le seul problème qu'on a eu, c'est sûr que c'est nos associations qui ont été très faibles là-dedans, elles n'ont jamais testé la fameuse loi devant les tribunaux. Parce que, la commission parlementaire ici, il y a des bonnes chances que, si c'était juste du taxi, elle n'existerait même pas. Parce que les taxis, il y en aurait des chars de trois ans, comme les bénévoles. Les bénévoles ont des chars entre un an et trois ans. Ils ont à peu près le même âge puis ils font du bénévolat comme nous autres. Ça fait que c'est la même chose.

La seule chose qui est différente de nous autres, c'est la TPS et la TVQ, qu'on ne devrait pas payer parce que tous les travailleurs, excepté les taxis dans la province de Québec, qui gagnent, comme travailleurs autonomes, en bas de 30 000 \$ n'ont pas à produire des rapports de TPS et de TVQ. Nous autres, on produit des rapports de TPS et TVQ. C'est les seuls qui sont exempts à la loi, c'est-à-dire qu'on retient, excepté ceux qui vendent des boissons et du tabac. Boisson, tabac, taxi. Pourquoi le taxi? C'est un service. Il n'y a aucune raison. Injustice sociale carrément. Il n'y a personne non plus dans les associations qui s'est réveillé là-dessus. Je ne comprends pas, moi, qu'il n'y a personne depuis 16 ans qui a allumé sur toutes ces choses-là.

Si on regarde les pertes qui ont été subies par notre industrie depuis 1996, en ville, ils ne peuvent pas en parler, ils ne voient pas ça. Nous autres, on est sur une lumière... Il y a une lumière à Saint-Marc-des-Carières, puis il y en a quoi, trois, quatre à Donnacona. Puis, bien des fois, tu as deux chars de bénévoles qui sont pleins, puis, nous autres, on est vides à côté, vierge! Ça fait que c'est à peu près ça. En ville, ils ne voient pas ça, là, eux autres. Eux autres, ils coupent, puis un moment donné: Oups! on a une téléphoniste de trop. Congédiée, la téléphoniste, bonjour. Là, on rachète des permis. Ils ne savent pas ce qui se passe, ils ne se posent pas la question. Mais ici, dans les milieux ruraux, c'est tellement évident. C'est exactement la même chose qui se passe. Ça fait que le seul problème, c'est le transport bénévole.

Regardez, ce matin en m'en venant, je vais chercher un élève, je l'emmène à l'école. Je prends un autre élève de l'école, je l'emmène à La Triade, à Donnacona. J'ai la moitié du contrat parce qu'il est ramené par des bénévoles. Puis la raison pour laquelle je l'ai, c'est qu'ils

ne pouvaient pas assurer le transport pendant 10 semaines. Ce qui fait que, tu sais, le ridicule de la situation, on fait appel aux taxis quand tu ne peux pas avoir de bénévoles. C'est aussi simple que ça. Puis une fois que tu l'as appelé une fois à 0,29 \$, ton bénévole, tu n'iras pas payer la TPS puis la TVQ par-dessus. Parce que, dans le fond, c'est tout ce qui est de différence. Avec eux autres, j'ai un contrat à 1 \$ le kilomètre. Enlevez 15 %, on tombe à 0,85 \$. 0,85 \$ divisé par deux, on tombe à quoi, là, 0,30 \$, 0,40 \$? Ça fait quoi?

**Une voix:** 0,425 \$.

**M. Paré (Jules):** O.K. à 0,425 \$. Puis les bénévoles, ils veulent 0,34 \$. Ça fait que, là, la différence de mon permis, la différence des assurances, la différence de tout, je te jure qu'il m'en reste pas mal moins que le bénévole, dans un mosus de bout. Je ne sais pas, il n'y a personne, depuis 1982, qui a effectué ce calcul-là pourtant c'est assez simple, merci! Puis la solution à ça est plutôt simple, plutôt très, très simple, puis même tellement simple qu'elle n'est pas acceptable. C'est que le bénévole, moi, ça ne me dérange pas qu'il accompagne la personne dans mon auto, puis je vais l'emmener, mais, ça, c'est du vrai bénévolat. Ça, c'est du vrai bénévolat, mais pas du taxi déguisé en bénévole. Ce n'est absolument pas acceptable.

Puis, pour Nez rouge, c'est la même chose. L'année passée, il y a eu 88 161 accompagnements juste au Québec, là. Mettez ça en moyenne, ils figuraient environ 10 \$ à 15 \$ la course, moi, je l'ai mis à 10 \$. On tombe à 800 000 \$, une perte. Ils ont dit: Le bénévolat de Nez rouge ou le bénévolat, ça n'affecte pas l'industrie du taxi. Mais, si on met tout ça ensemble, les institutions de santé, les palais de justice de Québec ont arrêté de payer le taxi pour les témoins jurés — ça, j'étais là, je l'ai subi en avril 1996 — les CLSC locaux en octobre 1996, ils ont dit: Les personnes âgées, vous ne les transportez plus, on va donner ça aux ambulances. La semaine après, c'étaient les bénévoles qui les avaient. S'ils avaient été dans un milieu urbain, je ne l'aurais pas vu. Mais, quand je voyais mon troisième voisin, qui est bénévole, avec les clients que, moi, j'aurais dû avoir, bien, là... C'est à peu près ça.

Octobre 1996, les centres d'hébergement. Les centres d'hébergement gouvernementaux, c'est la même chose, ils ont tous échus aux mains des bénévoles. Après ça, centre Travail-Québec, c'est un mosus de bon client, ça, être BS... Bien, il n'y en a plus, il n'y en a plus, puis, la dernière fois, j'en ai pris un, puis je l'ai attendu deux heures à Québec à l'hôpital, puis j'ai pris une chance, j'ai dit: Je ne suis pas pour le laisser là, le pauvre gars; même si je ne suis pas payé, je vais le ramener. Ça m'a pris trois semaines puis cinq personnes dans les ministères pour être capable de me faire payer. Ils ont dit: Vous l'avez fait sans autorisation. J'ai dit: Pauvre innocent, aïe! il était deux heures du matin, tu ne laisses pas traîner le gars dans la rue à... En tout cas. C'est à peu près le problème qui arrive à tous les niveaux du bénévolat, puis là on est en train... Si la réforme passe telle quelle... Parce que, si on

regarde à la proposition 43, c'est une déréglementation complète. C'est comme si on avait une convention collective avec la loi actuellement qui était notre convention collective à nous autres, puis la seule protection qu'on a, face aux bénévoles, c'est l'initiative de bienfaisance puis ces trois petites choses-là. Mais là actuellement, le ministre veut faire disparaître ça parce que...

Je suis conscient que le contrôle a été totalement perdu, à tel point qu'il a été totalement perdu, parce qu'en 1996, dans le comté de Portneuf, on a dénoncé des bénévoles. La SAAQ est venue faire son tour. Sur toutes les personnes qu'on avait dénoncées, là-dessus, il y en avait quatre qui faisaient du taxi illégal puis il y avait quatre bénévoles dont on n'était pas sûr. Ça fait que, là, tout dans le paquet puis envoie, va les enquêter. La SAAQ, ce qu'elle a trouvé pour régler la situation... Il y avait sûrement des instructions qui venaient de quelque part, c'est sûr que c'est un dossier politique, parce qu'il y a 60 000 ou 40 000 bénévoles puis il y a 8 000 taxis. Si on regarde ça, politiquement parlant, on va dire: Ce n'est pas sur notre bord, les «odds» ne sont pas sur notre bord du tout, du tout. Je suis très conscient de ça. Mais, par contre, c'est que l'industrie du taxi, demain matin, si vous acceptez ça tel quel puis vous faites les articles 41, 42 et 43, moi, je vous dis dans les six prochains mois, l'industrie du taxi, au total, disparaît en province. Deux minutes, que j'ai? Bien, lisez ça, vous allez avoir du fun. Ça vient de finir mes deux minutes.

**M. Champoux (Aimé):** Je ne serai peut-être pas aussi direct que mon collègue. J'ai vécu effectivement l'effet du bénévolat beaucoup. Si je prends la statistique, il y avait huit taxis, et maintenant, il y en a deux que je possède dans la région. Non seulement on a donné à peu près pleine latitude aux bénévoles, mais les bénévoles ont pris eux-mêmes l'habitude de faire du taxi entre ça, vu qu'il n'y avait personne qui pouvait vraiment les arrêter ou les menacer même. Alors, on a créé une habitude de faire du taxi, et Nez rouge a fait exactement la même chose, puisqu'il s'est fait des accompagnements bien après que Nez rouge ait terminé son mandat dans l'année. Alors, du côté pédagogique, c'est sûr que ça a un effet qui est assez désastreux pour nous aussi, et on n'est pas en mesure, en faisant 80 heures par semaine en moyenne, de commencer à faire la chasse aussi à ceux qui nous nuisent là-dedans.

• (11 h 20) •

Quant au gouvernement, si je vous donne un exemple, le centre d'hébergement, j'étais un de ceux qui avaient le contrat du centre d'hébergement de Donnacona de transporter les gens à l'hôpital. On nous a donné une formation un soir, qui a duré, je crois, quatre heures, pour transporter des gens qui sont en fauteuil roulant, pour ne pas les blesser, pour ne pas se blesser nous-mêmes puis pour continuer le service. Quelques semaines après, je me présentais au centre d'hébergement de Donnacona, la directrice me disait: M. Champoux, on est extrêmement désolé, on n'a rien à dire contre votre service, nos bénéficiaires étaient enchantés de ce que vous faisiez, mais, par contre, on a eu ordre de donner le transport que

vous faites à des instances de la région qui emploient des bénévoles. Je tiens à vous dire que ce contrat-là était négocié à 0,90 \$ le kilomètre et que les temps d'attente étaient de 6 \$ de l'heure. Alors, avec ce qui se passait dans les hôpitaux, on passait trois heures maintenant avec des personnes souvent en état... paralysées à moitié. Donc, il fallait tout faire, y compris aller à la toilette avec et les aider à se déshabiller aussi.

Alors, on ne nous a fait aucune proposition pour dire: Écoutez, il faut qu'on réduise les coûts, avez-vous quelque chose à nous soumettre? On nous a simplement dit: On vous enlève le transport, les bénévoles. Alors, quand ça fonctionne d'une façon comme ça, moi, je suis assez réticent encore une fois à prendre, à me faire remplacer, comme ce matin, quatre heures de mon temps pour venir encore voir une commission. J'espère que ça va porter fruit, là, mais c'est un quatre heures que je travaillais et que je paie présentement pour venir ici. Alors, nous, c'est des horaires de 80 heures-semaine, c'est une semaine de vacances en deux ans, en tout cas, pour ce qui est de mon cas.

J'espère que ce qu'on dit va certainement... Moi, je ne vous demande pas d'argent, mais je vous demande que, quand on a affaire au moins aux instances gouvernementales, on nous demande notre pouls et qu'on nous demande de produire une offre, ce qu'on n'a pas fait. C'est tout ce que j'avais à dire.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci, M. Champoux et M. Paré. M. le ministre délégué aux Transports.

**M. Baril (Arthabaska):** Merci, messieurs, pour la présentation de votre mémoire. Avant de débiter mon questionnement, j'aimerais quand même vous informer de chiffres qu'on a, et on pourra vous les distribuer. Je ne sous-estime pas là qu'il semblait y avoir un cas particulier chez vous dans Portneuf. Quand vous parlez qu'il y a eu une diminution à cause du petit mot qui a été ajouté en 1982 ou 1983 dans la loi, le mot «bénévole», de 1 261 permis, il y a eu exactement 1 287 permis, mais ça n'a rien à voir avec le mot «bénévole». C'était le plan de transport de rachat des permis de taxi à Montréal, parce que, à l'époque, on disait qu'il y avait beaucoup trop de taxis à Montréal et il y avait eu une politique à l'effet de rachat des permis. Ça, ça a totalisé 1 287 permis.

Et les données que nous avons ici démontrent que depuis 1991 le nombre de permis de taxi dans les villes a baissé de 150, alors que dans les régions il a augmenté de neuf. Bon, là, je le répète, vous avez sans doute un cas particulier chez vous, mais il ne faudrait pas, comme vous l'avez fait — puis je sais que vous avez donné beaucoup de trouble et d'attention à votre mémoire, là — prendre le cas particulier que vous vivez chez vous et l'extrapoler à la grandeur du Québec, parce que les données sont fausses, les données ne sont pas bonnes. Et je le répète, là, si vous voulez, on pourra vous fournir nos chiffres que nous avons ici.

**M. Paré (Jules):** Je suis d'accord avec vos choses, mais, dans ça, on n'est jamais remonté aux causes. Pourquoi il y a eu 1 200 permis de rachat à Montréal? Pourquoi ces permis-là ont disparu?

**M. Baril (Arthabaska):** Parce qu'il y en avait trop.

**M. Paré (Jules):** Bien, oui, pourquoi il y en avait trop?

**M. Champoux (Aimé):** Moi, je pense qu'on perd un peu de temps à débattre Montréal.

**M. Paré (Jules):** Oui, c'est ça.

**M. Champoux (Aimé):** Nous, on représente notre région, là. On était supposé d'être trois aujourd'hui, en particulier, puis M. Lamothe m'a avisé qu'il ferait probablement son service ces jours-ci à Saint-Raymond. Alors, moi, je ne peux pas dire: Au niveau provincial, il s'est passé ça, ça dépend des bénévoles. Vous avez raison, c'est régional. Peut-être qu'il y a eu une erreur de mettre toute la province là-dedans, là, mais c'est régional.

**M. Baril (Arthabaska):** Non, mais c'est parce que, écoutez, moi, j'ai dit ça, je ne veux pas vous embêter, surtout pas.

**M. Champoux (Aimé):** Non, non.

**M. Baril (Arthabaska):** Mais c'est parce que tout est enregistré ici, puis si les gens, après, relisent les données...

**M. Champoux (Aimé):** Ah, O.K.

**M. Baril (Arthabaska):** ...bien, là, ils vont dire: Comment ça se passe? Ça fait que je voulais juste corriger ça, là.

**M. Champoux (Aimé):** C'est une mise au point, d'accord.

**M. Baril (Arthabaska):** Je le répète, ce n'est pas parce que je veux vous embêter, d'aucune façon. Je suis bien conscient du temps que vous prenez pour venir nous exposer votre situation.

**M. Paré (Jules):** C'est ça. Je n'ai pas été vérifier, mais je sais qu'en banlieue il s'en est récupéré, des permis. Puis j'en ai parlé tantôt, j'ai dit: C'est les banlieues qui ont explosé. Ça a réduit dans les villes, mais ça a augmenté dans les banlieues. Puis les augmentations, c'est plus là qu'ailleurs qu'elles ont eu lieu, parce qu'on le voit d'après les statistiques, le tableau du comté de Portneuf, il n'est pas contestable parce que c'est des chiffres que, moi, j'ai vérifiés, puis je les ai vérifiés personnellement. Si on refait les mêmes enquêtes, on va

les retrouver. Si vous allez dans les autres comtés ruraux, vous allez retrouver la même chose, une baisse de 80 % des permis de taxi.

Mais tout ça, en plus... Actuellement, au moins, on est quatre. Mais, si vous passez la loi telle qu'elle est, c'est bien de valeur, le gars, demain matin, il se lève puis il se met une enseigne «bénévole» en face du Steinberg ou du supermarché, il peut faire du taxi aussi légalement que l'autre. La loi, elle est aussi vicieuse que ça, la manière dont c'est présenté dans le livre vert, 41, 42, 43, 44, monsieur, vous venez de détruire le taxi carrément, il n'en reste plus, pas un en région, excepté peut-être dans les villes de 15 000 habitants pour aller reconduire les gars chauds le soir à trois heures du matin. À part de ça, il n'y en aura pas d'autres. Regardez, 41, 42, 43, là, tant que, ça, ça ne sera pas réglé, le taxi, c'est impossible, parce que tout le monde va pouvoir conduire, puis la seule chose, c'est qu'ils n'auront pas de dôme puis ça ne leur coûtera pas 1 000 \$ d'assurances, ça ne leur coûtera pas 500 \$ d'enregistrement.

Mais, si on récupérait la business qu'on avait avant que les bénévoles commencent à forcer la loi puis que les gouvernements les encouragent par l'intermédiaire de leurs institutions, ça n'arriverait pas. Puis comme les gars tantôt du transport bénévole, à l'annexe ici, on a à peu près un train de subventions où ce que c'est que... je pense qu'il y en a à peu près 48 ou 50, toutes les municipalités. Il n'y a jamais un taxi qui peut concurrencer avec ça. On arrache notre croûte à tous les jours, on se demande où est-ce qu'on va la chercher.

**M. Baril (Arthabaska):** Mais dans le livre vert, il y a différentes propositions, c'était pour justement susciter un débat.

**M. Paré (Jules):** Bien, vous avez pesé sur le bon piton!

**M. Baril (Arthabaska):** Oui, c'est ça qu'on voulait. Mais comme je disais, il y a différentes propositions. Vous, vous en retenez une qui...

**M. Paré (Jules):** J'en ai tout un train, j'en ai plusieurs là-dedans...

**M. Baril (Arthabaska):** Non, non, mais je parle sur le bénévolat, qui autorise le bénévolat en taxi, bon. Il y a différentes propositions, il y en a au mois trois, il y en a une entre autres qu'on dit: Ce bénévole-là devra relever d'un organisme reconnu par les régies de la santé. Bon, à partir de là, on en élimine quand même plusieurs. Celui qui n'a pas de dôme, qui se tient au centre d'achats puis qui pogne le premier sorti, là, ce n'est pas de même que ça marche, lui, il est éliminé. Je ne sais pas quelle formule on retiendra.

**M. Paré (Jules):** Bien, moi, j'ai mal lu, monsieur, moi, j'ai très mal lu, parce qu'on dit ça. Je suis tout à fait d'accord, mais, ça, c'est 41. À 41, on dit ça: Transporteur

bénévole oeuvrant au sein d'un organisme du ministère de la Santé. Ta, ta, ta. Mais, si on va à 43, par exemple, qui contredit l'autre, là, allez-y à 43, vous allez voir, proposition 43, elle est marquée, la page.

**M. Baril (Arthabaska):** «La fixation des frais d'utilisation par la Commission de transport du Québec serait remplacée par une contribution aux frais d'utilisation d'un véhicule, comme c'est le cas pour le covoiturage.» Bon, c'est ça, il ne faut pas les prendre séparés.

**M. Paré (Jules):** Ça veut dire...

**M. Baril (Arthabaska):** Non, non, mais il ne faut pas les prendre séparés, ça s'additionne, ça, c'est des propositions que l'on fait. Et quelle sera retenue? Bien, c'est pour ça que je vous disais tout à l'heure que c'était pour soulever le débat puis connaître les opinions des gens sur différentes propositions.

**M. Paré (Jules):** Oui, mais, ça, c'est 42.

**M. Baril (Arthabaska):** C'est 43 que je viens de lire, là.

**M. Paré (Jules):** À 43: Frais d'utilisation par la Commission des transports sera remplacé par une contribution de frais volontaires. Mais une contribution de frais volontaires, le 0,34 \$, il débarque, il n'y a plus de plafond, là, il n'y a plus de plafond.

Mais regardez, il n'y a rien de tout ça qui a été respecté, je vous dis, depuis 1994, rien. Puis ceux qui ont plus encouragé ça: ministère de la Santé et ministère du Travail; la SAAQ qui est à 0,34 \$ pour ses patients; puis la CSST, la même chose. Puis ça, c'est juste ceux qu'on sait puis qu'on voit tous les jours, qui nous passent dans la face comme ça. Mais les autres, on ne les voit pas. Mais je suis sûr que le problème est beaucoup plus grand que ça. Les centres jeunesse, c'est la même chose.

• (11 h 30) •

Le bénévolat, moi, c'est merveilleux, tout à fait d'accord avec ça, mais là il est carrément en train de détruire l'industrie. Puis si la loi, ils n'ont pas été capables de la faire respecter... Puis quand ils sont arrivés, je parlais des cas qu'on a dénoncés tantôt, des cas qu'on a dénoncés en 1996, la SAAQ est arrivée, est allée rencontrer chacune des personnes qu'on avait dénoncées, puis j'ai dit: Si tu veux voir ou si tu veux tous les voir, j'ai dit: Va au CLSC le mardi puis le jeudi, ils sont tous là pour les prises de sang. Quand elle est venue au meeting, elle nous a dit: On a vu au moins 50 infractions. Puis elle dit: En plus, dans un CLSC, on a décroché une grille de tarifs fixes, il n'y a rien de légal là-dedans. Puis, les CLSC, c'est systématique, c'est le bénévole qui...

**M. Baril (Arthabaska):** Mais, écoutez, M. Paré, je le répète, là, on est conscients de la situation que vous nous apportez, on en est conscients, nous autres, le gouvernement. Encore, notre idée n'est pas arrêtée sur

quelle forme ça prendra. Mais je vais vous donner un exemple, parce que comme vous, moi, j'aime ça, parler d'exemple.

Vous allez prendre un patient, un client, je ne sais pas quoi, quelqu'un qui a besoin, en tout cas, d'un transport. Puis chez nous, je suis en région, moi, Plessisville, Victoriaville, ça vous dit où je suis, pas de transport en commun, hein. Bon. Quelqu'un part de Plessisville puis il veut aller à Victoriaville, à l'Hôtel-Dieu d'Arthabaska. Ça coûte environ 18 \$. Bon. Là, le temps qu'il va prendre ses prises de sang ou je ne sais pas trop quoi, toutes sortes d'autres affaires, le taxi, il ne l'attendra pas là pour 18 \$, hein, il va redescendre à Plessisville. Quand il voudra redescendre, lui, il va remonter aussi le chercher ou il va en prendre un de Victoriaville, il va l'amener à Plessisville puis il va charger sans doute le même prix.

C'est quoi, la solution pour les gens qui... Vous reconnaissez comme moi aussi qu'il y a des gens qui n'ont pas les moyens de payer 36 \$ pour aller à Victoriaville pour aller soit faire leurs commissions, aller chez un médecin ou aller à l'Hôtel-Dieu d'Arthabaska — parce que c'est là, l'hôpital le plus proche — ou aller voir un de ses parents au CHSLD. Vous connaissez la problématique.

Le bénévolat, peut-être qu'il faut qu'il soit plus encadré, mais il a quand même sa place. Vous dites: Avant 1982, ça n'existait pas. Mais les problématiques de 1982 puis les problématiques de 2000, ce n'est pas la même chose non plus, hein.

**M. Champoux (Aimé):** Ce n'est pas d'enlever le bénévolat, au contraire, ce n'est pas de l'enlever, mais pédagogiquement c'est de les empêcher de prendre une expansion qui n'a plus aucune réalité avec vraiment l'action bénévole qui est de combler un service que d'autres instances ne sont pas capables de combler. Alors, présentement, ce n'est pas tout à fait ce qui se passe. C'est qu'on est en train d'installer que tout le monde peut faire du bénévolat, même s'ils sont régis par un centre de distribution, normalement, puis qu'ils mettent leur petit logo.

Les exemples ne manquent pas. Mes clients me disent: Ah, bien l'autre taxi — puis il y a juste un taxi, c'est moi qui le possède — il nous charge juste 3 \$, lui. Mais l'autre taxi, c'est un bénévole avec sa petite étiquette. Comment ça se fait qu'il charge 3 \$ — mettons qu'à 0,34 \$ du kilomètre il aurait récupéré environ 1 \$ — pour faire la course? Alors, pédagogiquement, on a créé ce système-là en mettant des bénévoles pour faire du transport, ce qui fait que tout le monde peut en faire avec l'esprit très tranquille présentement, et même en faire avec eux et demander un petit tip de 2 \$, ce qui est normal pour tout le monde, de donner un petit pourboire de 2 \$.

Il faut que vous pensiez aussi que, pour donner un transport de taxi, je prends souvent des gens qui m'appellent à 19 heures, 20 heures pour aller à l'hôpital avec des enfants, parce qu'à 19 heures, 20 heures il y a une clinique d'ouverte jusqu'à 21 heures des fois, mais des fois il faut qu'ils se rendent à l'hôpital. Le service de bénévoles ne répondra pas à ce besoin-là. Donc, ils sont obligés de nous prendre pour y aller, si c'est urgent. Mais,

moi, je suis obligé d'assurer mon service en même temps que je vais à l'hôpital avec ces gens-là. Alors, le service, il faut que je l'assure avec une autre voiture de taxi et un autre salaire payé pendant ce temps-là.

Et il faut dire aussi que la répartition des appels... On fonctionne par appareils cellulaires présentement. Alors, ce qui fait des coûts d'environ 5 000 \$ par année de lignes commerciales et d'appareils cellulaires, puisqu'on n'a pas le moyen de payer maintenant quelqu'un qui va faire la répartition des appels pendant 24 heures, sept jours-semaine. Alors, vous pouvez voir un petit peu la différence de coûts énorme qu'on peut avoir sur ce plan-là. Ça fait que présentement on est dans cette situation-là.

Moi, je ne me fie pas aux articles de loi comme M. Paré fait, je me fie uniquement à une constatation qui est là. On part de huit permis en 1982 à Donnacona puis on tombe à deux, parce que c'est un permis par voiture. Alors, pendant ce temps-là, l'augmentation du transport bénévole était inversement proportionnel à la perte de voitures-taxis dans la région. Alors, moi, je me fie uniquement à ça pour vous dire: Il y a un malaise à ce niveau-là. Le régler, ça ne se réglera peut-être pas dans l'espace d'une semaine, mais il y a peut-être une coalition à faire ou...

**M. Baril (Arthabaska):** Je vous remercie. J'aurais encore beaucoup d'échanges, mais, comme j'aime laisser la parole à mes collègues, puis je sais qu'il ne reste pas grand temps parce que les réponses sont calculées dans le temps des questions, donc je vous remercie, je vais m'arrêter ici.

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

**M. Bordeleau:** Oui, merci. Alors, merci, M. Paré et M. Champoux, pour votre présentation. On avait eu l'occasion d'aborder un peu cette question-là la semaine dernière. Je regardais dans les documents que vous nous avez remis, il y a quand même un certain nombre de points qui sont inquiétants. D'abord, juste une question.

Vous faites référence... En 1983, on a introduit la notion du bénévole. Vous avez un tableau qui démontre qu'en 1982 il y avait 48 permis dans Portneuf et que, en 1999, il en reste neuf. Bon, vous faites référence aux problèmes que pose la question du transport bénévole. Est-ce qu'il y a d'autres facteurs qui peuvent expliquer aussi cette baisse-là, de 48 à neuf? Est-ce que c'est seulement le fait qu'il y ait eu des bénévoles qui sont arrivés sur le marché puis que ça s'est développé? Est-ce qu'il y a d'autres facteurs qui peuvent expliquer, disons, qu'on est passé de 48 à neuf? Parce que c'est quand même beaucoup, puis ça a commencé à peu près en même temps, là, la diminution, d'après ce que vous nous indiquez, 1983, 1982. Donc, c'est à peu près en même temps. Je ne sais pas si vous avez des...

**M. Champoux (Aimé):** Oui. L'augmentation des coûts, premièrement, et l'appauvrissement énorme de notre clientèle depuis les dernières récessions.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Champoux (Aimé):** Alors, c'est sûr que le pouvoir d'achat a diminué énormément en région, plus qu'en ville, et que l'industrie du taxi est directement touchée par ce phénomène-là. Ça, c'en est une, mais ce n'est pas la principale. La principale, on vous l'a expliquée tout à l'heure.

**M. Bordeleau:** C'est la question du bénévole, du transport bénévole.

**M. Champoux (Aimé):** C'est effectivement une augmentation rapide du bénévolat et une diminution aussi rapide de l'industrie du taxi.

**M. Bordeleau:** Dans votre document, à l'annexe 2, on fait référence — puis je pense que vous l'avez mentionné tout à l'heure — dans quel contexte le transport bénévole doit se faire. Le transport est effectué par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme humanitaire reconnu, puis rémunération qui ne peut pas être dépassée. Et, dans ce document-là, on fait référence à 0,24 \$ puis à 0,20 \$ le kilomètre. Ça, c'est un document qui vient de la Confédération québécoise des centres d'hébergement et de réadaptation.

**M. Paré (Jules):** Oui. Ça date de 1997. Ça a été réformé il y a un an, là.

**M. Bordeleau:** Oui. Bien, disons que ça a été réformé à 0,29 \$?

**M. Paré (Jules):** C'est ça.

**M. Bordeleau:** Mais je veux juste comprendre une chose. Moi, ce dont je me souviens, c'est que c'était 0,34 \$ qui était donné aux bénévoles, et là ça a été baissé ensuite à 0,29 \$. Comment ça se fait que, dans ce document-là, qui est un document signé par l'adjointe à la direction générale et conseillère juridique de la Confédération québécoise des centres d'hébergement et de réadaptation, on dit que c'est 0,24 \$ et 0,20 \$? On a donné 0,34 \$ et actuellement on donne 0,29 \$ le kilomètre. Il y a quelque chose qui ne marche pas, là, ça ne concorde pas. Alors, pouvez-vous m'expliquer qu'est-ce qui...

**M. Paré (Jules):** Non. C'est qu'à un moment donné ils chargeaient 0,34 \$, O.K., ils s'étaient mis sur le niveau des tarifs du gouvernement, ils s'étaient mis à 0,34 \$. Là, après ça, il y a eu des plaintes. Là, le ministère des Transports a dit — j'essaie de relater ça aussi fidèlement; peut-être, vous me corrigerez s'il y a un erreur, moi, je suis entré là-dedans juste en 1995, là, ça ne fait pas énormément de temps... Après ça, suite à des plaintes, la Commission des transports a dit: On va réviser ça puis on va mettre un taux qui va justifier les dépenses mais qui

va faire qu'un bénévole va rester un bénévole. Ça a commencé à 0,20 \$, ça a monté à 0,22 \$, ça a monté à 0,24 \$ puis à 0,29 \$. Là, on est rendu à 0,34 \$. Puis, dans l'article 43, on dit qu'il n'y a pas de plafond. Ça fait que, là...

**M. Bordeleau:** Mais est-ce qu'il y a une autre directive, après le 29 janvier 1997, qui explique que... C'est parce que, avant 1997, c'était 0,34 \$ que les gens ont eu.

**M. Paré (Jules):** Oui, c'est ça.

**M. Bordeleau:** Bon. Et on dit ici qu'il y avait un maximum qui ne devait pas être dépassé, qui était de 0,24 \$ pour les premiers 8 000 km puis de 0,20 \$ pour les 8 000 km additionnels, et ça, ça a été dépassé continuellement. Ça n'a jamais été appliqué?

**M. Paré (Jules):** Bien oui. Mais le gros a été perdu là, à la période où est-ce qu'il n'y avait pas de minimum. O.K.? Mais, après ça, quand ça a passé... de 0,34 \$, c'est redevenu à 0,20 \$, puis à 0,22 \$, puis à 0,24 \$. Mais là ils ont monté, ils ont monté. Il y a une gradation, là-dedans. Il y a un espace, il y a un blackout entre 1982 puis 1993, 1992.

**M. Bordeleau:** O.K. C'était 0,34 \$, c'est baissé à ces tarifs-là en 1997 puis, après ça, ça a remonté à 0,29 \$ par la suite.

**M. Paré (Jules):** Oui. C'est ça. Parce que c'était concurrence déloyale, que le ministère jugeait que c'était déloyal envers l'industrie du taxi. Mais aujourd'hui ça ne l'est plus.

**M. Bordeleau:** O.K. Je saisis la question. Maintenant, l'autre chose qui me chicote un peu, là, c'est qu'on définit... Dans le livre vert, le livre de consultation, aussi dans les documents, on parle d'un conducteur bénévole et puis, bon, etc. Est-ce que vous avez lu à quelque part comment on définit une personne qui est admissible au transport bénévole? Ce n'est pas n'importe qui, là, qui peut être admissible. On dit: Reconnu par un organisme, mais n'importe qui peut être reconnu par un organisme. C'est quoi, les critères qu'un organisme doit appliquer pour reconnaître qu'une personne peut avoir accès à du transport bénévole?

**Une voix:** ...que c'est excessivement...

**M. Bordeleau:** Sinon, d'un organisme à l'autre, on peut donner des définitions différentes.

**M. Paré (Jules):** Annexe 2, page 2: Le transport doit être effectué par un conducteur bénévole dans le cadre d'une initiative de bienfaisance soutenue par un organisme de bienfaisance reconnu.

• (11 h 40) •

**M. Bordeleau:** Oui, mais ce n'est pas ça, mon problème. C'est que l'organisme reconnu... Le conducteur est bénévole, initiative de bienfaisance, mais est-ce qu'il y a, en quelque part, des limites pour définir une personne qui est admissible?

**M. Paré (Jules):** O.K. Qui est admissible?

**M. Bordeleau:** C'est ça. Parce que, sans ça, un organisme peut bien définir ça comme il veut, et, d'un organisme à l'autre, ça peut changer, et on peut étirer ça plus ou moins, à un moment donné, ce qui fait que...

**M. Paré (Jules):** Allons voir à l'annexe 3 du mémoire. O.K.?

**M. Bordeleau:** Annexe 3. Oui.

**M. Paré (Jules):** Quand on a dénoncé nos fichus illégaux, la SAAQ a fait le tour puis elle a dit: O.K. Après avoir constaté toutes les infractions, ce qu'on va faire... Ça n'a pas de bon sens, on va être obligé de pénaliser tout ce monde-là. Au lieu de faire ça, on va les légaliser puis on va leur donner une marche à suivre avec un projet d'accompagnement, politique interne.

La politique interne, elle dit que les personnes qui ont droit, ce sont les personnes âgées, personnes handicapées, personnes atteintes de problèmes de santé, difficultés en famille, perte d'autonomie physique, perte d'autonomie mentale, isolement médical ou physique, manque de ressources matérielles, difficultés financières. Pour finalement arriver à accompagnement aux services de santé, accompagnement aux services offerts par, avec points de suspension pour marquer qu'est-ce qu'on voudra, accompagnement pour les courses — services essentiels: épicerie, banque, pharmacie — accompagnement pour les organismes gouvernementaux et tout autre organisme de services.

Qu'est-ce qu'il reste à l'industrie du taxi? Là, il y avait tout un train de procédures là-dedans. Comme une vignette écrite «bénévole», j'en ai vu une fois dans trois ans, de ça. Tout un train de mesures suivent là-dessus. C'est beaucoup trop long à énumérer, on va dépasser, là, mais c'est ça. Ça, c'est notre concurrence.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, votre impression, je ne veux pas interpréter mal, c'est que la définition de la personne admissible est trop large, parce qu'il y a trop...

**M. Paré (Jules):** C'est la même définition que ce qu'on a comme client, c'est n'importe qui.

**M. Bordeleau:** C'est n'importe qui.

**M. Paré (Jules):** C'est exactement ça. C'est n'importe qui. Il n'y a aucune restriction, là-dedans.

**M. Bordeleau:** O.K. L'autre point que j'aimerais aborder. Vous disiez tout à l'heure: transport illégal. Au

fond, il y a toujours... Quand on fait du transport bénévole, là... On peut être plus ou moins d'accord sur la façon dont ça fonctionne, là, le 0,34 \$, le 0,29 \$, bon, etc. Puis les clientèles, encore là, c'est... Bien que ce soit un problème, là, je comprends très bien ce que vous nous dites. Vous nous dites aussi que, dans le transport bénévole, il y a des gens qui font du transport illégal, au fond, du taxi illégal. Ce que vous nous avez dit, par exemple, c'est des gens qui disent: Bien, oui, je vais aller te reconduire à telle place, c'est 3 \$. Ils vont le faire pour n'importe qui.

Ce que je voudrais savoir, c'est: Est-ce que c'est un phénomène, ça, qui... En tout cas, dans votre région. Évidemment, vous ne pouvez pas vous prononcer partout, mais, dans votre région, est-ce qu'il y a beaucoup de bénévoles? D'abord, essayons de mettre ça en chiffres pour qu'on voit clair, que ça soit le plus clair possible. Il y a combien de bénévoles dans votre région puis il y en a combien que vous pensez qui font du transport illégal, qui font réellement du taxi? Indépendamment des clientèles, ils fixent des prix, et c'est une entente, on transporte des gens, peu importe qui va le demander. Il y en a combien sur le nombre de bénévoles, là?

**M. Champoux (Aimé):** Très difficile à définir. Moi, j'en connais trois dans mon territoire.

**M. Bordeleau:** Combien il y a de bénévoles dans votre territoire?

**M. Champoux (Aimé):** On en a 65 pour le comté, répartis entre Saint-Raymond et Donnacona. Donc, on peut mettre une vingtaine certainement dans...

**M. Bordeleau:** Alors, vous dites trois dans votre coin à vous, Donnacona?

**M. Champoux (Aimé):** Trois qui se sont fait payer en plus de faire le transport rémunéré par l'association bénévole. Effectivement, c'est trois, ça peut être beaucoup plus que ça, mais trois que j'aurais pu faire arrêter très facilement. J'ai préféré aviser plutôt que de partir à la chasse.

**M. Bordeleau:** Je veux comprendre. Est-ce que c'est des gens qui font du transport bénévole, qui se font payer pour faire du transport bénévole selon la façon et qui, en plus, exigent de l'argent?

**M. Champoux (Aimé):** Il y en a effectivement deux à trois qui ont fait ça, en plus d'autres qui ne font pas partie de l'association du tout, qui, eux, tant qu'à y être, en font. Ils ont fait aussi du raccompagnement style Nez rouge, après que Nez rouge ait terminé, dans les bars, et ainsi de suite.

C'est comme je vous dis, du côté pédagogique, on a créé une manie que certains ont pris puis s'en servent très, très bien. Alors, c'est ce qui fait que maintenant les façons d'intervenir contre ces gens-là sont presque nulles.

On l'a vu avec la SAAQ quand ils sont intervenus, là. Puis les faire pincer, bien ça demanderait une enquête puis tout ce que vous voulez, ce qui fait que, nous autres, on n'a pas le temps de s'occuper de ça.

**M. Bordeleau:** O.K. Vous dites trois qui font du bénévole puis qui se font payer en plus. M. Paré, est-ce que vous avez une autre perception de la réalité, parce que M. Champoux nous parle de Donnacona, là?

**M. Paré (Jules):** C'est-à-dire que c'est pour ajouter ça, là. C'est juste ce qu'on voit, c'est juste, juste, juste qu'est-ce qu'on voit.

**Une voix:** Effectivement.

**M. Paré (Jules):** Ça, il y en a au minimum trois ou quatre, en tout cas, dont j'ai la certitude. Même, les personnes, elles me l'ont dit, puis c'est de gens que je connais. Mais il y a une chose, eux autres, c'est le «repeat». C'est nous autres qui devrions avoir le «repeat» là-dessus, sur ces clients-là. Mais le gars qui dit: Aïe, rappelle-moi à la place de rappeler le taxi, je vais te charger 0,29 \$ à la place 1,10 \$, moi, j'arrive deuxième, monsieur. Puis c'est sûr qu'il va rappeler l'autre, parce qu'on ne peut même pas rien faire contre lui, absolument rien faire contre lui. Si on avait un recours, ça ne se produirait pas comme ça. Puis le gars serait bien fou de ne pas y aller à 0,29 \$, d'y aller à 1,10 \$ au lieu de 0,29 \$.

**M. Bordeleau:** Si on réussissait, disons, à mettre des balises, là, un peu plus dans la question du transport autonome, est-ce qu'il resterait quand même, à l'extérieur de ça, des gens qui font, indépendamment du bénévolat, du transport et puis qui se font payer? Et puis est-ce que, ça, ça demeure un problème majeur, les gens qui font du taxi illégalement, en dehors de toute question de bénévolat?

**M. Champoux (Aimé):** Mettez-vous dans la situation. Est-ce que vous allez être capable de le trouver, s'il y en a? À moins que ce soit du bouche à oreille, quelqu'un vous dise: Bien, lui, il m'a chargé tant. L'autre fois, j'avais besoin puis...

**M. Bordeleau:** Non, mais votre perception, à vous autres qui vivez dans le milieu, ça existe beaucoup, en dehors?

**M. Champoux (Aimé):** Il y en aura toujours, de ça. C'est impossible à cerner, ça. Mais, quand ça prend des dimensions comme ça prend présentement, bien là, nous autres, les seuls endroits où on peut cibler, c'est dans des associations reconnues où là on est sûrs qu'il s'est passé des anomalies. Chez les autres, ça reste très, très vague. On peut essayer de faire une enquête pour savoir qui en fait régulièrement ou pas, mais c'est très, très vague. Mais ça se fait, ça s'est toujours fait et ça se fera toujours, probablement. On n'est pas capables de cerner tout ça.

**M. Paré (Jules):** C'est complètement ingérable. La preuve en est faite actuellement, que c'est complètement ingérable, parce que, quand le gars de la SAAQ, le gars du ministère des Transports, il part, puis il s'en va voir, puis il voit 50 infractions au CLSC, il dit: Tabarnouche, moi, là, pas pour ces deux, trois trous de cul là dans le coin, excusez-moi, je vais bumper tout ce monde-là, parce que là je vais être pogné sur une autre enquête puis je vais passer six mois à la cour juste pour débattre ces tickets-là. Tandis que, nous autres, on était huit. Ça fait que, là, il nous a dit: Bien, vous n'en aurez pas plus. Puis on les a légalisés, on les a fait inscrire au centre de bénévolat. Ça fait que, là, nous autres, on est attachés. Qu'est-ce qu'on fait? On vérifie. Y a-tu un contrat? Il faudrait prendre chaque individu qu'on voit avec un bénévole, le noter, appeler la SAAQ, que lui aille au centre de bénévolat vérifier pour voir si l'appel a été donné par le centre de bénévolat ou si le gars...

**M. Champoux (Aimé):** ...il l'a appelé par lui-même.

**M. Paré (Jules):** C'est ingérable.

**M. Champoux (Aimé):** Non, c'est presque ingérable.

**M. Paré (Jules):** Aucune tentative. C'est pour ça que la SAAQ a démissionné là-dedans puis qu'elle a décidé de légaliser tout le monde. Ils ont décidé d'ouvrir ça «at large». Puis c'est la raison des articles 41, 42 et 43 qui disent: Plus de réglementation. Tout le monde, vous pouvez faire du taxi, puis allez-y. Une pancarte de covoiturage à côté d'une pancarte de taxi, puis c'est aussi valable, personne ne peut rien faire. C'est rendu comme ça. Ça fait que le service en province — la réforme était sur le service — il n'y en aura plus, de service, on oublie ça.

**Le Président (M. Lachance):** L'enveloppe de temps est épuisée.

**M. Bordeleau:** ...un commentaire, M. le Président. Le ministre, tout à l'heure, a fait référence à des chiffres. Il disait à M. Champoux, M. Paré, tout à l'heure: On pourrait vous les donner. J'aimerais que le ministre dépose peut-être ces chiffres-là à la commission éventuellement.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien.

**M. Baril (Arthabaska):** Aucun problème.

**M. Bordeleau:** Parfait.

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

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Oui. Merci.

**M. Baril (Arthabaska):** ...ces chiffres-là, puis on déposera la lettre à la commission. Ça vous convient?

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

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Oui. C'est un phénomène qui est vraiment plus large que probablement plein de monde peut penser. On est devant des citoyens qui veulent être transportés au meilleur marché possible puis devant aussi des détenteurs de permis de taxi qui ont de la difficulté évidente. Si vous aviez une recommandation à nous faire pour régler le transport des bénévoles, s'il y en avait juste une, recommandation, ça serait quoi?

**M. Paré (Jules):** Respecter la loi de 1983 telle qu'elle a été énoncée puis envoyer une injonction. Chaque institut gouvernemental de la province, chaque hôpital, chaque CLSC, tous les bureaux de Travail-Québec: Conformez-vous à la loi telle qu'elle a été écrite en 1983. Demain matin, monsieur, je m'en achète un, autobus pour le transport adapté, puis les gars dont on a parlé tantôt, bien on les emmènerait. Puis on n'aurait même pas besoin de subvention pour faire ça.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** La loi de 1983 ne permettait pas...

**M. Paré (Jules):** La loi de 1983 dit, dans son essence, que seuls ces clients-là, dans tel encadrement, avaient le droit d'emmener des gens. O.K.? Maintenant, aujourd'hui, là, c'est juste que la loi n'est pas respectée. Si on fait respecter cette loi-là à la lettre aujourd'hui, l'industrie du taxi va changer du tout au tout. On va même être capables de concurrencer les subventions que vous donnez pour le transport adapté, parce qu'on va en faire, de l'argent. Comprenez-vous?

• (11 h 50) •

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Aujourd'hui, un CLSC ou un centre jeunesse qui fait un contrat...

**M. Champoux (Aimé):** Pas de contrat.

**M. Paré (Jules):** Pas de contrat. Ils ne signent pas ça, eux autres.

**M. Champoux (Aimé):** On n'est plus capables d'avoir aucun contrat au niveau du gouvernement.

**M. Paré (Jules):** Ça fait que, dans le coffre à gants, il n'y en a pas.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Non, mais vis-à-vis les bénévoles, parce que j'ai vu des contrats récemment signés entre un centre jeunesse et un centre de bénévolat. Il se signe des contrats.

**M. Champoux (Aimé):** Peut-être, mais, avec nous, c'est impossible d'en avoir, des contrats signés.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** O.K. Pas avec les taxis.

**M. Paré (Jules):** C'est ça. C'est ça.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Mais il se signe des contrats avec des organisations de bénévoles.

**M. Paré (Jules):** C'est ça.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Mais ces contrats-là sont légaux?

**M. Paré (Jules):** Ah! ça, je ne le sais pas. On n'en a pas vu. Ils ne sont pas pour nous les montrer, hein!

**M. Champoux (Aimé):** Ça, ça reste à prouver. Vous êtes probablement mieux placé que nous pour le savoir, si c'est légal ou pas.

**M. Paré (Jules):** Mais juste le respect... La loi telle qu'elle est présentement, sans bouger un iota en ce qui concerne le bénévolat, juste la faire appliquer telle qu'elle est là, puis les chauffeurs de taxi se réveiller, à un moment donné, puis mettre une injonction contre tous les ministères qui font cette pratique-là, demain matin, tous les bénévoles sont dehors. Je veux dire, ce n'est pas plus fin pour nous autres de faire ça qu'eux autres, mais la loi est sur notre bord.

Mais là on est rendu qu'on trouve ça normal. Mais ce n'est pas normal. Ce n'est pas ça qui est normal. La dérogation à la loi, ce n'est pas ça qui est normal. Puis là, pour légaliser les dérogations à la loi, on propose une réforme qui va le cacher dans deux ou trois petits articles qui disent: Bien, vous autres, vous débarrassez. C'est notre convention collective, nous autres. C'est notre convention collective, nous autres, la loi. Mais là la convention collective, elle dit: On vous met tous dehors. Mais c'est ça qui arrive. Votre convention collective, là, 41, 42, 43, elle nous fout dehors bien raide. Puis, en mettant les taxis à deux ans, bien vous allez en avoir un autre 400 à 500 qui vont disparaître parce qu'ils ne seront pas capables de se payer de chars à 25 000 \$ puis à 30 000 \$ de deux ans.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, MM. Paré et Champoux, merci pour votre participation aux travaux de cette commission au nom de l'Association des taxis de Portneuf.

(Changement d'organisme)

J'invite M. René Dussault à prendre place à la table, s'il vous plaît.

Alors, bienvenue, M. Dussault. Je vous indique que vous avez un maximum de 10 minutes pour nous faire votre présentation.

**M. René Dussault**

**M. Dussault (René):** Moi, je représente les automobiles antiques. Le ministère a décidé de déréglementer les automobiles antiques. Je trouve que c'est une très bonne chose, parce que, autrefois, les gens faisaient des mariages avec leurs autos antiques. Ils en faisaient à peu près deux ou trois par année simplement pour payer les dépenses. Maintenant que c'est réglementé, la première année, ça coûte à peu près 500 \$ pour le permis; les autres années, ça coûte à peu près 300 \$. Alors, les gens ont trouvé que c'était beaucoup trop dispendieux.

Moi, j'ai continué à en faire quelques-uns, puis là je serais très heureux que ça soit déréglementé, étant donné que ce n'est pas tellement rentable. Surtout, autrefois, on nous forçait à avoir deux inspections annuelles: entre autres, quand on remisait notre automobile, avant de remiser, on subissait une deuxième inspection et, au printemps, il fallait encore une autre inspection. On n'avait même pas roulé. Moi, je me suis plain au ministère des Transports l'an dernier et on m'a dit: Ça fait deux ans qu'on vous permet d'avoir une inspection seulement, mais je n'étais pas au courant.

Donc, tout ça pour dire que, moi, dans le moment, je serais très heureux si c'était déréglementé, parce que ce n'est pas tellement payant.

**Le Président (M. Lachance):** Merci. M. le ministre délégué aux Transports, vous avez des commentaires sur les commentaires?

**M. Baril (Arthabaska):** Oui, un bref commentaire. Selon vous, ce n'est pas un gros marché, là, les noces, les baptêmes ou je ne sais pas quoi. Être conduit par une voiture antique, ce n'est pas un marché qui pourrait, je dirais, nuire, entre guillemets, aux autres détenteurs de permis, que ce soient des taxis ou des propriétaires de limousine? Selon vous, ça...

**M. Dussault (René):** Non, parce que, l'été, les limousines, il en manque même à Québec pour les mariages. Des automobiles antiques, il y a très peu de gens qui en font. Alors, c'est pour ça que... Puis les taxis, évidemment, je pense que c'est très rare que quelqu'un va prendre un taxi au détriment de... prendre une auto antique puis qui aurait pris un taxi, parce que la majorité des taxis, c'est rien de bien spécial, sans insulter personne. Mais tout le monde connaît les taxis. Ça fait que les gens veulent une auto antique ou une limousine.

**M. Baril (Arthabaska):** Je ne sais pas, je n'ai pas saisi exactement. Est-ce que vous êtes pour ou contre l'inspection obligatoire quand même, là?

**M. Dussault (René):** Moi, je suis contre.

**M. Baril (Arthabaska):** Contre l'inspection obligatoire des véhicules antiques?

**M. Dussault (René):** Oui. Parce que d'ailleurs c'est justement, là... Je ne sais pas si j'ai bien compris, on pense peut-être complètement déréglementer ou garder une inspection annuelle. Moi, je dis: Pourquoi garder cette inspection annuelle?

**M. Baril (Arthabaska):** Oui, mais la décision n'est vraiment pas prise. On est là pour consulter.

**M. Dussault (René):** Oui.

**M. Baril (Arthabaska):** Mais des voitures antiques, quand même, elles sont immatriculées, elles circulent sur la route. S'il n'y a aucune vérification, vous ne pensez pas qu'il peut y avoir des problèmes?

**M. Dussault (René):** Non. C'est parce qu'à l'heure actuelle il n'y en a pas...

**M. Baril (Arthabaska):** De vérification.

**M. Dussault (René):** ...de vérification. Il n'y a aucune vérification. Il y a juste ceux qui prennent le permis qui sont forcés de prendre la vérification. Alors, là, je trouve que c'est illogique. On force celui qui veut faire quelques mariages à prendre un permis, sinon il n'y a aucune inspection.

**M. Baril (Arthabaska):** En avez-vous plusieurs, pour ma curiosité?

**M. Dussault (René):** Plusieurs quoi?

**M. Baril (Arthabaska):** Véhicules antiques.

**M. Dussault (René):** Non, j'ai seulement un véhicule.

**M. Baril (Arthabaska):** C'est bien. Je vous remercie.

**M. Dussault (René):** Merci, messieurs.

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

**M. Bordeleau:** Oui. Il y a combien de véhicules antiques au Québec? Est-ce que vous avez une idée sur... Je sais qu'il existe des associations. Donc, je suppose que vous êtes membre. Vous avez peut-être une...

**M. Dussault (René):** Moi, je fais partie de quatre clubs d'automobiles antiques. Moi, je dirais, il y a au moins 3 000 à 4 000 automobiles antiques.

**M. Bordeleau:** O.K., 3 000 à 4 000.

**M. Dussault (René):** Oui. Mais, malheureusement, la majorité des automobiles antiques aujourd'hui date des années soixante et soixante-dix. Peut-être que quelques-uns

d'entre ont déjà vu le Gala de l'élégance aux chutes Montmorency. Si vous enlevez les autos de 1960-1970, il reste très peu d'automobiles antiques.

**M. Bordeleau:** O.K. Il y en aurait combien qui s'inscrivent, qui paient le permis de 500 \$ puis qui s'inscrivent à chaque année à 300 \$?

**M. Dussault (René):** À Québec, je pense qu'on est seulement deux qui avons ça.

**M. Bordeleau:** Vous dites à Québec même?

**M. Dussault (René):** À Québec. Parce que le ministère des Transports, à chaque fois que j'y ai été pour le renouvellement, il était tout surpris, il a dit: On n'en a pas. On en a un, on en a deux.

**M. Bordeleau:** Est-ce que vous savez combien il y en a à peu près au niveau de la province? Est-ce que ça vous a déjà été...

**M. Dussault (René):** Oui, parce que je reçois le journal *Le Devoir* puis j'ai vérifié les permis. Il y en aurait au moins une soixantaine à Montréal.

**M. Bordeleau:** Une soixantaine à Montréal. À Québec, il y en a à peu près deux dans la région, ici.

**M. Dussault (René):** C'est ce qu'il semble.

**M. Bordeleau:** Alors, il y a 60 personnes qui paient 500 \$ puis ensuite 300 \$ par année pour faire des mariages, des baptêmes, des choses comme ça.

**M. Dussault (René):** C'est ça. Oui, oui.

**M. Bordeleau:** Est-ce que vous avez une idée du nombre d'événements à peu près que ces 60 là peuvent faire? Peut-être basé sur votre expérience à vous, là, dans la région de Québec, il s'en fait combien, d'activités comme ça? C'est surtout durant l'été, je suppose, là?

**M. Dussault (René):** Pour les mariages?

**M. Bordeleau:** Bien, mariages, baptêmes, toutes ces activités-là. Combien de fois vous sortez par...

**M. Dussault (René):** Une dizaine de fois.

**M. Bordeleau:** Une dizaine de fois.

**M. Dussault (René):** À Montréal, c'est plus long. À Montréal, évidemment, il y a, entre autres, les ethniques. Alors, les gens louent trois, quatre limousines, deux, trois autos antiques. Ça dure presque la journée. À Montréal, vraiment, ça fonctionne. Mais les autos antiques sont toujours seulement l'été parce que la majorité, le chauffage n'est pas adéquat, il n'y a pas de pneus d'hiver pour ça.

**M. Bordeleau:** Si on fait un petit calcul, là, mettons à Québec, vous, vous sortez une dizaine de fois, Montréal, il y en a 60, ils sortent quoi, peut-être 15 fois chaque — ça se peut-u? ça a-tu du sens? — durant l'année.

**M. Dussault (René):** Probablement pas beaucoup plus qu'à Québec au point de vue de la saison. On dit que Montréal est 15 jours avant nous.

**M. Bordeleau:** Oui. Bon. Ça veut dire qu'il y aurait à peu près 600 événements à Montréal, une couple de... puis à Québec une cinquantaine. Ça veut dire qu'il y a à peu près 600... Mettons un chiffre, là. C'est autour de l'ordre de 600, 700 événements comme ça à chaque année qui se passent et où on utilise des véhicules antiques.

**M. Dussault (René):** Oui.

**M. Bordeleau:** En général, combien les gens chargent comme ça pour participer à un événement?

**M. Dussault (René):** À Québec, c'est environ 200 \$, 250 \$. À Montréal, dû aux distances, apparemment il n'y a rien en bas de 400 \$. Ils sont obligés de faire beaucoup de millage, comparé à Québec.

● (12 heures) ●

**M. Bordeleau:** O.K. Mais on voit dans quelques mémoires, puis j'aimerais juste avoir votre impression là-dessus... C'est que, dans les gens qui s'objectent un peu à la déréglementation, ça arrive à l'occasion qu'on voit que les gens craignent que les véhicules antiques prennent la place des limousines alors que les limousines paient, comme vous autres vous payez, à partir du moment où vous payez des frais à chaque année pour avoir un permis. Mais les gens craignent que les véhicules antiques, si c'était déréglementé, au fond, prendraient la place des limousines et que ça enlèverait du marché pour les limousines. Qu'est-ce que vous en pensez?

**M. Dussault (René):** Le permis est exigé depuis — quoi? — quatre ans, cinq ans, puis il n'y a pas eu plus d'automobiles antiques qui ont décidé également de faire des mariages. Alors, je ne vois pas, parce que aujourd'hui, dans le moment, comme je vous dis, c'est très minime, ce que les automobiles antiques font.

**M. Bordeleau:** Ce que vous nous dites, au fond, c'est que, si c'était déréglementé, il ne s'en ferait pas plus qu'il ne s'en fait aujourd'hui.

**M. Dussault (René):** Non. Parce que, il y a cinq ans, il n'y en avait pas beaucoup qui faisaient des mariages.

**M. Bordeleau:** Alors, ça garderait la même ampleur, à peu près.

**M. Dussault (René):** Oui. Parce que, en réalité, il y a des gens qui aiment les limousines puis il y a des gens qui aiment les autos antiques.

**M. Bordeleau:** Ça me va, moi.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci, M. Dussault, pour votre présentation à cette commission...

**M. Dussault (René):** C'est moi qui vous remercie.

**Le Président (M. Lachance):** ...et en indiquant aux membres de la commission que nous allons devoir attendre une nouvelle convocation de la Chambre, de l'Assemblée après les affaires courantes. Je vous incite à être sur vos gardes vers 15 heures, 15 h 30, normalement, c'est-à-dire à ce moment-là. Sur ce, j'ajourne les travaux sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 1)

(Reprise à 15 h 22)

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

Alors, j'invite le représentant de Limousine Guy Samson — je pense que vous êtes seul — à bien vouloir nous présenter ses commentaires sur le document en question. Vous avez un maximum de 15 minutes.

**Limousine Guy Samson imm.**

**M. Samson (Guy):** Oui, d'accord. Est-ce que vous m'entendez bien comme ça? Alors, je m'adresse à vous, c'est monsieur...

**Le Président (M. Lachance):** Le président.

**M. Samson (Guy):** M. le Président? D'accord.

**Le Président (M. Lachance):** Mmes et MM. les membres de la commission.

**M. Samson (Guy):** Les membres de la commission? Ça me fait plaisir. Je ne suis pas tellement habitué dans ces choses-là. Alors, je n'aurai pas besoin de relire le document, je pense bien. Je pense que je vais passer directement à vous expliquer un peu qu'est-ce que ça veut dire parce qu'on peut avoir de la confusion avec ça.

Moi, j'ai un permis de taxi spécialisé à Québec, qui a été émis par la Commission des transports; c'est un permis de taxi transformé en limousine. Un taxi transformé en limousine, c'est correct pour vous? Vous savez qu'est-ce que c'est? Alors, c'est une Cadillac normale, un peu comme des voitures de ministres, là, bleu marine...

**M. Baril (Arthabaska):** Ce n'est pas des Cadillac.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Samson (Guy):** Mais vous, ce n'est pas des Cadillac?

**Une voix:** Excusez, M. Samson. Ha, ha, ha!

**M. Samson (Guy):** Effectivement, lorsqu'on dit... Souvent, les gens du gouvernement, qu'ils soient sous-ministres ou autres, ils disent: Aïe! c'est une voiture de ministre. Non, non, eux autres, ils se promènent juste en Chevrolet. En tout cas, c'est des petites farces comme ça.

Alors, c'est des voitures comme ça. La Commission des transports nous demande d'avoir la voiture la plus luxueuse de la compagnie où elle est fabriquée. Donc, c'est pour ça qu'on a Cadillac, Lincoln, puis dans Mercedes, c'est classe S. On a ces permis-là, et on fait un travail avec la clientèle, je pense, qui est apprécié. J'ai ma transformation de permis depuis cinq ans, je suis guide touristique puis je suis bilingue, et tout ça, puis j'ai une bonne clientèle maintenant, puis j'apprécie beaucoup le travail que je fais là.

Par contre, on a des gens dans l'industrie qui nous voient travailler puis qui nous voient aller, puis ils essaient de faire la même chose, puis ils passent par le règlement 44.1. On parle ici du règlement, pas de la loi. Puis le règlement 44.1 dit: «Un titulaire de permis de taxi spécialisé — comme moi — qui exploite son permis au moyen d'un taxi conforme à l'article 18 peut enlever l'enseigne d'identification de son taxi lorsqu'il effectue un transport dans l'exécution d'un contrat écrit conclu avec un titulaire de permis de taxi spécialisé — comme moi — de limousine — limousine, ça, c'est comme moi, c'est des voitures normales — ou de limousine grand luxe autorisée à effectuer le service.» Alors, limousine grand luxe autorisée à effectuer le service, c'est des grandes limousines.

Alors, pour avoir un permis de limousine allongée, il faut acheter une voiture de moins de quatre ans, et on s'adresse à la Commission des transports, puis on paie 5 000 \$ par année puis on a un permis grand luxe, mais il faut renouveler notre permis à 5 000 \$ par année. Tandis que nous, que ce soit à Québec ou à Montréal, il faut acheter un permis de l'agglomération la plus populeuse. Donc, dans Québec c'est A-36, à Montréal c'est A-11. Ces permis-là coûtent en moyenne entre 40 000 \$ et 60 000 \$. On s'adresse à la Commission puis on dit: Moi, je veux spécialiser mon permis. Et on a 10 points à rencontrer, c'est dans le règlement. On passe devant un juge de la Commission des transports, et puis il voit si on est apte à faire ce service-là puis si on peut donner un service compétent. Il vérifie même nos ressources financières, nos ressources humaines, si on a les employés qu'il faut ou nous-mêmes si on est correct là-dedans, et puis il voit un peu la capacité qu'on a à faire un commerce de ce type-là.

Alors, ce n'est pas une mince tâche, là. On y va, puis il y en a beaucoup qui sont refusés. Alors, ça prend quelqu'un qui se présente bien, qui sait passer à travers les gens, etc. Lorsqu'on a affaire à conduire des gens, souvent

des présidents de compagnie, des consuls, des ambassadeurs, etc., alors, ça prend quelqu'un, finalement, qui est capable de bien passer là-dedans.

Alors, si je reviens au règlement 44.1 ou de limousine grand luxe, disons que, si vous avez une limousine grand luxe, quand vous demandez votre permis, il faut que la voiture ait moins de quatre ans, mais, suite à ça, vous pouvez la garder 20 ans si vous voulez. Alors, là, il y a un phénomène qui se passe à Québec puis à Montréal: un titulaire de permis de taxi ou quelqu'un en général veut acheter une vieille limousine de 15 ans pour à peu près 5 000 \$ la voiture, puis là il prend le permis à 5 000 \$ qui est encore en force, qui continue à être en force; tant que vous passez vos inspections aux Transports, votre permis est toujours en force. Alors, le gars achète une vieille Cadillac 1984 qui a un TS dessus — le TS, ça, c'est le permis de limousine à 5 000 \$, la plaque TS — et puis là il recule ça en arrière de la cour chez lui, puis là, après ça, il contracte, selon l'article 44.1, avec des taxis qui répondent à la norme 18, donc ils sont Cadillac ou Lincoln. Alors, lui, il dit à un gars: Tu as une Cadillac, toi? Puis là ça n'a plus d'importance pour l'année, on ne parle pas d'année là-dedans, rien. Alors, il contracte avec un gars qui a une Cadillac peut-être même de 10 ans puis qui a 300 000 km puis qui est un peu croche, puis là il dit: Tu vas enlever ton dôme d'identification sur le toit, tu vas cacher ton taximètre à l'intérieur du taxi. Moi, je peux te contracter, j'ai un TS chez nous; je te contracte, alors, là, tu vas aller me faire un travail de limousine.

Alors, ce type-là, lui, il se prend des clients, il fait le tour, il vient fouiller dans nos clients, finalement, puis il dit: Moi, ce n'est pas 40 \$ de l'heure. Parce que nous, on a une liste de prix à respecter, qu'on a déposée à la Commission lorsqu'on a eu notre permis; moi, c'est 40 \$ de l'heure, puis c'est pas mal tous ça un peu partout dans la province de Québec. Alors, lui, il fait ça à 30 \$, il fait ça n'importe comment, mais il envoie une espèce de vieux taxi puis il se sert de son permis de taxi spécialisé grand luxe qu'il n'a pas payé cher puis qui ne lui coûte pas... Autrement dit, il n'a pas d'affaire à se transformer un permis, à avoir une Cadillac ou une Lincoln de deux ans et moins; on sait très bien qu'une voiture de deux ans et moins, ça ne se peut pas, acheter ça, il faut acheter des neuves; moi, j'achète des neuves, j'ai des Cadillac neuves. Alors, il contracte, autrement dit, avec des vieux taxis qui répondent quand même à l'article 18 parce qu'ils sont des Cadillac et des Lincoln. Et puis ça fait un commerce — moi, c'est pour ça que j'en parle dans mon mémoire — je vais même jusqu'à dire frauduleux parce qu'il vient tout briser le marché.

Alors, le client, lui, il arrive puis il dit: Hein! J'ai ça moins cher. Il m'appelle: Samson, j'ai trouvé un gars moins cher que toi. Ça fait que, là, il le prend, mais à la porte il voit arriver un vieux taxi avec son enseigne d'identification dans le coffre, son taximètre pend en dessous du «dash», puis avec une vieille voiture qui ne rencontre pas les normes de taxi spécialisé, limousine de luxe seulement. Alors, c'est un peu ça, mon mémoire.

Puis moi, je me dis: Dernièrement, il y a eu un argument à l'aéroport de Québec parce qu'il y en a un à Québec qui fait ça, puis le gars a deux taxis puis il contracte comme ça. Alors, lui, il en est venu, il dit: J'ai le droit parce que, dans l'article 44.1, c'est marqué, à la fin de l'article, «de taxi spécialisé, de limousine ou de limousine de grand luxe autorisée à effectuer le service».

• (15 h 30) •

Alors, moi, où est-ce que je veux en venir, c'est qu'il faudrait enlever «ou de limousine de grand luxe autorisée à effectuer le service» parce que ça porte à confusion puis que les gens se servent de ça pour flouer le système et puis, par le fait même, nous flouer, nous autres, les entrepreneurs dans le taxi spécialisé, et la limousine de luxe, qui respectons les lois puis qui faisons exactement ce que la Commission des transports exige. Alors, c'est un peu ça que comprend mon mémoire.

Pour la clientèle, c'est très mauvais. À un moment donné, il arrive des choses. Le gars reste en panne, puis la clientèle, après ça, dit: Bah! Le taxi spécialisé, les limousines de luxe, ce n'est pas bon, ça. J'en prends, puis c'est des vieilles voitures. C'est comme des taxis, puis c'est ci, puis c'est ça. Alors, ça floue complètement le système.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, ça va, M. Samson? Merci.

**M. Samson (Guy):** Pour ce qui est de ça, M. le Président, c'est ça. J'aurais peut-être d'autres points, mais ils ne sont pas écrits.

**Le Président (M. Lachance):** De toute façon, si vous avez d'autres choses à nous dire, vous avez encore du temps.

**M. Samson (Guy):** Oui? O.K. Alors, merci. «Le titulaire d'un permis de taxi qui exploite son permis au moyen d'un taxi conforme à l'article 18 — je relis 44.1 — peut enlever l'enseigne d'identification de son taxi lorsqu'il effectue un transport dans l'exécution d'un contrat écrit conclu avec un titulaire de permis de taxi spécialisé.»

Alors, l'article commence par: «Le titulaire d'un permis de taxi qui exploite» peut contracter — je vais couper des phrases — «avec un titulaire de permis de taxi spécialisé.» Alors, moi, j'ai un argument là-dessus parce que, moi, en plus d'avoir un permis limousine, j'ai aussi un taxi Cadillac, mais qui est très beau, qui est aussi beau que l'autre, puis, à l'occasion, lorsque je suis mal pris puis que j'ai deux travaux en même temps, je contracte avec mon propre taxi qui est Cadillac, mais qui est réellement beau. Autrement dit, ce que je viens d'expliquer là, je le fais aussi, mais je le fais dans les bonnes normes.

Par contre, cet article-là m'amène un problème. L'avocat de la Commission des transports dit que le titulaire d'un permis de taxi qui exploite — puis on va plus loin — peut contracter avec un titulaire de permis de taxi. Eux ils ont décidé, à la Commission des transports, qu'un titulaire puis un titulaire, ce n'est pas le même. Alors,

moi, j'ai un permis spécialisé au nom de Guy Samson, j'ai un permis de taxi au nom de Guy Samson. Alors, ils disent... Là, il y en a un qui a trouvé cette faille-là. Alors, je n'aurais pas le droit de contracter avec mon propre taxi. Ça, je trouve ça aberrant un petit peu parce que là on rencontre réellement les normes toutes correctes, puis juste à cause de ce mot-là, «un titulaire peut contracter avec un titulaire», alors, eux autres, ils disent: Si on va en Cour avec ça puis si on amène ça devant un juge, le juge va dire: Un titulaire qui fait affaire avec un titulaire, ça ne peut pas être le même. Comprenez-vous? Alors, moi, ça m'amène... Là, je suis en train de changer le nom d'un de mes permis, puis ça me coûte 2 000 \$. En tout cas, c'est toute une histoire pour absolument rien parce que c'est la même chose. Moi, je trouve que le 44.1 devrait être plus clair sur ce point-là aussi. O.K.?

Puis, s'il me reste du temps, j'ai un troisième point. Moi, j'ai fait la visite de Jacques Chirac le 2 septembre. J'avais besoin de 42 véhicules — Quatre minutes? — alors, ça prenait 42 véhicules. Les gens de la France m'ont demandé, ils ont dit: Guy, tu vas nous louer ça. Tu vas nous louer 22 vans, des minivans — eux autres, ils appellent ça des monospaces — sept passagers. Alors, ils ont dit: Tu nous loues ça puis tu prends des chauffeurs.

Alors, moi, je suis dans le domaine depuis 21 ans. J'ai dit: On a des vans en ville, des taxis qui ont des permis en bonne et due forme puis qui font du bon travail puis qui sont propres, bien habillés. Oui, mais il dit: Nous autres, on ne veut pas d'enseigne sur le toit. On ne veut pas d'enseigne. Ça fait que là, il dit: Tu loues 22 vans Budget. Là, j'ai eu un problème, M. le Président. Pour réussir à faire ça, ça a été un tour de force. On est même un petit peu passé à côté de la loi. Je suis allé voir les gens à la Commission, je suis allé voir les gens à la SAAQ, je suis allé voir les gens au ministère. J'ai dit: Là, là, on a Jacques Chirac qui vient ici. Ça prend 42 véhicules, puis ça me les prend pas de dûme. Toutes ces voitures-là — ça touche encore le 44.1 — ne rencontrent pas la norme 18. Ce n'est pas des Cadillac ou des Lincoln.

Et moi, je dis que le gouvernement, ici, vous autres qui êtes en place, on pourrait faire une exception à la loi pour que dans un événement — on appelle ça des événements spéciaux — on puisse... Mais, on pourrait, là, ça ouvre la porte, peut-être, à la fraude, puis tout ça, mais il faudrait que ça soit rigide. Peut-être, quand l'entrepreneur en limousine a un travail à faire de plus de 10 voitures, il y aurait une annexe au règlement qu'il pourrait faire enlever les enseignes d'identification sur des voitures lorsqu'on a un gros contrat à faire. Ça, je trouve que ça serait une bonne idée aussi parce que là, on a l'air fou.

Je disais aux gens de la France, je communiquais avec Paris puis je disais: Ouais, mais on ne peut pas. Nous autres, la loi, puis tout ça... Bien, ils disaient: Loue-les. Ça fait que j'aurais loué une quarantaine de véhicules puis j'aurais probablement pris les mêmes chauffeurs de ces titulaires de permis de taxi là en bonne et due forme pour conduire les voitures. C'est complètement aberrant. Alors que moi, je tenais à ce que les véhicules, les permis, ils travaillent; les gars ont assez de misère comme ça. J'aime

mieux faire travailler les gens en place, les gens qui sont bien assurés, qui connaissent la ville, etc. Alors, si on loue des véhicules puis qu'on met n'importe qui là-dessus, on va avoir des problèmes à effectuer le service puis on va passer pour des gens qui ne sont pas organisés aux yeux des étrangers qui visitent ici.

**Le Président (M. Lachance):** Merci, M. Samson, c'est intéressant. Alors, je cède la parole au ministre délégué aux Transports et député d'Arthabaska. Parce que vous ne me semblez pas connaître tous les parlementaires, il y a la porte-parole de l'opposition officielle, le député de l'Acadie — c'est un comté de Montréal — il s'appelle Yvan Bordeleau; il y a Mme la députée de Jean-Talon, Mme Margaret Delisle; il y a mon collègue, ici, à côté du ministre, Gabriel-Yvan Gagnon qui est le député de Saguenay; Serge Deslières qui est le député de Salaberry-Soulanges, dans l'ouest du Québec; et, finalement, le député d'Abitibi-Est qui s'appelle André Pelletier, et moi-même, je suis le député du comté de Bellechasse, Claude Lachance. Alors, M. le ministre.

**M. Baril (Arthabaska):** Merci, M. le Président. M. Samson, vous amenez des situations bien concrètes, et on s'aperçoit que vous êtes un gars de métier. mais la question que je me pose quand vous dites: Il y a des gens qui... Admettons que, moi, j'ai besoin d'un service de limousine. Je vous appelle ou j'appelle quelqu'un... parce que j'espère... pas j'espère, mais j'attends d'avoir une limousine en face de la porte, puis il m'arrive un tacot. Parce que vous dites: Il y en a d'autres qui peuvent utiliser ça puis ils n'auront pas le genre de véhicule que vous avez. Il me semble que, s'il m'arrive un tacot, peut-être que je charrie un peu, là, mais s'il ne m'arrive pas le genre de véhicule...

**M. Samson (Guy):** C'est pas mal ça.

**M. Baril (Arthabaska):** Non, mais, si je lui demande une limousine puis il m'arrive un autre véhicule en face de ma porte, je vais dire: Ce n'est pas ça que j'ai demandé. Donc, ça m'étonne un peu, ce commentaire-là de vous, que je ne nie pas, là, mais j'aimerais ça que vous expliquiez un peu si... Quand tu demandes quelque chose, tu t'attends que ce soit ça qui arrive. Quand tu demandes un service, tu n'en attends pas un autre, tu espères que c'est ça qu'il va t'apporter. Comment ça se fait que les gens acceptent pareil ce véhicule qui ne répond pas à leur désir?

**M. Samson (Guy):** Oui. Nous, on s'est développé de la clientèle en taxi spécialisé classe affaires. Les chauffeurs qui voudraient faire ça ou les propriétaires de taxi, les titulaires, ils disent: On voudrait faire la même chose, mais il faut se transformer un permis, ça coûte 50 000 \$. Il faut acheter une Cadillac neuve ou une Lincoln neuve qui coûte 55 000 \$ à 60 000 \$. O.K.? Eux autres, ils disent: J'aimerais ça faire comme lui, mais passer à côté du règlement. Alors, ils se fient sur le

règlement 44.1, mais, en tout cas, ils se débrouillent en achetant une grande limousine, comme je vous ai expliqué, puis là ils ont des vieilles voitures. Là, ils arrivent chez le client avec ça, puis là le client... Eux autres, ils font du PR, ils vont voir des clients, le client dit: Regarde, moi, je suis moins cher avec telle compagnie, je suis moins cher que lui. Ils ne respectent pas le 40 \$ de l'heure, ça fait que le client dit: Ah! C'est un bargain, je le fais. Mais le gars, il va à Montréal une fois. Parfois, il peut dire: Ça va. Puis la deuxième fois, à un moment donné, il voit que ce n'est pas le même service, puis il perd le client éventuellement, mais ça fait du dommage considérable. Puis il y a des clients qui ne connaissent pas ça beaucoup. Ils embarquent dans la voiture, ils trouvent qu'ils sont assez bien assis, le reste, bien, si la voiture a 400 000 km puis elle a 12 ans puis elle n'est pas bien chaussée puis que... le gars ne le voit pas. Tu sais, il y a bien des hommes d'affaires qui ne s'occupent pas bien, bien de ça. Ils disent à la secrétaire: Appelle-moi un taxi spécialisé, je vais aller à Montréal demain. Alors, tu sais, tout ça fait que ça floue le système. À un moment donné, là, il a une «bad luck». Tu sais, les vieux chars, à un moment donné, ça tombe en panne, ou il arrive des choses. Le chauffeur ne respecte pas les normes que la Commission des transports demande. Alors, le gars qui est titulaire d'un permis de taxi, il prend le chauffeur qu'il a, de nos jours, là. Ça fait qu'à un moment donné ce n'est pas toujours le chauffeur idéal.

**M. Baril (Arthabaska):** Oui, mais, en tout cas, ça m'étonne de voir que le marché ne s'épure pas lui-même. Si tu es mal servi une fois, tu vas te surveiller pour la deuxième fois. Il faut que les prix soient vraiment réduits, coupés, pour être capable de continuer à être mal desservi en soi.

**M. Samson (Guy):** Oui, votre question est bonne. Puis pour moi aussi, c'est une interrogation. À Montréal, c'est épouvantable comment ça fonctionne comme ça. Encore pire qu'ici. La ville est grosse, puis j'en vois, j'en vois, j'en vois. C'est les taxis qui font la job des TS, tu sais. Puis les gars, ils spottent des Cadillac à 10 000 \$, mais ce n'est pas bon pour notre commerce, puis ce n'est pas bon pour la clientèle. Je ne sais pas pourquoi ça ne s'épure pas plus vite que ça; ça devrait s'épurer plus vite que ça. Parce que dans le taxi spécialisé à Montréal, il y a 56 permis, je crois, ici on est cinq à Québec, cinq permis, puis c'est de la belle voiture, c'est de la belle qualité. Ça, vraiment, moi, je félicite même les gens du ministère. Ce système-là pour un service de plus haut de gamme que le taxi, je pense que ça fonctionne bien. Moi, je vis là-dedans maintenant depuis cinq ans, puis c'est un bon système.

**Une voix: ...**

• (15 h 40) •

**M. Samson (Guy):** C'est ça. Il y a des gens qui passent à côté du règlement. Ça va probablement s'épurer à la longue. Peut-être du fait qu'il n'y a pas assez de permis spécialisés encore. Quoique, ici, à Québec, à un

moment donné, on est trop, à un moment donné il en manque. Puis vous voyez, quand il y a des travaux à faire, qu'il y a des grandes visites, ça prend une dizaine de voitures, ici, à Québec, on est en problème. Il faut aller contracter avec des taxis, puis on prend les plus beaux. Bon. On s'organise comme ça. Je ne sais pas pourquoi ça ne s'épure pas. Je ne peux pas répondre comme il faut à votre question.

**M. Baril (Arthabaska):** Avec ce que vous nous avez apporté, il semble que ça serait dans la réglementation qu'il faudrait resserrer, plus que dans la loi comme telle, là. Parce que c'est des articles de règlement que vous nous avez mentionnés, qui sembleraient faire problème.

**M. Samson (Guy):** Oui.

**M. Baril (Arthabaska):** Ici, vous avez dit qu'il y a cinq permis de limousine à Québec?

**M. Samson (Guy):** Court. Taxi court.

**M. Baril (Arthabaska):** Taxi court.

**M. Samson (Guy):** Oui. Je crois qu'il y en a huit ou neuf, des longs.

**M. Baril (Arthabaska):** Est-ce que c'est limité, contingenté, ou si c'est parce qu'il n'y a pas de demande?

**M. Samson (Guy):** Dans le moment, pour le territoire, l'agglomération A-36, ils ont limité à 22, puis, si je ne me trompe pas, on est 14. Il y a de la place encore pour plusieurs autres, tandis qu'à Montréal ils ont atteint un quota. Ils sont en train de débloquer, ça a l'air, à 56 permis; en tout cas, il y a une demande à cet effet. Mais, non, ce n'est pas bloqué ici pour le moment.

Mais il y a des coûts, c'est très onéreux. Là, il y a des choses à respecter dans le taxi spécialisé. Moi, lorsque je n'ai pas de client, le taxi est dans le garage chez moi. Puis c'est dans la loi, il faut que je donne à la Commission l'adresse où la voiture est stationnée lorsqu'elle ne travaille pas. On n'a pas le droit au maraudage ici, à Québec, en tout cas. On n'a pas le droit d'aller à l'aéroport, on n'a pas de file pour les limousines spécialisées ici. Alors, on travaille fort pour monter ça, on travaille fort pour garder notre clientèle, puis là, bien, comme je vous l'ai dit, on a des trous dans la loi, tout le monde passe à côté puis ils viennent nous mettre des bâtons dans les roues. C'est difficile à vivre, ça.

**M. Baril (Arthabaska):** C'est bien. Je vous remercie de vos commentaires.

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

**M. Bordeleau:** Oui, merci. Juste peut-être clarifier un point avant d'aborder certains des aspects que vous

avez soulevés. Vous dites dans votre mémoire, là: «Je représente, par ma demande, l'ensemble des entrepreneurs dans le domaine limousine, Québec-Montréal.» Est-ce que je dois comprendre que la situation que... C'est la première ligne de votre mémoire. Quand vous dites que vous représentez par votre demande l'ensemble des entrepreneurs, vous n'êtes pas représentatif dans le sens... vous n'avez pas un mandat de représenter?

**M. Samson (Guy):** Non.

**M. Bordeleau:** À cause de votre expérience, vous dites: C'est un peu semblable pour les autres. C'est ça?

**M. Samson (Guy):** J'ai beaucoup d'amis en limousine à Montréal, je contracte avec eux autres, on s'échange des services.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, c'est ça...

**M. Samson (Guy):** Alors, tous ces gens-là m'ont dit: On t'appuie Guy, vas-y...

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, je comprends.

**M. Samson (Guy):** ...puis on veut que ça soit comme ça.

**M. Bordeleau:** Les deux permis, bon, grand luxe et taxi spécialisé, si je comprends bien, le taxi spécialisé, c'est la limousine courte. C'est ça?

**M. Samson (Guy):** Courte.

**M. Bordeleau:** O.K. Puis le grand luxe, c'est celui de...

**M. Samson (Guy):** C'est les longues voitures à 340 cm et plus. Spécialisé, c'est 280 cm.

**M. Bordeleau:** En gros, c'est à Québec et Montréal que c'est localisé, ça, les limousines? Il n'y en a pas en province, tout ça? Il n'y a pas d'autres endroits?

**M. Samson (Guy):** Je pense qu'il n'y en a pas en province. Je ne suis pas sûr, là.

**M. Bordeleau:** O.K. Si on regarde Montréal, Québec, il y a combien de limousines grand luxe et combien de TS? Ensemble, les deux, à peu près.

**M. Samson (Guy):** Bien, je sais qu'à Montréal, si ma mémoire est bonne, c'est 52 permis spécialisés. Puis grand luxe, je ne peux pas vous le dire. D'après moi, il y a une cinquantaine de grand luxe aussi à Montréal, tandis qu'à Québec il y a cinq voitures courtes, il y a cinq permis courts puis il y a huit ou neuf longues. Je ne me trompe pas beaucoup en vous disant ça, mais je ne les sais pas tous.

**M. Bordeleau:** Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle... C'est parce que j'essaie de voir, là. Il y a deux catégories de permis de limousine. Il y en a un pour lequel il faut que vous ayez — TS, là — un permis de taxi que vous modifiez.

**M. Samson (Guy):** Qu'on demande à la Commission de modifier en permis spécialisé.

**M. Bordeleau:** Pourquoi, les grand luxe, ce n'est pas le même fonctionnement? Pourquoi ce n'est pas des permis de taxi spécialisés grand luxe?

**M. Samson (Guy):** C'est ce que je me demande.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, vous n'avez pas de réponse.

**M. Samson (Guy):** Oui. Par contre, la loi, aujourd'hui, nous autorise à prendre un permis et à le transformer pour faire un grand luxe. O.K. Mais les gens prennent plutôt l'option de — il y a deux options — payer 5 000 \$ par année à l'immatriculation parce que ça coûte moins cher comme ça. Parce que, si on prend 50 000 \$ puis l'intérêt sur 50 000 \$, 10 %, c'est 5 000 \$ par année, alors... Le ministère ou la Commission, ils ont fait ça pour que ce soit ça aussi, pour que la personne ait le choix. Ce n'est pas tout le monde qui a les moyens d'investir 50 000 \$ puis de spécialiser comme on le fait.

**M. Bordeleau:** Est-ce qu'il y a des...

**M. Samson (Guy):** Tandis que dans la limousine courte, on est obligé de le faire, on est obligé de transformer un permis. Ça, c'est plus onéreux.

**M. Bordeleau:** C'est quoi, la différence de tarif grand luxe et TS?

**M. Samson (Guy):** La différence de tarif?

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Samson (Guy):** Elle est le double. Ça, c'est un autre point.

**M. Bordeleau:** Elle est le double.

**M. Samson (Guy):** Oui. Bien, dans le moment, c'est 40 \$ pour le TS spécialisé, de l'heure, le prix de base, là; on n'a le droit de rien faire en bas de 40 \$; même si c'est un transfert de cinq minutes de l'aéroport, c'est 40 \$ plus taxes, ça fait 46,01 \$, puis les limousines allongées, c'est 80 \$, le minimum. Alors, le gars qui a un permis d'allongée, comme je vous disais tantôt, qui a acheté 7 000 \$ une vieille Cadillac puis il a son 5 000 \$, il paie son 5 000 \$ à chaque année, il contracte avec des voitures courtes, à n'importe quel prix. Comprenez-vous? Quand on contracte avec une

allongée à 80 \$, on serait supposé charger 80 \$. C'est une autre affaire, ça qui...

**M. Bordeleau:** C'est ça. C'est pour ça que, tout à l'heure, vous mentionniez: Les gens coupent les prix; au lieu de 40 \$, ils chargent 30 \$, et puis... Mais, s'il y a un tarif de fixé, à partir du moment où il a un contrat avec un taxi, à ce moment-là, il joue le rôle, supposons, de TS, bien, il devrait normalement avoir le tarif TS, à ce moment-là, puis ce n'est pas le cas.

**M. Samson (Guy):** Non, mais il y en a qui le font, il y en a qui ne le font pas.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, mais, je veux dire, ce n'est pas généralisé, là.

**M. Samson (Guy):** Non, non. Non, non.

**M. Bordeleau:** Puis c'est la même chose dans le grand luxe?

**M. Samson (Guy):** La même chose dans le grand luxe. Ils sont obligés de charger 80 \$, mais...

**M. Bordeleau:** Mais ils ne le chargent pas tous.

**M. Samson (Guy):** Pas tout le temps.

**M. Bordeleau:** S'ils passent des contrats avec des taxis ordinaires qui répondent aux spécifications de l'article 18...

**M. Samson (Guy):** C'est «at large». Ils font le prix qu'ils veulent, puis ce n'est pas grave en autant qu'ils nous enlèvent la job à nous autres.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Samson (Guy):** C'est ça. Il y a des forfaits qui existent, aussi. On a des forfaits Québec-Montréal, puis tout ça, ça représente moins que 40 \$ de l'heure, à un moment donné, mais c'est des forfaits qui sont déposés à la Commission, et c'est accepté par les commissaires de la Commission de transport.

**M. Bordeleau:** Est-ce que deux sortes de catégories de permis, mettons, pour le grand luxe et le TS... je comprends qu'il y a des différences, là, mais est-ce que ça ne pourrait pas être opéré, au fond, par une seule catégorie de permis où les gens peuvent offrir aux clients, à l'intérieur d'un permis, des TS ou du grand luxe? Pourquoi il y a deux catégories puis on tient ça comme ça? Est-ce que ça ne pourrait pas être un seul permis, et puis éviter peut-être, à ce moment-là, ce que vous mentionnez comme façon de procéder où on achète un...

**M. Samson (Guy):** Bien, moi, je pense que ça serait pire.

**M. Bordeleau:** Ça serait pire?

**M. Samson (Guy):** Oui.

**M. Bordeleau:** O.K. Pourquoi?

**M. Samson (Guy):** Bien, à moins qu'on puisse dire — on en a parlé justement tantôt — qu'un permis de grand luxe deviendrait obligatoirement un permis de taxi transformé de l'agglomération la plus populeuse.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, bien, ça seraient les mêmes conditions, là.

**M. Samson (Guy):** Si c'étaient les mêmes conditions, moi, je ne serais peut-être pas en désaccord avec ça. Mais, par contre, une catégorie d'allongée est à 80 \$ de l'heure. Est-ce qu'il va contracter avec un taxi qui répond à la norme 18 à 80 \$ de l'heure? Le client ne prendra jamais ça. Il y en a qui le font à Montréal, puis tout, ils disent: Ah! je respecte la loi, moi, je charge 80 \$. Connaissez-vous quelqu'un qui va payer 80 \$ tandis qu'il peut l'avoir à 40 \$, le vrai permis, puis là c'est un taxi déguisé puis il va payer 80 \$? Les gars font ce qu'ils veulent. C'est pour ça, l'allongée et la courte, qu'il y a deux catégories de prix, puis c'est plus facile d'avoir un permis d'allongée à 5 000 \$ par année que d'avoir un permis de transformée. Vous voyez comment c'est, là?

**M. Bordeleau:** Oui, je comprends, mais, s'il existe actuellement 58 permis de grand luxe, 50 à Montréal, huit à Québec, vous me dites, là...

**M. Samson (Guy):** Oui, cinq à Québec. Ah! dans le grand luxe, oui.

**M. Bordeleau:** Dans le grand luxe. Si ça existe actuellement, c'est qu'il doit y avoir du monde qui les prend, ces 58 grand luxe là.

**M. Samson (Guy):** Ils paient leur 5 000 \$ par année.

**M. Bordeleau:** Non, non, mais il doit y avoir des clients qui sont prêts à payer 80 \$ de l'heure.

**M. Samson (Guy):** Ah! oui, oui. Dans le grand luxe, oui.

**M. Bordeleau:** Donc, que ce soit, mettons, à l'intérieur d'un seul type de permis, là il resterait à déterminer si c'est un permis de taxi transformé ou un autre type, mais, si les règles sont les mêmes pour les deux types, TS et puis grand luxe, il devrait y avoir du monde qui va continuer à vouloir grand luxe. Parce qu'actuellement ils paient 80 \$, puis pourquoi ils ne paieraient pas 80 \$? Ils ne veulent pas avoir une Cadillac ordinaire, ils veulent avoir une limousine.

**M. Samson (Guy):** Une grande longue.

**M. Bordeleau:** Alors, ça continuerait à exister aussi, ou bien donc le marché n'est pas là. Mais, s'il y en a 58, il doit y avoir un marché.

**M. Samson (Guy):** Parce que, moi, je vois ça... Vous avez du taxi régulier, vous avez du taxi spécialisé, limousine de luxe, courte, vous avez le taxi-limousine allongé, le grand luxe. C'est trois sortes de clientèle. Je ne connais pas d'hommes d'affaires, moi, qui prennent une grande limousine de 40 pi, blanche, pour aller signer un contrat à Montréal, ils n'en veulent pas: Guy, n'arrive jamais avec ça, je n'embarquerai pas. La limousine allongée, c'est les fins de semaine, c'est les mariages, c'est les parties, c'est aller au hockey au Centre Molson, c'est tout du travail comme ça. Ce n'est pas pareil, ce n'est pas la même clientèle du tout, du tout, du tout. Puis, les gens, bien, malheureusement, ceux qui ne travaillent pas tellement droit, bien...

**M. Bordeleau:** Est-ce que le chiffre d'affaires qu'un propriétaire peut faire avec une grand luxe est semblable à celui qu'une personne peut faire avec un TS, ou bien donc si le chiffre d'affaires va être meilleur TS que grand luxe? En dépit de la différence, là...

• (15 h 50) •

**M. Samson (Guy):** Ça doit se ressembler, probablement. Mais, moi, je n'en ai pas de grand luxe. Moi, j'en contracte des grand luxe pour 20 000 \$ et quelque par année, puis je n'en ai pas parce que je vois que ce n'est pas intéressant assez. Alors, d'après moi, les grand luxe, les gens, je pense qu'ils ont plus de misère à vivre avec ça quand ils ont juste ça.

**M. Bordeleau:** O.K. Je vais laisser la parole, pour la balance du temps que j'ai, à ma collègue députée de Jean-Talon qui est porte-parole pour le tourisme.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, allez-y, madame. Il reste deux minutes.

**Mme Delisle:** Je suis un petit peu confuse, M. Samson, sur la question du permis transformé, quant à la différence de coût par rapport au permis de taxi spécialisé. J'ai compris que vous avez dit que le grand luxe, de toute façon, c'est une catégorie d'utilisateurs, finalement, qui sont un petit peu à part, mais la personne qui souhaite prendre un type limousine mais plus discrète et qui veut un plus grand confort va vous demander un...

**M. Samson (Guy):** Un taxi spécialisé.

**Mme Delisle:** ...un TS. Un spécialisé. Bon.

**M. Samson (Guy):** Ça s'appelle spécialisé de luxe.

**Mme Delisle:** Je m'excuse pour le vocabulaire, là. Spécialisé. Vous avez fait référence dans votre intervention

aux coûts pour la transformation de votre permis de taxi en permis spécialisé. Vous semblez dire qu'il y a des gens qui, évidemment, font du maraudage. Ça, j'ai compris ça. Pouvez-vous m'expliquer la différence entre le coût d'un taxi... le permis de taxi, mettons, à Sainte-Foy, coûte quoi, 30 000 \$ et quelque? Vous, ça ne vous coûte toujours bien pas juste 5 000 \$ pour avoir un permis de taxi transformé? Il y a quelque chose que je ne comprends pas dans ça.

**M. Samson (Guy):** C'est ça, je vois que... Le permis à 5 000 \$ par année, c'est seulement les grandes voitures allongées qui peuvent avoir ce type de permis là.

**Mme Delisle:** Mais les autres? Alors, votre autre, là?

**M. Samson (Guy):** Un permis de taxi de Québec aujourd'hui, je ne sais pas, ça se vend peut-être 45 000 \$.

**Mme Delisle:** Mettons que c'est 40 000 \$. Mais, pour être spécialisé, ça vous coûte-tu plus cher?

**M. Samson (Guy):** Pour être spécialisé, il faut acheter un permis à 40 000 \$, de Québec, de A-36, et s'adresser à la Commission pour le transformer en TS. Alors, c'est le même permis, mais il faut en avoir un.

**Mme Delisle:** Pouvez-vous faire du taxi aussi, ou vous faites juste...

**M. Samson (Guy):** Non, on ne peut pas le faire.

**Mme Delisle:** Alors, c'est l'un ou l'autre. Alors donc, ce que vous suggérez puis ce que vous proposez, ce serait une certaine équité à l'égard de votre industrie par rapport à ce que les autres font aussi? Si les chauffeurs de taxi ordinaires, ceux qui font du transport ordinaire... Je pense qu'il y a quelqu'un qui a un téléphone qui sonne...

**M. Samson (Guy):** C'est le mien, je devrais le laisser faire. Ha, ha, ha! Ce n'est pas le temps, là.

**Mme Delisle:** Ah bon! Ha, ha, ha! Alors, si le chauffeur de taxi, lui, a des règles... il y a des règles qui doivent être suivies, autant dans votre domaine que dans l'autre domaine. Qu'est-ce que vous proposez? Vous proposez plus de rigueur? Un amendement, évidemment, à l'article 44.1? Mais, en fait, ce que vous avez soulevé, finalement — je m'excuse, j'ai été distraite par votre téléphone — c'est autant de rigueur dans l'utilisation du taxi ordinaire face à votre industrie à vous, votre spécialisation à vous, que vous devez respecter à l'égard de leur... C'est-u clair? Non?

**M. Samson (Guy):** Non. Ha, ha, ha!

**Mme Delisle:** Je n'ai plus de temps, là, hein? J'ai-tu encore du temps? Non?

**Le Président (M. Lachance):** Bon, écoutez...

**Mme Delisle:** Vous, vous êtes tenu de respecter à la lettre ce qu'il y a dans votre permis. Vous demandez à ce que les autres fassent la même chose, qu'ils ne viennent pas faire du maraudage, qu'ils ne viennent pas chercher...

**M. Samson (Guy):** Absolument, c'est ça.

**Mme Delisle:** ...et qu'ils soient soumis aux mêmes règles que...

**M. Samson (Guy):** Et se servir de 44.1, la dernière phrase qui dit «ou de limousine grand luxe».

**Mme Delisle:** Mais pas assez clair.

**M. Samson (Guy):** C'est parce que ça rouvre la porte à ceux-là qui veulent passer à côté du système. Ils disent qu'un permis de taxi spécialisé, comme moi, peut se servir d'un taxi régulier en autant que ce soit une Cadillac, Lincoln, l'article 18, pour se dépanner parfois. Alors, un taxi spécialisé qui coûte 40 000 \$...

**Mme Delisle:** Mais c'est quoi les parfois, c'est quoi les exceptions?

**M. Samson (Guy):** C'est quand on a des gros contrats, que ça prend 10 voitures d'un coup sec, cinq voitures. Là, ici, vous voyez, on en a cinq à Québec. Parfois, on engage des taxis, des Lincoln, on leur fait enlever leur dôme sur le toit pour qu'ils deviennent un peu comme un taxi spécialisé comme nous, puis là on fait le travail. Ça prend huit voitures, on est juste cinq, on en engage trois puis on est correct pour cette fois-là. Mais, ici, une petite ville comme Québec, on est obligé un peu d'agir comme ça. Tandis qu'il y en a qui s'achètent un permis à 5 000 \$ par année — ils ne paient pas 40 000 \$ ou 50 000 \$ — avec une voiture allongée puis ils se disent en loi, ils se disent corrects avec le règlement 44.1 pour contracter avec les taxis.

**Mme Delisle:** O.K., c'est les voitures allongées, ce n'était pas les autres. Excusez-moi.

**M. Samson (Guy):** C'est parce que le 44.1 dit bien... Je vais vous le dire, la dernière phrase, c'est «avec un titulaire de permis de taxi spécialisé». On peut contracter avec un titulaire de permis de taxi spécialisé, de limousine ou de limousine grand luxe autorisée à effectuer le service. «Autorisée à effectuer le service», moi, je n'ai jamais compris ce que ça voulait dire. Puis on a été en commission, puis on en a parlé, puis on a eu des discussions là-dessus. En tout cas, vous voyez, là, «peut, par contrat écrit conclu avec un titulaire de permis de taxi spécialisé — comme moi — de limousine — ça, c'est comme moi — ou de limousine grand luxe — ça, c'est les longues». Ça, c'est de ce bout de phrase là que les gens se servent pour venir flouer le système et embarquer les taxis

dans le taxi spécialisé dans la province de Québec. Puis ils font n'importe quoi, la pluie puis le beau temps, des vieilles voitures, des prix, n'importe quoi. C'est ça, mon intervention est pour ça. Moi, ce que je voudrais, c'est qu'on enlève le «ou de limousine grand luxe autorisée à effectuer le service». Ça ne devrait pas être là, d'après moi. Ça vient mettre tout à l'envers le système qui est bien fait d'avance.

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

**M. Deslières:** Merci, M. le Président. M. Samson, dans le fond, le phénomène que vous venez de décrire devant la commission, vous dites qu'il y a une concurrence déloyale. Essentiellement, c'est ça, un phénomène qui se produit à Montréal, à Québec. On va laisser faire Montréal, on voit les gens demain, l'Association des limousines de Montréal; on leur posera des questions à eux demain pour la question de Montréal.

Québec. Vous nous dites: cinq ou six TS, sept, huit GL, grand luxe. Le phénomène que vous nous avez décrit, ça passe depuis des années et des années versus 44.1?

**M. Samson (Guy):** Oui, oui.

**M. Deslières:** Oui. C'est quoi la conséquence pratique? Combien est-ce qu'il y en a de voitures qui ont piraté ou détourné le règlement? C'est quoi l'évaluation que vous en faites? Ça se fait à tous les ans?

**M. Samson (Guy):** Bien, ça se fait à toutes les semaines, ça se fait à tous les jours.

**M. Deslières:** À tous les jours.

**M. Samson (Guy):** Oui. L'ampleur de ça, à Québec, est moins grande; à Montréal, c'est plus grand. Alors, là... Pardon?

**M. Deslières:** L'ordre de grandeur à Québec — Montréal, on va leur poser des questions demain — ça donne quoi? Parce qu'il y a cinq, six TS puis sept, huit... Ça a donné quoi, ce phénomène que vous venez de nous décrire? C'est quoi l'ampleur, aujourd'hui, qu'on peut constater versus la porte de côté qu'ils ont prise?

**M. Samson (Guy):** Moi, je pense que ces gens-là qui font du taxi spécialisé sans avoir de permis, par toutes sortes de moyens, à Québec, viennent nous chercher peut-être 200 000 \$ de chiffre d'affaires. À Montréal, on pourrait peut-être parler de 1 000 000 \$.

**M. Deslières:** 200 000 \$?

**M. Samson (Guy):** Oui. Qui devraient venir à nous autres qui nous sommes spécialisés puis qui rencontrons toutes les normes.

**M. Deslières:** C'est combien de voitures?

**M. Samson (Guy):** Bien, quatre ou cinq à Québec puis une vingtaine à Montréal.

**M. Deslières:** O.K. Maintenant, par rapport à ce phénomène-là que vous nous avez si bien décrit, vous avez fait des représentations? Vos associations, vos représentants ont fait des représentations au cours des années versus le ministère ou la Commission?

**M. Samson (Guy):** Non.

**M. Deslières:** Non. Vous n'avez pas demandé...

**M. Samson (Guy):** Dans la limousine, on n'est pas représenté du tout. On est chacun entrepreneur, là.

**M. Deslières:** Combien y a-t-il d'entrepreneurs ici, à Québec?

**M. Samson (Guy):** Bien, à Québec, je pourrais vous dire deux. Par contre, moi, j'ai un permis, l'autre a quatre permis; l'autre, dans ses quatre permis, il vient d'en vendre deux, mais les types sont attachés à sa compagnie. En tout cas, c'est deux à Québec.

**M. Deslières:** Globalement, l'industrie de la limousine n'a jamais fait de représentations formelles via les associations. Il n'y a aucune association, ni à Québec ni à Montréal?

**M. Samson (Guy):** Non. En fait, moi, ici, à Québec, je fais partie de la Ligue de taxis de Québec, mais c'est les taxis, alors, pour les limousines, c'est tellement peu qu'on... Non, il n'y a pas eu de représentations.

**M. Deslières:** Aucune représentation écrite, lettre, demande de rencontre pour dire: Écoutez, voici le phénomène. Ça n'a pas de bon sens, concurrence déloyale depuis des années, porte de côté. On vous demande d'agir, de corriger par voie réglementaire ou par voie législative. Je ne suis pas pour tout analyser la situation sur le plan législatif, là. Jamais, concrètement, il n'y a eu des représentations? Vous êtes un peu coupable de la situation.

• (16 heures) •

**M. Samson (Guy):** Oui. Mais, moi, j'ai fait des plaintes — je vais vous expliquer le phénomène — à la SAAQ. Il faut d'abord, pour régler un problème comme ça, avant de se rendre ici — ce n'est pas tous les jours qu'on peut le faire — on s'en va à la SAAQ où il y a des contrôleurs routiers. Ces contrôleurs routiers, on leur fait une plainte écrite ou verbale. Puis, à Montréal, il y en a eu un tas de plaintes, il y en a. On n'en fait même plus, on ne s'en occupe même plus des contrôleurs routiers parce que ça ne vaut pas la peine. Parce qu'eux autres ils vont là, le gars, il dit: Regarde 44.1, j'ai une vieille limousine allongée, moi, dans la cour chez nous, avec un

TS dessus, j'ai le droit, règlement 44.1. Le voilà, le problème, là. Comprenez-vous? Ça fait qu'on n'en fait même plus, de plaintes. On les regarde passer puis on se dit, comme M. le Président l'a dit tantôt: Ils vont s'épurer. Il s'épurent aussi, mais c'est long puis ça nous cause plein de problèmes. Ça floue le système. La clientèle s'en retrouve mal servie. La clientèle se retrouve en danger à certains moments donnés aussi.

**M. Deslières:** Votre clientèle, elle vous en fait des commentaires en ce sens-là, des remarques en disant: Écoutez, on a été mal servis par rapport... sans connaître... La personne qui prend la limousine, là, elle ne regarde pas si les pneus... Embarque dedans puis on s'en va à Montréal ou on s'en vient à Québec, peu importe, là. Vous avez des commentaires?

**M. Samson (Guy):** Oui. Souvent.

**M. Deslières:** Régulièrement?

**M. Samson (Guy):** Régulièrement, oui.

**M. Deslières:** Des plaintes?

**M. Samson (Guy):** Oui, souvent, régulièrement. Peut-être pas à tous les jours mais parfois: T'étais pris, l'autre jour, t'étais engagé. J'ai pris un tel gars, il m'avait laissé sa carte à l'aéroport, puis je suis allé là. Les pneus sautaient, l'aile se promenait, j'ai eu peur, envoyé donc. Il pleuvait dans la voiture, je ne sais pas quoi. Toutes sortes de plaintes comme ça.

**M. Deslières:** Merci. J'ai fini, M. le Président, mes cinq minutes sont...

**M. Samson (Guy):** Ça va?

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, merci, M. Samson pour votre participation aux travaux de cette commission. Vous dites que vous n'avez pas eu l'occasion souvent dans le passé de pouvoir dire ce que vous aviez à dire, bien, là, c'était une belle occasion de le faire.

**M. Samson (Guy):** Bien, oui, puis je vous en remercie. Merci beaucoup.

(Changement d'organisme)

**Le Président (M. Lachance):** Alors, j'invite le représentant de Taxis de Boucherville inc. à prendre place, s'il vous plaît. Vous pouvez vous asseoir au centre, monsieur, vous allez être plus près d'un micro, là. On va vous voir mieux. Alors, bienvenue, M. Lalumière.

**Ligue de taxis de Boucherville inc.**

**M. Lalumière (Émile):** Oui, monsieur.

**Le Président (M. Lachance):** Je vous indique que vous avez un maximum de 15 minutes, vous n'êtes pas obligé de le prendre, mais, si vous avez besoin de l'utiliser pour faire valoir votre point de vue, profitez-en.

**M. Lalumière (Émile):** D'accord. Bon, moi, je viens ici pour le service qu'on donne... On va aux aéroports de Dorval et de Mirabel. On a des contrats, comme nous ont permis la loi et le ministère des Transports. Et puis, à Dorval, on a un problème. Je suis allé voir M. Daniel Boileau, je lui ai téléphoné, il était supposé me donner un rendez-vous il y a un an. Je l'ai rappelé, je lui ai dit pour son rendez-vous: Est-ce que je peux en avoir un? Il m'a dit non. J'ai dit: Pourquoi? Bien, il dit, voyez-vous, M. Lalumière, l'aéroport, ce n'est plus fédéral, c'est privé et c'est mon aéroport. Alors, je ne veux plus vous voir ni en haut ni en bas à mon aéroport. Il dit: Il y a une place de stationnement qui est là, que je loue. Bien, j'ai dit: La place de stationnement, c'est pour les taxis de Montréal et non pour nous. Alors, à ce moment-là, bien, là, il m'a dit... Puis là je lui ai parlé de mes contrats, il dit: Vous contrats sont bons, monsieur, ils sont très bons. Mais, encore une fois, il dit: C'est mon aéroport, puis je ne veux pas vous voir à mon aéroport.

Parce que, nous, on a des clients, on va les reconduire dans les aéroports, on va les rechercher, on leur donne un service personnalisé, il peuvent laisser des documents, des choses comme ça, qu'on peut aller porter à leur bureau après.

**Une voix:** ...

**M. Lalumière (Émile):** Pardon?

**Une voix:** ...déraillé.

**M. Lalumière (Émile):** Je suis déraillé?

**Une voix:** Non, il a déraillé.

**M. Lalumière (Émile):** Ah! O.K. Bon. En tout cas. C'est ça. Nous, on donne un bon service qu'on a parti il y a trois ans, moi et d'autres confrères, on a acheté des grosses voitures. Puis le client, comme j'ai envoyé des lettres un peu partout, se sent en sécurité dans notre voiture. Le client se sent en sécurité. Il peut dormir, on a des tables de travail dans des autos, il peut dormir, il peut nous laisser des choses. Comme, si on va vous reconduire à Mirabel, on peut rapporter le manteau de fourrure à la maison, les bottes, on va vous rechercher deux semaines après. Tout est dans notre cahier. Ça a l'air qu'ils ne veulent rien savoir. J'ai dit: Le Bureau du taxi nous court après. Il nous dit qu'on n'a pas le droit. Bien, il dit: Le Bureau du taxi, ça ne me regarde pas. On n'a jamais eu de problème, ça va faire 30 ans que je fais du taxi, je suis toujours allé à Dorval, on n'a jamais eu un problème gros comme ça avec la GRC. Deux fois, ça s'est adonné qu'ils m'ont vérifié. Ils ont demandé à la personne une preuve si elle s'en venait dans mon agglomération, et tout a été beau, ils ont dit: Circulez, monsieur.

Ça, c'est notre gros problème sur la Rive-Sud. On a des clients, on se fait une clientèle qu'on dessert bien, on est toujours bien habillé, l'auto est toujours propre à comparer à d'autres bazous, si on veut. On s'est fait une clientèle de gens d'affaires, puis la personne d'affaires, elle s'assoit. Quand j'ai commencé ça pour moi-même, au bout de deux semaines, il y a une cliente qui m'a dit: M. Lalumière, vous auriez dû venir me voir avant, il y avait une demande pour ce que vous faites. Son mari était obligé d'aller la chercher à Dorval parce qu'elle avait peur de s'en venir sur la Rive-Sud parce qu'elle a eu des problèmes avec des chauffeurs de taxi qui se sont ramassés jusqu'à Beloeil. Puis quand, elle, elle a fini de jouer dans ses papiers, elle lui a dit. Là, il lui a dit des bêtises, le chauffeur, parce qu'il dit que c'est elle qui aurait dû lui dire où tourner. J'ai d'autres clients, eux, se sont ramassés sur le pont Mercier. Il dit: Je n'étais pas sur le pont Champlain ou dans le tunnel, j'étais rendu au pont Mercier, je m'en venais à Boucherville. Un autre, il prend le taxi en haut, à Dorval, le chauffeur arrête pour gazer puis il lui demande sa carte de crédit parce qu'il n'a pas d'argent pour se rendre jusqu'à Boucherville.

Ça fait que, nous, on offre un service personnalisé, on s'est même fait faire des contrats, comme M. Betty m'a dit, au ministère des Transports, de les faire. Je suis allé voir un avocat qui me les a faits comme il faut, puis le Bureau du taxi ne veut rien savoir de ça. J'ai même eu une contravention parce que j'ai stationné mon auto pas de dôme, ce n'était pas pour aller chercher un client, puis j'ai une contravention — j'ai plaidé non coupable — de 100 \$ parce que j'avais quelqu'un dans l'auto et 100 \$ parce que je n'avais pas de dôme. J'ai dit: Quand on ne travaille pas, on ne devrait pas avoir de dôme et je n'en ai pas. Je suis allé récemment reconduire deux fois ma fille puis la rechercher. S'ils avaient vu mon auto, ils me donnaient encore une contravention. Ils ont fouillé ma valise, ils ont fouillé mon auto puis ils n'avaient pas le droit, le Bureau du taxi, de faire ça.

Et puis un autre problème aussi, c'est que, pour les autos, ce n'est pas l'année de l'auto qui compte, c'est surtout la propreté. Nous, les inspections, on les fait faire à Longueuil, puis je vous garantis que le gars qui rentre là puis s'il sort avec rien, il est chanceux, parce qu'ils sont sévères. Puis, tu en as d'autres que c'est des bazous, on ne sait pas comment ils font pour passer là. Ça, c'est une grosse chose.

Il y a certaines personnes, donnez-leur un taxi, puis un an après, ça va être une vraie dompe, leur taxi, même s'il est neuf, tandis que, nous, bien, on a des bonnes voitures puis on se dit que l'année ne compte pas, que c'est la propreté du chauffeur aussi. Ce n'est pas les gars avec les cheveux longs comme ça, puis tout sales, puis en running shoes, ou l'été, qui sont sur le stand puis qui se sortent les pieds au travers de la vitre pour se faire griller. Bien, c'est ça, c'est la propreté, notre problème, pour les autos, puis on ne peut pas changer — Ah! Je vous faire rire, là, c'est ça — d'auto à tous les deux ou trois ans, c'est impossible. Il faut quand même qu'elle soit rentable, cette auto-là. Moi, j'ai acheté une Cadillac puis

je donne un bon service avec, mais je ne pourrais pas la changer, puis c'est une 1993, et puis je l'ai eue à 67 000 km, puis elle est très propre. Ça fait que, pour ça, là, je me dis que c'est la propreté et les inspections. Quand ils inspectent la mécanique, ils devraient inspecter aussi pour le body, si on veut, pour les sièges, pour tout. Un gars qui se promène avec une porte d'une couleur puis une porte d'une autre couleur sur le taxi, je ne vois pas qu'est-ce que c'est que ça fait là, mais ça existe.

Ça fait que c'est ça, nos problèmes, c'est Dorval pour les taxis. Le client, c'est lui qui paie. Ils ont eu le même problème à l'aéroport de Rouyn-Noranda, ça a passé à la télévision il y a un an et demi. Le maire dit qu'il loue une place de stationnement à une compagnie qui s'appellerait Union Taxi, à Rouyn-Noranda, puis que les gens comme moi, avec un contrat, allaient chercher leurs clients. Puis là il y a eu une chicane, ils sont allés voir le maire, le maire a dit à la télévision: Je ne peux pas les empêcher. Je vous loue une place, à ceux qui sont là, mais ça ne vous donne pas tous les droits. La personne fera venir l'auto qu'elle veut parce que c'est elle qui la paie. C'est tout.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci, M. Lalumière. M. le ministre délégué aux Transports.

**M. Baril (Arthabaska):** Merci, monsieur. Vous apportez un autre volet à la problématique du taxi. Donc, vous, vous avez le droit d'aller mener un de vos clients à Dorval, mais vous n'avez pas le droit d'en ramener un autre en dehors de votre territoire, qui serait un territoire sur l'île de Montréal. Vous n'avez pas le droit?

**M. Lalumière (Émile):** C'est ça. A-1, c'est Boucherville. Je vais le reconduire, je vais le chercher, je le ramène sur mon territoire à moi.

**M. Baril (Arthabaska):** Oui, mais, je veux dire, vous allez reconduire quelqu'un mais, en retour, vous n'avez pas le droit de rapporter un autre client.

**M. Lalumière (Émile):** Non, non, on ne touche pas à d'autres. C'est simplement nos clients. Si, vous, vous me dites d'aller vous chercher dans trois jours, tel numéro d'avion et tout, moi, je le vérifie avant de partir pour voir s'il est à l'heure et je vais aller vous chercher.

**M. Baril (Arthabaska):** Êtes-vous d'accord à ce qu'on agrandisse les territoires, comme Boucherville fasse partie — je ne sais pas les numéros — du territoire de Montréal? Vous autres, c'est A-1, vous m'avez dit? Montréal, c'est-u A-3, B-4? Je ne sais pas quoi.

• (16 h 10) •

**M. Lalumière (Émile):** C'est A-12, A-5... Non, c'est simplement que le client qu'on a, ce client-là, il se sent en sécurité. Puis encore cette semaine, pas dans mon groupe à moi, dans d'autres groupes, le client a demandé un chauffeur de taxi: Voulez-vous venir me chercher, monsieur? Parce qu'il était en sécurité. Il dit: Non, je ne peux pas, ils vont me donner une contravention à Dorval.

**M. Baril (Arthabaska):** C'est quoi, le coût du permis du taxi dans le A-1 puis...

**M. Lalumière (Émile):** C'est à peu près 55 \$, 55 000 \$.

**M. Baril (Arthabaska):** Oh! 55 000 \$. Vous m'avez fait faire le saut, là.

**M. Lalumière (Émile):** Vous allez en acheter deux à ce prix-là.

**M. Baril (Arthabaska):** Il manquait des zéros, là. J'étais pour dire: Êtes-vous prêts, à ce prix-là, à payer le prix du permis de taxi à Montréal? Parce qu'il y a une marge. Montréal, c'est quoi, là? 80 000 \$? On me dit: Aux alentours de 70 000 \$, 80 000 \$.

**Une voix:** 70 000 \$.

**M. Baril (Arthabaska):** 70 000 \$. Oui, mais quand même...

**M. Lalumière (Émile):** Bien, c'est des clients qui s'en reviennent dans notre agglomération sur la Rive-Sud, des clients qu'on s'est faits, qu'on essaie de garder. Moi, le matin, puis d'autres confrères... Si je vais vous chercher chez vous, puis vous faites affaire avec moi, demain matin, vous allez avoir votre café quand vous allez arriver dans l'auto. C'est toujours ça qu'on fait.

**M. Baril (Arthabaska):** Les gens de l'aéroport de Montréal, ils sont venus ce matin puis, eux autres, ils nous démontraient que, si ma mémoire est bonne, ils ont 260 places pour les taxis, les voitures, puis c'est pigé au hasard, et après ça, eux autres, ils ont une redevance qu'ils donnent à l'aéroport, 980 \$ qu'ils remettent à l'aéroport. On a fait un calcul rapide, c'est tout près de 500 000 \$ qui leur revient, là, annuellement. Donc, avant que ça soit, je ne sais pas si on peut dire privatisé, que ça devienne... l'aéroport de Dorval, c'était-u le même fonctionnement? Est-ce que les places étaient limitées ou bien n'importe quel taxi avait le droit d'aller là?

**M. Lalumière (Émile):** Non. Ah, c'était la même chose, mais on n'a jamais eu de problème. Comme je vous dis, deux fois la GRC m'a vérifié puis ils m'ont dit: O.K., vous retournez dans votre agglomération, il n'y a pas de problème. Puis là depuis que c'est changé, ils ont mis le Bureau du taxi là-dessus puis... C'est nos clients qu'on va chercher, ce n'est pas les leurs, c'est les nôtres qui reviennent. On s'est fait des contrats comme c'est supposé d'être légal avec le client puis on va le reconduire à l'aéroport, que ça soit Mirabel, Dorval, et puis on va le rechercher. On ne prend pas les clients qui sont là, on ne fait pas de maraudage. C'est simplement nos clients aller-retour. Ça, c'est pour toute la Rive-Sud, ce n'est pas juste pour moi, là, pour A-2, pour A-1 ou je ne sais pas quoi.

**M. Baril (Arthabaska):** Au niveau de la formation, ce que le livre vert propose, des chauffeurs de taxi, des anciens et des nouveaux, c'est quoi, votre opinion là-dessus?

**M. Lalumière (Émile):** Des anciens et des nouveaux chauffeurs?

**M. Baril (Arthabaska):** Oui, c'est ça, tous ceux qui arrivent sur le marché. Est-ce que les anciens chauffeurs... Je dis «les anciens», il faut s'entendre sur les anciens. On peut être ancien puis on peut être tout jeune encore, vous savez. Ça peut faire un an ou deux ans que tu fais du taxi. C'est parce qu'on a souvent des plaintes, les gens nous disent: On prend un taxi puis on lui demande amène-nous à telle rue, il ne sait pas où est-ce que c'est. Bien des fois aussi, on a des remarques que tu es à Montréal, puis tu prends un taxi, puis le taxi ne parle même pas français. Il y a un problème, là. Vous êtes dans ce milieu-là, vous, cette information qu'on a, est-u faussée, est-u forcée un peu ou si c'est...

**M. Lalumière (Émile):** Bien, disons que, nous, l'agglomération A-1 est beaucoup plus petite que ça, là, ce n'est pas la même chose qu'à Montréal. Puis je pense bien que les dispatchers, les compagnies de dispatchers de la Rive-Sud connaissent tout Montréal, puis on a quand même les livres dans chaque auto pour savoir où on s'en va en premier. Si tu ne le sais pas, bien, tu prends le téléphone, tu prends le micro, puis tu appelles ton dispatcher, puis tu peux lui demander, puis il va te le dire elle est où, parce qu'on ne peut pas tout savoir non plus. Même le type de Montréal, s'il vient sur la Rive-Sud, lui aussi, il va falloir qu'il se débrouille, il pourrait demander à quelqu'un en passant pour demander de l'aide. Il ne peut pas tout savoir non plus.

**M. Baril (Arthabaska):** Parce que ce n'est pas dans son secteur.

**M. Lalumière (Émile):** Oui, c'est ça, c'est parce que...

**M. Baril (Arthabaska):** Ce n'est pas dans son territoire.

**M. Lalumière (Émile):** Si je vais à Saint-Jérôme, il ne faut pas trop en demander non plus, là. Moi, on va dire que je m'en vais à Saint-Jérôme ou à Saint-Hyacinthe, en rentrant tout de suite dans le centre-ville, je vais me tasser au premier garage puis je vais aller voir qu'est-ce qu'il y a, sa carte en dedans pour m'informer. Je ne commencerai pas à faire le tour de la ville pour rien. Moi, c'est ça. Puis à Boucherville, les chauffeurs, il y en a beaucoup de nouveaux. Malgré que, disons, la majorité, ils ont dans la quarantaine en montant, mais il y en a quand même... Ça, ça change. Il y en a qui sont trois, quatre ans là-dessus puis ils revendent, mais disons que c'est moitié-moitié. Mais ça commence au moins à 30 ans, en montant.

**M. Baril (Arthabaska):** C'est bien, merci.

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

**M. Bordeleau:** La situation que vous me décrivez, j'ai de la misère à la saisir, à moins que je comprenne mal le fonctionnement, et, si je me trompe, je vous prie de me corriger. Les gens d'ADM sont venus ce matin, puis ce que, moi, je comprends, c'est que, légalement, une personne de la Rive-Sud peut partir de la Rive-Sud avec un client, aller le reconduire à Dorval et évidemment elle ne peut pas reprendre de clients à Dorval, là, les ramener à leur...

**M. Lalumière (Émile):** Exact.

**M. Bordeleau:** Puis vous pouvez retourner à Dorval, prendre un client qui vous a demandé d'aller le chercher puis qui s'en va dans votre territoire à vous?

**M. Lalumière (Émile):** C'est ça, monsieur. C'est simplement...

**M. Bordeleau:** Ça, vous avez le droit de faire ça?

**M. Lalumière (Émile):** Non, ils ne veulent pas.

**M. Bordeleau:** Non, non, mais vous avez le droit de le faire. À moins que je me trompe, le droit, il existe.

**M. Lalumière (Émile):** Bon. Bien, c'est ça qu'on fait monsieur.

**M. Bordeleau:** En tout cas, ce que j'en comprends, là.

**M. Lalumière (Émile):** Si le droit existe, c'est ce qu'on fait. On a des contrats qui m'engagent à aller, vous, vous chercher. Je vous fais signer un contrat d'un an, comme on m'a dit au ministère des Transports, je m'engage à aller vous chercher.

**M. Bordeleau:** Est-ce que le problème que vous avez mentionné existe aussi à Laval? Est-ce qu'à Laval ils sont dans la même...

**M. Lalumière (Émile):** Il existe partout, monsieur.

**M. Bordeleau:** Pardon?

**M. Lalumière (Émile):** Pas seulement à Laval, partout. Les gens de Laval n'ont pas le droit plus d'aller là, ou les gens de Longueuil, à Dorval chercher leurs clients, ils vont avoir des contraventions, à 100 \$ la contravention.

**M. Bordeleau:** Est-ce que c'est parce que les gens pensent que vous prenez un pickup sur place et puis...

**M. Lalumière (Émile):** Non, non. Quand, moi, je suis allé au ministère des Transports, il m'a dit: M. Lalumière, les contrats de vos clients, gardez-les avec vous. Si vous avez une vérification, vous montrez votre contrat et puis une preuve d'identité, on va dire, de la personne à côté de vous et, si c'est la même... Mais il a dit: Assurez-vous bien que c'est la même qui est là que sur le papier. Mais excepté qu'à Dorval ils ne veulent rien savoir.

**M. Bordeleau:** Puis dans ces conditions-là que vous décrivez, vous avez le contrat, c'est la même personne, tout ça, vous avez déjà eu des tickets?

**M. Lalumière (Émile):** Non. Il ne me l'a même pas demandé. Moi, le ticket que j'ai eu, ça n'a pas d'affaire à ça. D'autres de mes confrères l'ont. Moi, tout ce que j'ai eu, c'est que j'ai stationné dans un stationnement, puis ils m'ont donné un ticket. Puis j'ai dit: Je ne travaille pas, je n'ai pas de dôme, j'ai le droit d'aller dans un stationnement comme tout le monde, j'ai payé mon stationnement. Mais ils ne veulent rien savoir. Ils ont dit: Des taxis dans le stationnement, on n'en veut pas. Si je vais vous reconduire puis vous êtes mon père ou ce que vous voudrez, ils vont me donner une contravention parce que je suis allé vous chercher. Je n'ai pas de dôme, donc je ne travaille pas.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Lalumière (Émile):** Ils ne veulent pas. Parce qu'ils disent que, si on est dans le stationnement, ils présumant qu'on s'en va chercher quelqu'un. Bien, si on s'en va chercher un de nos clients, on a nos contrats. C'est ça qu'ils nous ont dit de faire au ministère des Transports et c'est ce qu'on a fait. Mais c'est drôle, avec la GRC, on n'a jamais eu de problème pendant 25 ans. Parce qu'on s'en venait dans notre agglomération, ils n'ont jamais dit un mot.

**M. Bordeleau:** Mais, ça, quand vous allez reconduire un client, vous allez en chercher un puis vous avez votre papier...

**M. Lalumière (Émile):** C'est ça.

**M. Bordeleau:** ...vous n'avez pas de problème?

**M. Lalumière (Émile):** Non. Ils n'en veulent pas...

**M. Bordeleau:** Ils peuvent vous demander si effectivement...

**M. Lalumière (Émile):** Ils n'en veulent pas. Ils ne veulent même pas voir nos contrats. J'ai des confrères qui ont dit: J'ai mon contrat. On ne veut rien savoir.

**M. Bordeleau:** Mais ils ne vous ont pas donné de ticket?

**M. Lalumière (Émile):** Non. C'est que, moi, la seule contravention qu'ils m'ont donnée, à date, c'est parce que j'ai stationné dans leur stationnement. Parce que, quand on n'a pas d'enseigne, de dôme, notre auto devient une auto privée. On n'est pas sur le taxi, là, c'est notre auto privée pour aller faire les commissions ou n'importe quoi. Bien, la majorité de mes confrères qui en ont, ils en ont eu parce qu'ils sont retournés chercher leur client et qu'ils avaient des contrats. Mais ils ne veulent rien savoir, ni avec contrat ni pas de contrat.

**M. Bordeleau:** En tout cas. J'ai de la misère à saisir.

**Mme Delisle:** Bon. Peut-être que je vais avoir mieux compris que la fois précédente. Ce que je comprends, finalement, c'est que c'est le Bureau du taxi...

**M. Lalumière (Émile):** C'est le Bureau du taxi de Montréal.

**Mme Delisle:** ...de Montréal qui vous fait cette interdiction-là.

**M. Lalumière (Émile):** C'est ça.

**Mme Delisle:** Bon. Est-ce que c'est une entente que le Bureau du taxi a eue avec ADM ou c'est clairement et uniquement le Bureau du taxi qui a pris cette initiative-là?

**M. Lalumière (Émile):** Bien, je crois que c'est avec ADM, puisqu'il m'a dit que c'était son aéroport à lui et à lui.

**Mme Delisle:** Bon. Là, regarde, ça, c'est son interprétation. Est-ce que les chauffeurs de taxi de la région de Montréal, de l'agglomération de Montréal, ça cause problème pour eux autres, ça, le fait que vous y alliez, que vous ramassiez? Parce que vous avez un contrat... Moi, j'habite Boucherville, j'aime bien votre entreprise, puis vous habitez en plus dans ma région. Alors, je vous encourage, je signe un contrat avec vous. Est-ce que ça cause un litige avec les gens de Montréal?

**M. Lalumière (Émile):** Bien, je ne verrais pas pourquoi, parce que c'est des clients qui reviennent dans mon agglomération à moi et non leurs clients que je leur prends. Parce que, eux, ils ont le droit de venir chercher des clients à Boucherville.

**Mme Delisle:** Eux autres, ils ont le droit d'aller chercher des clients à Boucherville?

**M. Lalumière (Émile):** Bien, oui, pourvu qu'ils retournent dans leur agglomération.

**Mme Delisle:** Alors, pourquoi l'inverse n'est pas vrai?

**M. Lalumière (Émile):** Bien, c'est ce que je me demande aussi.

**Mme Delisle:** Parce que je vois des têtes qui hochent là. Bon. O.K. Ça répond à ma question.

**M. Lalumière (Émile):** Bien, c'est ça, si celui qui est à Dorval...

**Mme Delisle:** Bien, moi, je pense que vous avez un litige avec le Bureau du taxi, puis vous devriez peut-être passer par le Bureau du taxi de Montréal pour essayer de le régler. Je ne sais pas.

**M. Lalumière (Émile):** Bien, c'est monsieur de l'aéroport qui dit qu'il ne voulait rien savoir. Quand je lui ai dit que c'était le Bureau du taxi qui courait après tout le monde, il m'a dit: Ah! Le Bureau du taxi, ça ne me regarde pas. Bien, c'est drôle, lui, il me dit que c'est son aéroport à lui, et qu'il est privé, et qu'il ne veut pas me voir.

**Mme Delisle:** Moi, je pense qu'il va falloir que les gens se parlent.

**M. Bordeleau:** Ce que, moi, je comprends, c'est que l'aéroport de Montréal au fond fait affaire, puis ce matin on a fait confirmer, pour les permis qu'il donne, avec Montréal-Est, Montréal et l'ouest de Montréal. Bon. Essentiellement, les permis qu'il donne, les 260 permis, c'est des gens qui font du taxi à l'intérieur de ces trois zones là. Bon. Le Bureau du taxi de Montréal a la responsabilité de gérer ces trois zones. Ils n'ont pas de responsabilité vis-à-vis des taxis de la Rive-sud, ils n'ont pas de responsabilité vis-à-vis...

**M. Lalumière (Émile):** Ah!

**M. Bordeleau:** Non, non, les taxis de Laval. Excepté que, quand quelqu'un embarque sur le territoire, là, je comprends qu'ils peuvent regarder et évidemment surveiller. Mais la compréhension que j'en ai, c'est qu'un permis de Laval ou un permis de la Rive-Sud a le droit d'aller reconduire un client qu'il a pris dans sa région puis qu'il va conduire à Dorval pour prendre l'avion. Puis, si ce client-là qui demeure dans la région veut que la personne vienne le rechercher quand il va arriver pour le ramener dans sa région d'origine, il a le droit de le faire aussi.

• (16 h 20) •

**M. Lalumière (Émile):** Bien, ils ne veulent pas.

**M. Bordeleau:** Là, il y a un problème. En tout cas, on ne le régler pas ici, je ne pense pas, mais...

**M. Lalumière (Émile):** Parce que je me dis pourquoi eux viennent chez nous chercher des clients puis nous, on a peur d'aller chercher. C'est sûr que c'est les nôtres qui s'en viennent chez nous, mais ils ne veulent absolument pas.

**M. Bordeleau:** Avez-vous fait des démarches auprès de la Commission des transports du Québec?

**M. Lalumière (Émile):** Non, on l'a fait avec le Bureau du taxi, qui nous dit qu'il n'y a rien à faire.

**M. Bordeleau:** Non, mais le Bureau du taxi ce n'est pas... c'est le Bureau de Montréal.

**M. Lalumière (Émile):** Oui, mais on est quand même des petites ligues un peu partout, là.

**M. Bordeleau:** Oui, mais...

**M. Baril (Arthabaska):** Vous avez juste à faire une plainte par écrit à la Commission des transports qui, elle, vérifiera ça, là, la Commission des transports du Québec.

**M. Bordeleau:** Parce qu'il y a quelque chose qui ne marche pas correctement dans ce que vous me dites là...

**M. Lalumière (Émile):** Excusez, monsieur, de vous interrompre. J'ai des confrères qui passent en cour le 5 novembre pour des choses comme ça. Qu'est-ce qui va arriver en cour? Ça fait trois fois que c'est remis. Oui, oui.

**M. Bordeleau:** Mais ils passent...

**M. Lalumière (Émile):** En Cour de Montréal.

**M. Bordeleau:** Parce qu'ils sont allés chercher des clients là-bas?

**M. Lalumière (Émile):** Oui, puis ils ont des contraventions de 100 \$ ou 200 \$.

**M. Bordeleau:** Puis avec un contrat?

**M. Lalumière (Émile):** Avec un contrat.

**M. Bordeleau:** Puis ils ont eu une contravention pareil?

**M. Lalumière (Émile):** Oui, monsieur. Tout ce qu'ils vont vous répondre, le Bureau du taxi: Allez dire ça au juge. Arrangez-vous!

**M. Bordeleau:** Mais pourquoi, vous, vous n'avez pas eu de contravention quand vous aviez vos contrats et qu'eux autres en ont eu.

**M. Lalumière (Émile):** C'est parce que, moi, je ne me suis pas fait arrêter.

**M. Bordeleau:** Ah! O.K.

**M. Lalumière (Émile):** D'accord? Pareil comme là pourquoi, moi, avec une auto de taxi qui n'a pas d'enseigne, on n'a pas le droit d'aller à l'aéroport. Je paie un stationnement, c'est un stationnement public comme tout le monde. J'ai une contravention, il va falloir que je passe en cour, là. J'ai plaidé non coupable. C'est parti, ça fait au-dessus de six mois, ça. J'attends. Ça fait que le gros problème, c'est ça, nous, on veut avoir le droit d'aller rechercher nos clients qui s'en viennent dans notre agglomération. On ne s'en va pas faire de maraudage, on ne prend pas les clients des voisins, on prend ceux qui s'en viennent dans notre agglomération.

**M. Bordeleau:** Moi, je pense que la remarque que le ministre a faite tout à l'heure, ça doit être approprié, c'est... Je pense que c'est nécessaire de faire clarifier cette situation-là et, à ce moment-là, peut-être de porter à la connaissance de la Commission des transports la situation que vous décrivez. Puis à ce moment-là, la Commission des transports du Québec verra à clarifier exactement qu'est-ce qui en est.

**M. Lalumière (Émile):** Parce que, nous, on se dit qu'à Montréal ils sont plus gros que nous autres, finalement. Bien, ils peuvent nous enterrer, si on veut.

**M. Bordeleau:** La Commission des transports est indépendante des...

**M. Lalumière (Émile):** Ah bon!

**M. Bordeleau:** Elle n'est pas reliée au Bureau de taxi de Montréal.

**M. Lalumière (Émile):** Ça fait que, moi, je parle en mon nom pour ça et au nom de beaucoup de mes confrères qui ont le même problème. On s'est fait une clientèle, on a des autos propres. Puis c'est que les clients sont intéressés parce qu'ils sont en confiance. Qu'ils reviennent à 11 heures, à minuit le soir, ils ne prennent pas n'importe qui là-bas. Ce n'est pas que c'est des bandits ou des voleurs, mais ils ne prennent pas n'importe qui. Ils peuvent s'endormir puis ils savent où on s'en va. Rendu à la maison, on leur dit: On est rendu. Puis, comme je vous dis, ils peuvent laisser plein de choses. On a des sièges de bébé qu'on garde dans l'auto. Souvent, à l'aéroport, moi, j'y vais, je garde le siège de bébé, je le rapporte, puis, quand je retourne chercher mes clients, bien, j'ai le siège dans l'auto, toutes des choses comme ça. C'est des services qu'on rend.

**M. Bordeleau:** Ça va. Moi, je vous remercie.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci, M. Lalumière d'être venu exprimer vos doléances auprès de cette commission, en espérant que ça donne des résultats.

**M. Lalumière (Émile):** Je vous remercie de nous avoir fait sourire.

(Changement d'organisme)

**Le Président (M. Lachance):** J'invite Me Jean Chayer, avocat, à prendre place, s'il vous plaît. Alors, bienvenue, Me Chayer. Et, j'imagine, tel que ça vous a déjà été indiqué, vous avez 10 minutes pour votre présentation, et par la suite des échanges pourront se faire, pour un total de 20 autres minutes.

**M. Jean Chayer**

**M. Chayer (Jean):** Bonjour, M. le Président, M. le ministre, Mme, MM. les députés. Mon nom est Jean Chayer, je suis avocat de pratique privée à Montréal. Je vous remercie de l'opportunité que vous m'offrez de présenter mes réflexions personnelles sur cette industrie qui s'appelle le taxi. Mais, si j'avais été simplement un avocat de pratique, je ne serais probablement pas assis ici pour vous dire ce que j'ai à vous dire. Il y en a un petit peu plus que ça qui m'emmène ici.

Alors, le 26 juin 1967, il y a 32 ans maintenant, j'ai débuté dans cette industrie comme répartiteur, dispatcher. J'ai fait ce métier pendant quatre ans dans les deux plus grosses associations de services de taxi de Montréal. Ensuite, je suis devenu chauffeur de taxi et, six mois plus tard, je suis devenu propriétaire de taxi. À cette époque, nous étions sous la coupole juridique de la ville de Montréal. Les permis valaient 5 000 \$. Les transferts de propriété s'effectuaient en quelques heures, des fois, une journée. Aujourd'hui, les délais de transfert de propriété prennent de quatre à 10 semaines et, des fois, plusieurs mois.

J'ai suivi et j'ai vécu la consultation sur le livre blanc de 1973 et la mise en place du désormais célèbre règlement 6, en septembre 1973. J'ai participé activement à la mise en place de la Ligue de taxis de Montréal entre 1974 et 1976, parce que, là, ça a pris trois ans. J'étais secrétaire de cette ligue lorsqu'on a organisé le premier colloque provincial des ligues de taxi, qui s'est tenu à Montréal en novembre 1977.

En collaboration avec la CECM, la Commission des écoles catholiques, dans le temps — aujourd'hui, ça a changé de nom — j'ai élaboré et donné le premier cours de formation de chauffeur de taxi à Montréal, en 1978. J'ai fait mes études de droit après ça, de 1978 à 1981, à l'Université de Montréal. Et pendant mes études à plein temps, j'ai consacré bénévolement — c'est un mot qui revient à la mode — des centaines pour ne pas dire des milliers d'heures à la gestion et à la mise en place de la Coop de taxi de Montréal, qui a débuté ses opérations le 1er avril 1980. Par la suite, j'ai vendu mon taxi après les examens de l'université en juin 1981 et j'ai continué ma pratique. En 1982, en collaboration avec un confrère, nous avons élaboré les premiers règlements d'éthique professionnelle et de discipline pour les coopératives de taxi.

Aujourd'hui, je suis majoritairement procureur d'une institution financière privée qui est spécialisée dans le financement hypothécaire pour les taxis. Je dois maintenir une très bonne connaissance de l'industrie et de ses

composantes, et vous comprendrez pourquoi. Les clients proviennent d'une quinzaine de régions et d'agglomérations comprises entre Saint-Sauveur et Drummondville. Je suis en contact quotidien avec ces gens et très fréquemment avec les autorités administratives, notamment le Bureau du taxi et la CTQ. Comme le créancier hypothécaire peut, à l'intérieur de la Loi sur les transports, être appelé à tenir la place d'un propriétaire ou d'un titulaire de permis de taxi, mon rôle de conseiller prend donc toute son importance. Mon implication dans cette industrie et les contacts quotidiens avec les gens du taxi m'ont amené à concrétiser cette réflexion et à vous transmettre humblement quelques idées. Pour apporter des solutions, il faut d'abord clairement identifier le problème.

• (16 h 30) •

Je pense que les problèmes fondamentaux du taxi sont identiques à la grandeur de la province de Québec. Ce n'est pas ce qu'on entend ici depuis quelques jours, mais c'est mon opinion. Pourquoi? Parce que le permis de taxi est, premièrement, sous le contrôle de la province; parce que le permis de chauffeur de taxi est sous le contrôle de la province; parce que le permis de conduire ordinaire est sous le contrôle de la province; parce que les tarifs sont provinciaux; parce que la Commission de transport est une institution provinciale; parce que les lois sont provinciales; parce que la réglementation générale en regard des normes de sécurité, de contrôle et de construction est provinciale; parce que le Tribunal d'appel est provincial; parce que les comités d'entraide de bénévolat sont subventionnés par le provincial; parce que le covoiturage qui s'organise touche la province. C'est l'application des solutions d'un endroit à l'autre qui va différer, mais le problème, il est le même partout. C'est en voulant faire trop de distinction, à mon humble avis, dans l'identification des problèmes qu'on les gonfle artificiellement et que les solutions semblent impossibles à trouver.

Le grain de sable dans l'engrenage, il est aussi provincial, et c'est la loi. C'est les organismes publics et parapublics qui y sont reliés ou c'est la mentalité ou la méconnaissance de ceux qui les dirigent, ces organisations-là. Des articles de loi qui assomment et qui paralysent littéralement sous le couvert de l'intérêt public. Et je vais vous donner trois exemples.

L'article 28 de la Loi sur le transport par taxi, où on vous prend un chauffeur qui fait une infraction criminelle, et à l'insu de son propriétaire. N'oubliez pas que le chauffeur, il est assis pendant huit, 10, 12 heures dans le véhicule. Il fait une infraction criminelle. Le propriétaire est automatiquement blâmé, reconnu coupable, et a une suspension de trois mois. Ça, c'est la loi actuelle.

La limite dans l'évolution, parce qu'il est nécessaire de la soumettre à l'autorité. Votre Loi sur les transports, notre Loi sur les transports, si je peux dire, à son article 9 plus particulièrement, est un autre bel exemple de l'impossibilité d'agir. On vous dit: On vous donne des instruments, vous avez des instruments pour travailler et vous végétez sur... L'article 9 en est un bon exemple. Si on veut instaurer un système de transport collectif, il faudra d'abord avoir l'autorisation et la supervision de

l'Agence métropolitaine du transport, qui, à ma connaissance, n'existe pas, mais j'y suis soumis. Donc, je ne peux pas organiser de transport collectif.

Ces organismes publics... Mon troisième et dernier exemple, l'article 68.3 de la loi. Notre chère et illustre Commission des transports du Québec qui dit: Lorsque je parle, je ne puis faire d'erreur, je suis parfaite. Lorsque j'émet un commentaire sur l'intérêt, vous ne pouvez même pas aller en appel sur ce que j'ai dit. Allez en appel de la décision, mais pas de ce que j'ai dit, parce que je ne peux faire d'erreur. Et ça, c'est les lois qui dirigent actuellement l'industrie du taxi. Et on parle de démocratie. Lorsqu'on a assez peur de dire que ça nous prend une loi pour nous protéger, j'en doute, permettez-moi.

Des sanctions disproportionnées et injustes. Des amendes, des voitures au mur pendant trois mois pour une infraction de chauffeur, ça représente des milliers et des milliers de dollars pour une infraction qui n'a pas été commise. Et j'ai un exemple concret. Un chauffeur de taxi subit les foudres d'une section de la police qui organise une trappe pour prendre des criminels de la drogue. Le chauffeur, bon père de famille, n'a jamais fait ça. Tout ce qu'il a fait, c'est qu'il les a conduits dans un club. On lui a demandé: Est-ce que tu veux rentrer en dedans? Est informé: Oui. Il est revenu, il a dit: Ça va. Il y en a, c'est vrai. Ils lui ont donné l'argent, ils ont dit: Est-ce que tu veux aller en chercher? Lui, le compteur marche toujours, il y va. Il revient, on lui donne l'argent, il va chercher, il paie, il revient, il remet tout ça et hop! on emberlificote le monsieur, on le met en dedans, on lui fait un casier judiciaire. Ça passe en procès. Le monsieur, on reconnaît qu'il est victime d'une trappe et on lui donne 60 heures de travaux communautaires. C'est supposément un trafiquant de drogue, ce monsieur. On lui donne 60 heures de travaux communautaires.

Jusqu'à-là, il n'y a pas de problème, sauf qu'on reçoit un avis de la Commission des transports qui nous dit: Votre chauffeur a commis une infraction criminelle au volant de votre véhicule, et vous allez être suspendu ou révoqué.

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

**M. Chayer (Jean):** Alors, nous avons eu le verdict de la Commission des transports après trois jours d'audition, avec la police qui est venue témoigner comme quoi cette personne-là n'était pas un criminel d'habitude. La Commission des transports a statué que le permis devait être au mur pendant trois mois: 4 000 \$ au moins.

J'aurais encore quelques remarques, mais, si mon temps est écoulé...

**Le Président (M. Lachance):** Vous aurez peut-être l'occasion, au cours des questions qui vous seront posées, de passer vos messages, monsieur.

**M. Chayer (Jean):** C'est bien.

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

**M. Baril (Arthabaska):** Oui, merci, M. Chicoine...

**M. Chayer (Jean):** Chayer.

**M. Baril (Arthabaska):** ...Chayer, excusez — Chayer, vous avez raison — de votre présentation. Bon, j'ai écouté attentivement vos propos et d'autres commentaires d'autres intervenants dans le milieu du taxi. Je prends également connaissance de toutes vos positions qui sont favorables au livre, à des parties, en tout cas, du livre vert.

Comment je vous poserais la question? Sur ce que vous avez proposé, avez-vous eu des commentaires des ligues ou du Bureau de taxi face à ce que vous proposez? Parce qu'il y a un certain nombre de choses auxquelles la ligue de taxi ou le Bureau de taxi s'oppose et que, vous, vous appuyez.

**M. Chayer (Jean):** Bon, moi, le mémoire, je l'ai fait personnellement, je ne l'ai pas fait en consultation avec les autres. Je ne sais pas ce que les autres ont dit ou ont écrit. J'ai fait une réflexion parce que ça fait 32 ans que je suis dans l'industrie, parce que je travaille avec ces gens-là tous les jours, et j'ai identifié des problèmes selon ma pratique en tant qu'avocat au niveau de la loi et en tant que procureur. Lorsque je suis titulaire d'un permis temporaire, je suis titulaire d'un permis. Alors, ma réflexion était: D'une part, il y a des problèmes avec la loi; d'autre part, il y a des problèmes qui sont beaucoup de la cuisine. Les problèmes identifiés par le Bureau de taxi et les problèmes identifiés par la STCUM sur le manque de taxis en sont des preuves flagrantes, à mon avis.

**M. Baril (Arthabaska):** Il y a une autre partie de votre exposé qui a attiré mon attention particulièrement. Vous avez parlé que vous êtes — à moins que j'aie mal compris — procureur d'une institution financière privée pour taxis.

**M. Chayer (Jean):** Non.

**M. Baril (Arthabaska):** Ce n'est pas ça?

**M. Chayer (Jean):** Pas d'une institution privée pour taxis, une institution financière...

**M. Baril (Arthabaska):** Financière privée.

**M. Chayer (Jean):** ...privée qui se spécialise dans le prêt hypothécaire pour taxis. Parce que, quand on a des permis qui valent 30 000 \$, 40 000 \$, 50 000 \$, 60 000 \$, 70 000 \$ un peu partout, on n'a habituellement pas cet argent-là. Les institutions financières sont très peu favorables à ce financement-là. Il y a quatre ou cinq caisses populaires à Montréal qui en font et il y a ma cliente, qui est une institution privée, qui en fait.

Alors, moi, je suis procureur de cette compagnie-là. Donc, je dois m'occuper de voir aux contrats, aux propriétaires et à toutes les relations. Et, lorsque les paiements ne se font pas, bien, qu'est-ce qu'on fait? On prend des procédures. Je suis procureur.

**M. Baril (Arthabaska):** Cette institution financière privée pour taxis — en tout cas, moi, c'est la première fois que j'entends parler de cette institution-là — ...

**M. Chayer (Jean):** Oui.

**M. Baril (Arthabaska):** ...bon, vous me dites qu'elle a une place parce que les institutions publiques ne répondent pas aux besoins pour faire un prêt pour l'achat d'un permis de taxi.

**M. Chayer (Jean):** C'est ça.

**M. Baril (Arthabaska):** Mais fonctionnez-vous de la même façon qu'une caisse ou une banque? Vous avez des taux d'intérêt établis d'avance ou... C'est-u compétitif? On peut-u...

**M. Chayer (Jean):** C'est relativement compétitif. Il y a à peine deux ou trois points de différence d'intérêt. Souvent, on est inférieur au taux de la caisse, étant donné que, eux, il y a une assurance qui est obligatoire et que, nous, on ne l'a pas.

**M. Baril (Arthabaska):** Vous autres, la garantie, c'est...

**M. Chayer (Jean):** C'est le permis.

**M. Baril (Arthabaska):** Vous avez le permis en garantie.

**M. Chayer (Jean):** Le fonds de commerce, permis et voiture — parce que les deux vont ensemble en vertu de l'article 5 — forment un tout. Permis et voiture sont les garanties hypothécaires.

**M. Baril (Arthabaska):** Est-ce qu'il y a beaucoup de propriétaires de taxi qui font affaire avec cette institution ou bien si c'est limité?

• (16 h 40) •

**M. Chayer (Jean):** Nous, actuellement — là je rentre dans le secret des dieux — je pense qu'on frôle les 300 permis financés. Il y a un bassin de 5 000 et quelques permis dans le territoire qu'on couvre et on en finance environ 300. Les caisses populaires, il y en a quatre ou cinq à Montréal, elles financent à peu près chacune le même nombre.

**M. Baril (Arthabaska):** Je ne veux pas rentrer dans le secret des dieux. Si je vais trop loin dans mes questions, vous pourrez me dire: Je ne peux pas répondre à ça. Moi, vous savez, je vous laisse bien libre. Vous avez

300 clients à peu près, comme je dis, 300 propriétaires de taxi.

**M. Chayer (Jean):** Trois cents permis.

**M. Baril (Arthabaska):** Trois cents permis. Oui, mais...

**M. Chayer (Jean):** Ce n'est pas 300 clients.

**M. Baril (Arthabaska):** Ça peut être un client qui a trois, quatre permis?

**M. Chayer (Jean):** Ça peut arriver.

**M. Baril (Arthabaska):** Est-ce que c'est souvent ou occasionnellement que vous êtes obligé de faire votre — excusez le terme anglais — job de procureur? Ce qui revient à dire: Si les gens ne paient pas, ils ne sont pas capables de payer, vous êtes obligé de poursuivre. Est-ce que ça arrive...

**M. Chayer (Jean):** Sur le nombre, c'est relativement peu fréquent si on dit: Moins de 2 % nous causent des problèmes annuellement.

**M. Baril (Arthabaska):** Quelqu'un qui veut acquérir un permis de taxi — on sait les prix; à Montréal, c'est alentour de 70 000 \$ — sur combien de temps qu'on peut échelonner ça pour payer un permis?

**M. Chayer (Jean):** C'est un maximum de 10 ans parce qu'une hypothèque mobilière ne peut dépasser 10 ans. Sauf que les critères de financement d'une caisse populaire, c'est trois, quatre ou cinq ans et, nous, occasionnellement, on va aller jusqu'à sept ou huit ans pour financer. C'est l'avantage comparativement avec les caisses. Et on ne demandera peut-être pas 75 %, on ne financera pas nécessairement seulement à 75 %. Occasionnellement, on va aller à 80 % ou 85 %, ce qui donne une porte plus grande pour acquérir un permis de taxi.

**M. Baril (Arthabaska):** Est-ce que, selon vous, il y a un rapport entre le coût élevé du permis et la qualité des voitures?

**M. Chayer (Jean):** Non. Le coût élevé du permis, ce n'est que l'offre et la demande. C'est l'achalandage. C'est la volonté... À Montréal, il y a environ 350 à 400 permis qui changent de mains à chaque année sur un bassin d'environ 4 000 taxis, 4 400. Ça fait presque 10 %. Alors, le roulement est environ à 10 %. Ça n'a rien à faire avec le véhicule. Le véhicule, c'est une question de rentabilité d'opération, ce n'est pas une question de rentabilité du permis, du prix du permis.

**M. Baril (Arthabaska):** Parce qu'il y a des gens qui nous disent: Si le prix du permis était moins élevé,

peut-être qu'il resterait plus d'argent pour essayer de renipper un peu l'auto.

**M. Chayer (Jean):** Vous voulez mon opinion personnelle?

**M. Baril (Arthabaska):** Oui.

**M. Chayer (Jean):** O.K. Ce qu'on a toujours dit et ce qui est écrit depuis au-delà de 50 ans ou 60 ans dans la plupart des règlements, des enquêtes, etc., on a toujours décrit, entre guillemets, les flottes. Or, les flottes, elles ne sont pas financées. Les flottes, elles sont payées. Et les plus beaux bazous, entre guillemets, habituellement sont dans les flottes. Habituellement, sous toutes réserves.

Faites la recherche. Vous allez vous rendre compte que ce n'est pas nécessairement l'artisan. L'artisan est fier et l'artisan va faire tout son possible pour avoir une voiture qui est confortable. Il y en a malheureusement qui n'y arrivent pas, mais ce n'est pas une question que j'aie à payer un permis ou que je n'aie pas à payer un permis. Le prix du permis n'a rien à faire avec la voiture.

**M. Baril (Arthabaska):** Parce qu'on a pris connaissance, dans les journaux, la semaine dernière, je pense, à l'effet qu'il y a eu des sondages qui ont été faits ou des vérifications qui ont été faites sur la qualité du véhicule, des taxis à Montréal qui, en tout cas, laissent à désirer selon le rapport qui a été fait.

J'ai voyagé un peu dans ma vie. C'est sûr que, si on va dans des pays où le niveau de vie n'est pas trop élevé, il y a des autos qui sont... Je me suis déjà assis sur un siège en arrière où est-ce qu'il y avait juste les ressorts, il n'y avait rien par-dessus les ressorts. Mais ça, c'étaient dans des pays quand même qui sont loin d'être comparables à nous. Mais j'ai voyagé aussi, j'ai eu l'occasion de prendre des véhicules-taxis dans d'autres pays qui sont facilement comparables au nôtre et la qualité de la voiture était beaucoup supérieure. Je ne pense pas que c'était le nombre de véhicules en moins ou en plus, parce que, dans des villes, tu t'enfarges pratiquement dans les taxis. Pourtant, les taxis sont bien, sont propres, il n'y a pas d'ailes qui dépassent. En tout cas, s'il y a de la rouille, ils la camouflent bien, comprenez-vous? Donc, à quoi on peut comparer la situation des véhicules de taxi à Montréal?

**M. Chayer (Jean):** Si les gars ont des voitures qui sont de moins bonne qualité actuellement, ce n'est qu'une question de rentabilité, l'argent qu'on fait à tous les jours. Parce qu'il y en a que leur permis, il est payé. Le 50 % des gens dont le permis est payé, ils n'ont rien à faire avec du financement. Ils n'ont rien à faire avec tout ça. Pourtant, ils ne sont pas capables de se payer une voiture.

Ce n'est pas tout le monde qui a payé son permis 50 000 \$, 60 000 \$, 80 000 \$, là. Il y a des permis qui existent depuis 10, 12, 15 ans. Quand j'ai vendu mon taxi, en 1981, moi, les permis, ça valait 10 000 \$, 12 000 \$.

Ça ne fait pas une éternité que les permis coûtent 50 000 \$. Il y a encore au moins 50 % des gens de taxi à Montréal qui ont leur permis depuis plus de 10 ans.

**M. Baril (Arthabaska):** C'est beau. Merci pour moi, M. le Président.

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

**M. Bordeleau:** Merci, M. le Président. Alors, je voudrais d'abord vous féliciter pour votre mémoire. J'ai eu l'occasion de le lire au complet et je pense qu'il y a quand même beaucoup d'éléments. C'est très, très précis. Les commentaires sont nombreux. Évidemment, on ne peut pas, dans le court temps qu'on a, faire le tour, mais vous pouvez être assuré que ça a été vu en entier.

Juste pour enchaîner un peu sur une discussion que vous avez eue avec le ministre concernant le financement des permis.

**M. Chayer (Jean):** Oui.

**M. Bordeleau:** Vous faites référence au fait que la garantie, c'est le permis et c'est le véhicule. Dans le livre de consultation, il y a une hypothèse où le transfert des permis pourrait se faire sans véhicule. Est-ce que ça poserait un problème, ça, au niveau du financement ou si ce n'est pas un problème majeur?

**M. Chayer (Jean):** Ça poserait un problème au niveau du financement et je soutiens que ça présenterait également un problème au niveau légal tout simplement, puisqu'un permis de taxi n'est qu'un droit en lui-même. Ce n'est que lorsqu'on le greffe à une voiture qu'il devient un droit réel, qu'il devient quelque chose de matérialisable et sur lequel on peut prendre une hypothèque. Juste le permis comme tel, sans voiture, ça ne serait pas hypothécable. Alors, les gens de taxi ne pourraient plus le financer.

**M. Bordeleau:** Mais, je ne sais pas, quand une personne achète un permis qu'elle paie, mettons, 70 000 \$ avec un véhicule qui a une certaine usure et puis qui en vaut 10 000 \$, ça ne garantit pas votre prêt. Ce n'est pas la voiture qui garantit votre prêt, là.

**M. Chayer (Jean):** Non. Mais c'est simplement le fait que les deux sont joints ensemble que ça s'appelle un taxi et que, là, on peut mettre une hypothèque.

**M. Bordeleau:** Si la personne achète un permis puis ensuite s'achète son véhicule, le véhicule qu'elle veut s'acheter après, il n'y a pas moyen de...

**M. Chayer (Jean):** Ah oui! il y a moyen.

**M. Bordeleau:** ...le prendre en garantie, à ce moment-là?

**M. Chayer (Jean):** Il y a moyen. Si vous me permettez, le problème qui fait en sorte qu'on dit que le transfert pourrait se faire sans véhicule, tout le problème vient de là. C'est qu'actuellement on a une interprétation stricte à la Commission des transports qui fait en sorte que, si je veux acheter votre taxi, je dois acheter absolument votre permis et votre voiture. Moi, je dis à la Commission: Oui, mais M. Bordeleau a une trop belle voiture. Il veut la garder comme voiture privée. Moi, j'ai un Chevrolet. Je vais lui vendre mon Chevrolet et, après ça, je vais racheter le taxi qu'il possède avec mon Chevrolet. Est-ce que vous voyez quelque chose d'illégal là-dedans? Est-ce que vous voyez quelque chose qui n'est pas correct là-dedans? Oui. La Commission ne veut pas. La Commission ne le permet pas.

Alors, on arrive avec une suggestion qui est: Bien, à cette heure, on devrait permettre que le transfert se fasse. La voiture sur un bord puis le permis sur l'autre. On n'a pas besoin de faire ça. On a juste à ouvrir l'esprit un peu puis dire: La transaction, c'est la transaction. L'acheteur prend sa voiture, il la met au nom du vendeur, puis il rachète tout ensemble et on demeure avec la même chose. Tout le monde est heureux puis ça va bien. Puis, au lieu de prendre un mois, ça pourrait prendre deux jours. Et ça aussi, ça va aller bien.

Le problème, c'est la longueur du temps. C'est pour ça qu'on amène cette suggestion de séparer les deux. C'est parce que ça prend trop de temps. On se promène avec le char de l'autre pendant un mois, un mois et demi. Qu'est-ce que tu vas faire avec mon char? Vas-tu avoir un accident? Tu vas l'user à la corde. Mais que tu me le donnes, il ne sera plus bon. Vous êtes obligé d'acheter la voiture du bonhomme. Vous êtes obligé. Pourquoi on ne permet pas qu'il y ait un changement de voiture juste avant? Pas besoin de changement de la loi, ça, juste à changer de mentalité à la Commission des transports, puis c'est dans le sac. C'est aussi simple que ça, là. Il n'y a rien dans la loi à changer. C'est une interprétation restrictive qu'on donne, puis c'est tout.

• (16 h 50) •

**M. Bordeleau:** O.K. À la page 11 de votre mémoire, il y a un point sur lequel j'aimerais que vous nous informiez un peu plus, là. Vous dites: «Après la levée du moratoire, tout permis, avant d'être émis par la Commission des transports suite à une enquête publique, devrait être assujéti, en plus des frais prescrits par la réglementation, à un droit équivalent à la valeur marchande du permis (processus à établir) et ce droit serait versé à la ligue ou à l'organisation représentant les titulaires de cette agglomération.»

**M. Chayer (Jean):** Oui.

**M. Bordeleau:** J'aimerais ça que vous nous expliquiez un petit peu plus concrètement ce que ça veut dire.

**M. Chayer (Jean):** Tout ce que j'ai voulu dire, c'est que, actuellement, la Commission des transports,

dans les régions, elle le fait. Elle émet des permis. Ça coûte 50 \$ quand elle prend sa décision. Ce qu'on parle, c'est de lever le moratoire dans les agglomérations également. À ce moment-là, ça voudrait dire que la Commission pourrait émettre un permis qui coûterait 50 \$ seulement.

Ma suggestion est la suivante: que la commission fasse son enquête, que la commission décide si elle doit émettre ou non le permis, mais, lorsqu'elle va décider de l'émettre, ce permis-là sera soumis à une taxe ou à un droit payable équivalent à la valeur marchande des permis qu'il y a dans l'agglomération.

Autrement dit, on décide demain matin, à la Commission des transports, de demander des permis pour Laval. Monsieur se présente, il demande deux permis pour Laval. On fait une enquête et on découvre qu'il aurait besoin de deux permis. On va lui émettre deux permis: 50 \$ chacun, 100 \$. Il y a des gars de Laval qui ont payé 50 000 \$, 55 000 \$ pour leur permis. Ce que je dis, c'est: Voici, c'est bien simple, avant d'émettre le permis, émettez-le conditionnellement à ce que monsieur paie un droit équivalent à la valeur marchande, 50 000 \$, 55 000 \$. Cet argent-là ira pour l'ensemble des propriétaires de taxi, à la ligue de taxis ou à l'organisation qui représente les propriétaires de taxi. Ainsi, on vient de stabiliser l'industrie et les demandes exagérées.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça va. Je saisis mieux, là. À la page 20, vous faites référence à la question de la location des permis et vous dites: «Il faut changer quelques mesures réglementaires pour permettre la location du permis et plusieurs problèmes seront réglés dans l'industrie, principalement par l'amélioration de la qualité des voitures, donc du confort et de la sécurité des clients.» Vous faites référence à la location du permis comme tel.

**M. Chayer (Jean):** Oui.

**M. Bordeleau:** Une personne qui a un permis et qui ne veut plus l'utiliser peut le louer et elle demeure propriétaire du permis.

**M. Chayer (Jean):** C'est ça. Ce n'est pas...

**M. Bordeleau:** Oui, excusez. En quoi le fait de louer le permis arriverait à améliorer la qualité des voitures, le confort, la sécurité des clients? C'est quoi, le lien que vous faites? Parce qu'il y a des gens qui nous disent le contraire, ils nous disent: Permettre la location des permis, ça ferait en sorte que les gens se désresponsabilisent. À ce moment-là, vu qu'ils ne sont plus intéressés, ils vont louer le permis. Après ça, les gens qui vont avoir le permis, bien, peu importe le service que la personne, que celui qui a loué le permis va donner, le locateur, lui, il a fait son argent, puis il n'y a pas de problème.

**M. Chayer (Jean):** Non. La première des choses, ceux qui vous disent que ça désresponsabilise, je suis

persuadé que ce ne sont pas des titulaires de permis, ce ne sont pas des propriétaires de permis, ce ne sont pas des représentants de ligues. C'est soit des présidents d'organisation ou des titulaires d'organismes publics en quelque part, qui, pour eux, auront eux une étape de plus à faire, c'est-à-dire contrôler quelque chose entre deux mains au lieu d'une seule. Beaucoup trop d'ouvrage pour eux. Donc, ils disent que ça déresponsabilise.

Avec respect, voici. La personne qui achète son véhicule, c'est son véhicule. Tout ce qu'elle fait, elle prend un permis de taxi qui est un bout de papier pour lequel elle va payer, au lieu de 400 \$ ou 450 \$ par semaine, de location 100 \$, 110 \$, 115 \$, pour le permis. Elle fournit son propre véhicule. Elle paie seulement 115 \$. Elle va l'entretenir et elle va faire du taxi avec une voiture qui va être la sienne. C'est loin de déresponsabiliser. C'est de vouloir améliorer davantage le parc automobile, puisque la personne n'aura pas 450 \$ à payer, elle va avoir seulement 150 \$ ou 115 \$ à payer.

Et pourquoi le propriétaire ferait ça? Le propriétaire actuellement est obligé de louer 450 \$ parce qu'il prend une automobile qu'il met entre les mains de quelqu'un qui s'en fout complètement. Là, il y a des responsabilités. Mais, quand le propriétaire prend son permis puis qu'il le donne à la personne qui fournit elle-même son auto, ah! là on a deux personnes responsables: une qui veut sauver son permis et sa peau, donc qui fait attention à la réglementation, puis l'autre qui veut prendre soin de son char, donc, elle aussi, elle prend soin de la réglementation. On a d'ailleurs un cran plus haut dans la responsabilité dans la société parce que, là, les deux sont responsables: un de son char puis l'autre de son permis.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça va. À la page 44, vous nous dites que «nos tribunaux ont décidé dernièrement que des bénévoles compensés étaient des travailleurs illégaux». Est-ce que vous pouvez nous dire à quelle cause vous faites référence?

**M. Chayer (Jean):** La ville de Montréal.

**M. Bordeleau:** Bien, disons, nous donner plus d'informations pour qu'on saisisse exactement quel était le litige et quelle a été la conclusion de la cour à ce niveau-là.

**M. Chayer (Jean):** Je n'ai pas la cause exacte. Ça a fait la manchette des journaux il y a à peine quelques semaines. C'était la question de La Ronde, des employés de La Ronde, où on avait engagé des supposés bénévoles qu'on rémunérait. Alors, il y a eu une injonction. Ça a passé en cour. On a dit que le bénévolat qu'on leur attribuait, à ces personnes-là, ce n'était pas du bénévolat. C'étaient des scabs déguisés, là. La cause pourrait se retrouver. C'est dans les annales judiciaires.

**M. Bordeleau:** O.K. Mais ça n'a rien à voir avec le taxi comme tel?

**M. Chayer (Jean):** Absolument pas.

**M. Bordeleau:** Ah! O.K. Non. C'est parce qu'on a eu une discussion qui revient souvent en commission sur le transport bénévole...

**M. Chayer (Jean):** Oui.

**M. Bordeleau:** ...versus le transport par taxi puis les problèmes que ça pose au monde du taxi comme tel. Non, je pensais que c'était dans ce contexte-là.

**M. Chayer (Jean):** Non.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça va. Ça va, j'ai terminé, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci, Me Chayer, pour votre participation aux travaux de cette commission. En vous voyant vous exprimer au sujet de la Commission des transports, je me disais que vous seriez peut-être un bon candidat pour la Commission des transports.

**M. Chayer (Jean):** La porte est ouverte, je suis en pratique privée.

**Une voix:** Ha, ha, ha!

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

(Changement d'organisme)

**Le Président (M. Lachance):** J'invite maintenant les prochains participants, MM. Roland Boulé et André Lemay, pour terminer notre séance de cet après-midi.

Alors, je vous invite à bien vouloir nous dire qui est qui.

**MM. Roland Boulé et André Lemay**

**M. Boulé (Roland):** Mon nom est Roland Boulé. Je suis propriétaire artisan de taxi à Sherbrooke pour la compagnie Taxis de Sherbrooke inc. À ma droite, M. André Lemay, même chose, propriétaire artisan d'un taxi dans la même compagnie, qui est Taxis de Sherbrooke inc.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, bienvenue, messieurs, à cette commission. Et vous avez 10 minutes à vous partager pour nous faire part de vos commentaires.

**M. Boulé (Roland):** Merci. Alors, nous sommes tous les deux de Sherbrooke et membres de la compagnie Taxis de Sherbrooke inc. Dans un premier temps, nous tenons à remercier la commission de nous recevoir. En rédigeant notre mémoire, nous avons tenté d'être positifs et de répondre à 47 des 51 propositions de la réforme en tentant d'apporter des solutions plutôt que de critiquer simplement pour le plaisir de le faire. Vu le temps limité qui nous est accordé, nous nous contenterons de reprendre les points sur lesquels nous revenons dans la conclusion de notre mémoire.

Commençons par les territoires d'exploitation. Nous sommes en accord avec le réajustement des territoires là où c'est réellement nécessaire et non seulement pour faire plaisir aux organismes régionaux de transport, qu'il soit adapté ou urbain. Procéder cas par cas avec une consultation parmi les intervenants de l'industrie du taxi de la région concernée serait de mise.

Concernant les taximètres, nous pensons que la réflexion que nous avons faite à la proposition 30 est de beaucoup supérieure à ce que la réforme offre. Et nous demeurons avec la plus grande certitude que le meilleur instrument reste une comptabilité journalière et vérifiée pour tous les intervenants de l'industrie du taxi. Cette comptabilité, nous la décrivons dans notre mémoire à la proposition 11 et non pas à la proposition 10 comme nous l'avions écrit dans nos commentaires des propositions 30 et 31.

● (17 heures) ●

Concernant les autorités régionales, nous sommes peut-être les deux seuls auteurs d'un mémoire à le terminer à la proposition 47. Nous sommes contre toute régionalisation en dehors de Montréal et de Québec. Nos vieux copains chauffeurs de taxi depuis 25 ans et plus nous racontent le fouillis qui existait lorsque les municipalités s'occupaient du taxi. Nous ne sommes pas intéressés à revenir 30 ans en arrière. Nous pensons qu'un seul palier de gouvernement suffit, et le vôtre répond bien à la demande. Par contre, ajouter des inspecteurs à la SAAQ serait de mise.

Pour ce qui est de l'âge des véhicules, j'aimerais souligner que les nouveaux véhicules ne devraient pas avoir plus de quatre ans lors de leur première immatriculation.

Il y a aussi un point important qui a été oublié dans cette réforme du transport par taxi. Il faut que le service de taxi soit reconnu comme service public au même titre que le service d'autobus, qu'il soit urbain ou pour handicapé. Comment ne pouvons-nous pas être reconnus comme service public lorsque nous transportons une partie de la clientèle des organismes publics: transport adapté, taxi-bus, transport scolaire, etc.? Sur ce, je vous passe mon confrère.

**M. Lemay (André):** Bonjour, mesdames et messieurs. Mon nom est André Lemay. Commençons par le transport bénévole. Comme ancien président de l'AQIT, j'ai vécu trois demandes de révision de tarif à la Commission des transports de la part des centres d'action bénévole du Québec. Trois commissions, trois demandes, pour en arriver à quoi? Les bénévoles, autant que les chauffeurs de taxi, ne sont pas satisfaits. La problématique du transport bénévole n'est pas au niveau des tarifs mais dans l'encadrement des transports par les centres d'action bénévole. Nous le disons dans ce mémoire: Il faut un encadrement efficace, et les vrais bénévoles ne seront pas affectés par cet encadrement mais mieux servis.

Aujourd'hui, tout le monde qui travaille doit produire un déclaration d'impôts avec un T4. Nous pensons qu'à partir du T4 le gouvernement serait en mesure de

mieux contrôler le travail fait par les bénévoles, réduisant ainsi la frustration des chauffeurs de taxi et éliminant par ce fait les bénévoles qui font un travail de taxi au noir. Il est entendu que sans l'ajout d'inspecteurs de la SAAQ il faut oublier toutes ces belles choses là.

Le transport des personnes handicapées. Nous sommes pleinement en accord avec les objectifs de la réforme, c'est-à-dire augmenter la disponibilité du service concernant le transport adapté. Nos deux tableaux aux pages 30 et 31 de notre mémoire vous prouvent qu'il y a encore beaucoup de chemin à faire pour l'industrie dans ce domaine. Par contre, il faudra que les organismes de transport adapté fassent aussi leur bout de chemin, et nous comptons sur votre pouvoir pour les aider à bien gérer les subventions que vous leur donnez. Nous espérons que notre réponse à la proposition 44 saura vous éclairer. Chez nous, nous pouvons pleinement assurer le service, ce qui n'est pas le cas de Montréal, d'après le président de la CTCUM. Voilà un exemple de cas par cas.

À la proposition 29, nous affirmons que les organismes de transport tentent de créer de la concurrence entre les associations de service, ce qui, à notre avis, fait en sorte que le service donné par les taxis qui travaillent sous le prix du taximètre, et ce, des fois jusqu'à 18 % en moins du prix régulier, n'est pas toujours adéquat.

Afin de remédier à cette situation loufoque, s'il en est une, nous demandons donc au ministère des Transports du Québec de ne plus permettre que les taux et tarifs de nos taximètres soient réduits lorsque nous travaillons pour les organismes de transport pour personnes handicapées. Nos deux tableaux vous démontrent que beaucoup d'économies pourraient se faire sans pour cela pénaliser des chauffeurs de taxi, de plus sans que le gouvernement injecte de l'argent neuf. Cet argent, il est déjà là et il pourrait aussi servir — en passant, là — à ramener les subventions qui étaient accordées auparavant pour aider les titulaires de permis à adapter leur véhicule pour le transport adapté.

Les ligues de taxi — un sujet vraiment délicat. Ayant oeuvré assez longtemps dans les ligues de taxi, soit comme membre ou dirigeant, nous croyons qu'il va de soi que ces institutions doivent disparaître. Présentement, les ligues n'ont aucune utilité. Une ligue ne doit pas servir uniquement à défendre ses membres lorsqu'ils reçoivent des contraventions mais défendre les idées de ses membres même s'ils ne sont pas de la même association de service dans les petites ligues.

Nous l'avons dit, il est utopique de penser réunir tous les titulaires de permis dans une même ligue ou dans une même association de ligues. J'ai personnellement réussi à réunir 90 % de tous les titulaires de permis dans une seule association, qui était l'AQIT; cela a duré un an, et le tout s'est terminé en catastrophe à cause du pouvoir: grosse ligue versus petite ligue. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons dans ce mémoire de nous aider à former une corporation de chauffeurs ou — pas obligatoirement une corporation, là — rendre le CPCDIT vraiment provincial pour tous les intervenants de l'industrie.

L'un ou l'autre, qu'importe, il nous faut un regroupement solide. Il y a assez de personnes qualifiées au sein de notre industrie sans nécessairement recourir aux syndicats. Ce qui manque, c'est l'argent. Si le gouvernement, par l'entremise du projet n° 68, est prêt à recourir à la formule Rand pour les chauffeurs, qu'il le fasse pour tous les titulaires et chauffeurs et ramène cet argent dans l'industrie pour l'aider à s'unir une fois pour toutes. Pour terminer, je vous passe M. Boulé.

**M. Boulé (Roland):** Voici, lors de la dernière augmentation des taux et tarifs, nous avons demandé à la Commission des transports du Québec d'inclure une augmentation automatique des taux et tarifs lorsqu'il y aura une augmentation des taxes, TPS et TVQ. Les commissaires ont répondu que seul un changement à la loi pouvait régler ce problème et que c'est uniquement le Conseil des ministres qui a le pouvoir de changer la loi.

Présentement, nous vivons une augmentation alarmante du coût de l'essence, ce qui signifie pour nous une bonne perte de revenus. Nous aimerions, dans la mesure du possible, que le gouvernement accorde à chaque année une réduction de 50 % des taxes sur l'essence, ce qui se traduirait par une déduction à l'impôt. Nous vous remercions de votre attention. Merci.

**Le Président (M. Lachance):** Merci, messieurs. M. l'adjoint parlementaire du ministre des Transports et député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Merci, M. le Président. Bonjour, messieurs. Je vais y aller avec quelques questions, non pas nécessairement dans l'ordre de votre mémoire. Je vais commencer par un des derniers points que vous avez soulevé sur la question du transport par bénévoles.

Vous avez mentionné que, comme solution, on devrait encadrer le transport par bénévoles. Pourriez-vous me donner seulement quelques exemples dans les principaux exemples d'encadrement qui pourraient se faire.

**M. Lemay (André):** Bien, nous autres, à l'époque, lorsqu'on était à la Commission des transports, on voulait qu'il y ait un encadrement qui soit fait par les grosses fédérations — je ne sais pas comment faire ça, là, écoute, qui a fait le voyage puis combien il a fait de kilomètres, puis tout ça — pour qu'à un moment donné les officiers du gouvernement puissent aller vérifier si c'est vraiment des bénévoles qui travaillent.

On n'a rien, absolument rien contre les bénévoles, les vrais bénévoles qui transportent du vrai monde malade. On est capable de vivre avec ça. Ils pourraient même leur donner 0,50 \$ du kilomètre. Mais encadrez-les puis ajoutez des petits bonhommes verts pour que les petits bonhommes verts puissent aller les surveiller quand ils sont encadrés. Parce que c'est bien beau dire: On va encadrer quelqu'un, mais, si tu n'as personne qui fait de la surveillance, ça donne quoi? C'est des vœux pieux.

Dans l'encadrement, tu pourrais avoir le départ, comme on fait avec nos routes, nous autres, là, ils ont été à telle place, ils ont fait tant de kilomètres.

**M. Boulé (Roland):** Je peux vous donner un exemple, monsieur. La CSST, à Sherbrooke, loue des voitures, dans des locations de voitures, avec un accompagnateur pour un voyage Sherbrooke-Montréal. Ils prennent le rendez-vous le matin de bonne heure et, quand le rendez-vous est fini, se promènent une partie de la journée avec la voiture louée, aux frais... C'est du bénévolat. Le chauffeur, son repas est payé, le kilométrage, la voiture, tout est payé, tout est beau. Quand on regarde le prix total de la facture, ça revient au même prix que le taxi moins les taxes.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Vous me dites... O.K.

**M. Boulé (Roland):** Oui, c'est ça que je vous dis. Ha, ha, ha!

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Aujourd'hui, ça fait deux, trois fois qu'on nous donne cet exemple-là, que dans le fond, entre les compagnies de taxi et les taxis par bénévoles... vous êtes les deuxièmes aujourd'hui qui nous dites: La seule différence, c'est les taxes.

**M. Boulé (Roland):** Monsieur, le transport par bénévoles... je veux mettre ça au clair, là, on n'est pas contre le bénévolat. On est pour ça. Ça en prend, et je suis 100 % pour ça. Où est-ce qu'on est contre, c'est des bénévoles permanents à temps plein: d'anciens policiers, d'anciens fonctionnaires du gouvernement, d'anciens pompiers. Ça, j'en ai contre ça parce que ça, c'est des gens qui deviennent à travailler à temps plein. Ils sont en pleine forme, ils ont tout ce qu'il faut; ils n'ont pas de licence à payer, ils n'ont rien à payer.

Vous avez entendu ça, je l'ai vu, j'ai lu les débats sur Internet. Vous avez tout entendu ça. Ce n'est pas logique qu'on se fasse damer le pion au fur et à mesure, puis après ça qu'on soit obligé de venir se plaindre devant une commission parlementaire pour dire: Ajustez-nous. On vous dit, en quelque part: Mettez des gens à la SAAQ, mettez des fonctionnaires. C'est urgent. On sèche. On ne crie pas à l'aide, on crie au secours. On a besoin de gens.

• (17 h 10) •

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Juste une dernière question sur cette question spécifique de transport par bénévoles. Dans l'ensemble, la problématique de taxi, est-ce que vous nous dites aujourd'hui que la question des transports par bénévoles représente la moitié de toute la problématique? Est-ce que c'est un problème majeur dans l'industrie du taxi, aujourd'hui?

**M. Boulé (Roland):** C'est un problème majeur, monsieur. C'est un problème majeur. On le voit dans Portneuf, on le voit à Sherbrooke. Sherbrooke, 249 bénévoles, et je ne parle pas de la Popote roulante là, je parle de 249 bénévoles. On a des problèmes à quelque part, là.

Je vous donne un exemple court, court, court. Je fais un voyage de taxi l'autre jour. La madame, elle dit: Le Réseau d'amis ne peut pas venir nous chercher. J'ai dit: Combien qu'il vous charge? Elle dit: 5 \$. Je fais le circuit avec la voiture, ça coûte 4,45 \$. J'ai un problème avec ça, moi, là. C'est quoi, le bénévolat là-dedans?

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** D'accord, O.K. Dans un autre domaine, vous vous prononcez...

**Le Président (M. Lachance):** M. Lemay.

**M. Lemay (André):** Juste un complément de réponse. Par contre, l'exemple qu'il vient de donner, là, on prend l'exemple de Sherbrooke, il n'y a plus un foyer de personnes âgées où est-ce qu'on a des voyages, ou à peu près pas. C'est tout du monde comme ça qui fait ça. Mais ça, ce n'est pas du bénévolat. On peut en rapporter aux bleus — les bleus, c'est les petits bonhommes verts de la SAAQ, on appelait ça les «bleus», anciennement — on peut les rapporter, mais ils disent: On n'a pas de personnel pour faire l'enquête. On a l'air de quoi, nous autres, dans ça?

**Une voix:** Ils sont morts de rire.

**M. Lemay (André):** Tu sais, tu les regardes passer... Oui, on est mort de...

**M. Boulé (Roland):** Les bénévoles sont morts de rire.

**M. Lemay (André):** À un moment donné, là...

**M. Boulé (Roland):** Je parle des bénévoles permanents, attention!

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Je vais y aller d'une autre question.

**M. Lemay (André):** C'est aussi bien.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Les clients des taxis de bénévoles, la plupart de ces clients-là n'ont pas à payer la course? C'est l'institution qui paie la plupart du temps?

**M. Lemay (André):** O.K. Non, ils paient la course. Une personne âgée qui reste dans un foyer, elle est plus démunie qu'une personne qui n'est pas... comme nous autres. O.K.?

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** D'accord.

**M. Lemay (André):** Le bonhomme, là, qui est propriétaire d'un foyer puis qui a une petite van puis qui peut en embarquer six, il les prend dans un foyer puis il les amène au centre d'achats, il leur charge à peu près 4 \$ chaque. Le bonhomme, il ne part pas tant que son char

n'est pas plein. C'est six personnes, six fois quatre: 24 \$; nous autres, c'est 7 \$. Bien, essayez donc d'expliquer ça aux personnes âgées: Il nous fait une fleur, écoute, il nous le fait à 4 \$, 5 \$; vous autres, vous êtes à 7 \$. On ne peut pas rien faire contre ça.

Bien, moi, je suis d'accord qu'il le fasse, mais qu'il paie des plaques, qu'il paie des assurances, qu'il paie tout le kit.

**M. Boulé (Roland):** Puis qu'il ait des inspections mécaniques.

**M. Lemay (André):** Qu'il ait des inspections comme nous autres, qu'il le fasse...

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** O.K. Dans votre mémoire, vous vous prononcez contre la proposition 44 qui a pour but de rendre disponibles le transport adapté et le transport médical.

**Une voix:** Non...

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Bien, aux endroits où les taxis ne donnent pas ce service-là, est-ce que votre remarque s'applique quand même?

**M. Lemay (André):** Il faudrait que... C'est quoi qu'on a mis là-dessus, là?

**M. Boulé (Roland):** Nous ne pouvons pas complètement être en désaccord avec cette proposition. On ne dit pas qu'on est contre puis qu'on est pour. Ce qu'on dit, c'est qu'en quelque part... À Sherbrooke on a suivi des cours de formation pour transport adapté, on a suivi des cours de formation en transport Taxi Ambassadeur, et puis on dit que les fauteuils roulants pliables, on peut les faire, on les fait.

Ce qu'on dit, c'est: Donnez-nous ce qui nous revient. On dit au gouvernement: Dites aux communautés urbaines de transport adapté de nous donner ce qui nous revient dans le fond, parce qu'on est capable de faire les voyages et à moindres coûts qu'eux autres le font. Si on n'avait pas la preuve qu'on n'est pas capable de le faire à moindres coûts, on ne serait pas ici en train de vous parler. Mais on a la preuve, puis vous pouvez vérifier aux tableaux de la page 30 et 31.

Monsieur, c'est spécial. Il y a des économies basées sur quelques années, au-dessus de 1 000 000 \$. C'est des sous pour une région pour Sherbrooke.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Tantôt vous avez mentionné que l'émission des permis ou le contrôle du transport, vous ne voulez pas que ça devienne une responsabilité municipale.

**M. Boulé (Roland):** Du tout, d'aucune façon.

**M. Lemay (André):** Non, non. On ne veut rien savoir de ça.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Maintenant, je vous pose la question: Si l'autorité était au niveau d'une région au lieu d'une municipalité, est-ce que vous auriez la même intention?

**M. Lemay (André):** Non plus. Parce que, si on prend juste, par exemple... Non plus parce que c'est trop petit. Moi, je pense que, comme c'est là, ça va bien. Dans ma tête à moi, ça va bien comme c'est là. Il s'agit simplement d'ajouter des bonhommes verts pour faire les surveillances là où il faut.

On va prendre une région, par exemple, comme Sherbrooke. Disons que vous y allez pour Sherbrooke au point de vue régional puis disons que tu y vas selon la région 05, tu as juste 124 titulaires de permis dans cette région-là. On ne peut pas arriver puis faire une espèce d'affaire, là, comme une espèce de petit Bureau de taxi dans une place comme ça. Puis tu en as d'autres en province, ici. Il y a Saguenay—Lac-Saint-Jean, ils sont 93, puis au Nord du Québec, ils sont 18. Ça ne peut pas marcher de même. Moi, je dis que, dans les grosses villes comme Montréal puis peut-être Québec, on dit aussi Québec, peut-être Québec, ils décideront s'ils le voudront, le Bureau du taxi, il est peut-être le bienvenu. Mais dans les régions il ne faut surtout pas nous mettre un encadrement de plus, ce n'est pas nous autres qui avons besoin des encadrements, c'est les bénévoles.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** J'ai posé la question parce que tantôt vous avez dit: Dites aux régies régionales ou dites à la Commission de transport ou dites aux gens de la région de faire ci ou de faire ça. Si c'était les gens de la région qui étaient responsables, pas au niveau d'une ville mais au niveau d'une région, de ce transport-là, vous auriez pu demander à Québec de faire prendre les messages, vous pourriez faire les messages vous autres mêmes.

**M. Boulé (Roland):** Monsieur, on se retrouve avec le CMTS à Sherbrooke, qui est un transport en commun urbain. De ce transport-là, c'est chapeauté par des échevins, d'accord? Si les échevins... Moi, j'ai l'impression que dans des petites municipalités comme la nôtre ou les autres en région dans la province, les gens vont se retrouver en conflit d'intérêts un moment donné. Vous savez, on fait... Combien on fait de transport adapté en moyenne par année chez nous?

**M. Lemay (André):** 40 000, 45 000.

**M. Boulé (Roland):** On fait 45 000 transports adaptés dans notre région. On a une possibilité de tout près de 90 000. Bon, on n'est pas capable de l'avoir. Ils essaient de faire un peu comme ils ont fait à Montréal, c'est: eux autres, ils ont le pouvoir, eux autres, ils ont une meilleure vue puis ils ont une meilleure assiette puis ils sont mieux assis que nous autres à la Commission des transports, puis ils disent: Non, non, wo! on ne les paiera pas plein prix, c'est du «cheap labor», le taxi.

**M. Lemay (André):** Puis juste un complément de réponse. Bien, le président de la STCUM, quand il est venu ici, il a dit qu'il n'y avait pas de service des taxis de Montréal. Il ne faut jamais oublier une chose, lorsque, chez les taxis de Montréal — on dit «biter», là; c'est quoi, le mot, donc? — il y a eu des soumissions puis qu'il y a des taxis de Montréal qui ont eu le transport adapté à 20 % et quelques en bas du taximètre, ce n'est pas les chauffeurs qui ont été négocier ça, c'est les propriétaires des compagnies. O.K.? Le chauffeur qui a été obligé de le faire, là, ça a été un service exécutable. Aujourd'hui, ils ne veulent plus en faire. Ça fait que t'as le problème de Montréal qui est un cas bien spécifique. Puis ce n'est pas chez nous. Chez nous, ce n'est pas comme ça.

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

**M. Bordeleau:** Oui, merci, M. le Président. Alors, je voudrais aussi vous féliciter pour votre mémoire, c'est fort intéressant et c'est bien documenté. Juste une première chose que j'aimerais clarifier. Au tout début du mémoire, vous dites que vous venez présenter votre point de vue, là, de deux titulaires de permis. La raison est bien simple: après la consultation, nous voulons exprimer dans ce mémoire les idées et points de vue des titulaires de permis et chauffeurs de taxi que les ligues de même que le CPCDIT ne pourraient exprimer. Pourquoi ces gens-là ne peuvent pas exprimer...

**M. Boulé (Roland):** Non, non, ce n'est pas ça qu'on voulait dire, monsieur.

**M. Lemay (André):** C'est marqué plus tard. Lisez la prochaine ligne, ça le dit.

**M. Boulé (Roland):** On dit ce dernier parle au nom des associations de service. C'est que le CPCDIT représente des associations de service. Nous, on est deux représentants de taxi. On n'est pas de ligues, de compagnies ou d'associations; on est deux individus qui avons préparé un mémoire et on parle en tant que gens de terrain.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça va, je comprends.

**M. Boulé (Roland):** C'est juste ça.

**M. Bordeleau:** Sur la question de la décentralisation, bon, vous avez été catégorique de ce côté-là, et je pense que vous avez probablement raison d'être prudents là-dessus. Je veux juste signaler aussi — je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le voir — c'est que l'Union, par exemple, des municipalités régionales de comté est venue la semaine dernière pour faire une présentation; eux refusent catégoriquement aussi que les responsabilités leur soient transférées au niveau régional.

Ce qu'ils perçoivent essentiellement, et on le voit un peu dans les médias actuellement, c'est qu'il y a une

volonté du gouvernement d'envoyer la facture au niveau municipal, comme on l'a fait dans d'autres transferts. C'est la façon, en tous les cas, dont l'UMRCQ perçoit la démarche du gouvernement. Et je pense qu'il faut être bien conscient que c'est l'UMQ... Excusez, pas l'UMRCQ, l'UMQ, l'UMQ qui est venue, je m'excuse, et ces gens-là perçoivent qu'effectivement c'est un transfert de responsabilités au même titre qu'on le voit dans de nombreux secteurs et ces gens-là ne veulent pas avoir la responsabilité, surtout pas dans le contexte où c'est un délestage de responsabilités du gouvernement qu'on envoie ailleurs strictement pour des raisons économiques. Mais il faut être bien conscient que ça existe aussi actuellement dans l'agenda politique actuel, et on le voit à l'intérieur de tout l'ensemble de la discussion relative au transfert vers les municipalités.

● (17 h 20) ●

Alors, je pense que c'est clairement démontré. Parce qu'on sait que depuis 1983 au fond la possibilité existe que les agglomérations se dotent théoriquement de pouvoirs comme le fait, par exemple, la région de Montréal, où ils ont décidé de mettre un Bureau du taxi, mais qu'à part Montréal il n'y a aucune région en nulle part qui a pensé que c'était utile de s'équiper comme ça ou qui avait les moyens de s'équiper de cette façon-là. Et je n'ai pas senti, moi — en tout cas à date, depuis deux semaines, c'est la deuxième semaine qu'on écoute des mémoires — qu'il y avait un besoin, un désir très fort que ça soit repris au niveau régional. Alors, je pense que je voulais tout simplement faire cette mise au point là. Je pense que vous voulez compléter peut-être?

**M. Boulé (Roland):** C'est juste qu'on est d'accord, puis on ne veut pas de zone tampon. Et c'est ça qu'on veut, surtout pas de zone tampon.

**M. Bordeleau:** Oui. Sur la question du transport bénévole, je pense qu'on est bien conscient, des deux côtés de l'assemblée, ici, qu'il y a un problème, là. On a vu les gens de Portneuf ce matin, on le voit chez vous aussi, dans la région de Sherbrooke, qu'il y a nécessité de baliser au fond un peu ce qui se passe de ce côté-là. J'ai l'impression qu'il y a comme deux choses aussi qui se passent et j'aimerais peut-être que vous complétiez ou que vous nous éclairiez là-dessus. Il y a du transport bénévole fait par des bénévoles à un coût qui couvre... on parle du 0,29 \$ ou quelque chose comme ça. Mais il y a aussi du transport illégal qui se fait en dehors de ça, qui peut se faire par des transporteurs bénévoles en dehors du bénévolat et qui peut se faire aussi par des gens qui ne font pas nécessairement de bénévolat.

Je pense à l'exemple que vous donniez, la personne qui a une résidence et qui a une petite wagonnette. Elle, elle ne fait pas du transport bénévole, mais elle va faire du transport de personnes en se faisant payer 4 \$ par personne. Alors, c'est qu'il y a deux genres de problèmes — en tout cas, moi, que je perçois: du transport illégal de personnes et du transport bénévole qui, à un

moment donné, s'étend à un niveau peut-être exagéré et qui fait en sorte que c'est du travail qui pourrait être fait par les taxis qui n'est plus fait par les taxis.

**M. Boulé (Roland):** Monsieur, un bénévole... Si vous faites Sherbrooke-Montréal et qu'on me dit que ça coûte 17 \$ d'essence, payons-le 17 \$ d'essence; à mes yeux, la personne qui a fait un bénévolat a utilisé les trois quarts de la journée, a fait une distance, on lui paie son essence. Et c'est ça, le bénévolat. Moi, j'ai appris ça, jeune, que le bénévolat, c'était ça.

**M. Bordeleau:** Juste pour essayer peut-être d'approfondir un peu cette question-là. Évidemment, on dit que l'affaire de l'essence, ça a du bon sens. Il transporte des personnes, on lui rembourse son essence. Quand on arrive à un tarif mettons de 0,29 \$, comme celui qui existe actuellement, évidemment on tient compte de l'essence, on tient compte aussi probablement de l'usure de la voiture, des changements d'huile, etc., de toutes les autres dépenses autour. Est-ce que c'est acceptable, ça, ou si ça ne l'est pas à vos yeux, qu'on se rende jusqu'à cet endroit-là, c'est-à-dire d'essayer de déterminer la valeur de l'utilisation du véhicule pour lui rembourser?

**M. Lemay (André):** Il y a une chose, là, qu'il ne faut pas oublier. En 1997, tout le débat que vous nous faites, la valeur du véhicule, et tout ça, ça a été fait aux commissions parlementaires, à la commission des transports, ça a été fait. Il y en a eu une, les bénévoles n'ont pas eu assez, ils ont été en appel. Là, il y en a eu une autre. Dans l'autre, il y a eu 113 mémoires et il y a 79 personnes qui ont circulé, et là ils leur ont donné 0,29 \$. Moi, je trouve dommage — c'est peut-être une critique, je ne veux pas être baveux, là — qu'avec le paquet de problèmes qu'on vit, nous autres, dans l'industrie, on vienne ici puis qu'on parle de bénévoles et des affaires comme ça, je m'excuse, là, mais j'ai bien de la misère avec ça. J'ai lu tout les débats depuis le début, et on trouve ça effrayant.

**Une voix:** Ça tourne alentour de ça.

**M. Bordeleau:** Non, mais remarquez bien que là-dessus je partage vos préoccupations, parce qu'on voit, en tout cas, personnellement je vois très bien qu'il y a des démarcations à faire en quelque part, une ligne à tracer, qu'il faudra éventuellement qui soit tracée. Parce que au fond les gens, dans votre industrie, vous investissez et...

**M. Lemay (André):** Engagez des bonhommes verts.

**M. Bordeleau:** Pardon?

**M. Lemay (André):** Engagez des agents pour la SAAQ, c'est tout.

**M. Boulé (Roland):** Ça prend des agents de la SAAQ pour faire de la surveillance. On va les voir, monsieur, un mois et demi plus tard on leur demande: Est-ce que vous êtes allés? On n'a pas eu le temps.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, en terminant.

**M. Bordeleau:** O.K. Juste un autre point d'information. Dans votre région, le taxi adapté, il en existe combien, dans la région de Sherbrooke? Est-ce que ça existe, les taxis adaptés qui répondent à des appels privés?

**M. Lemay (André):** Oui, on en a un. Taxi, il y en a un.

**M. Boulé (Roland):** On a un taxi adapté. Si on avait des subventions avec les économies d'argent qu'on vous montre dans nos tableaux...

**M. Bordeleau:** Est-ce que le taxi adapté qui existe travaille à contrat pour le CMTS?

**M. Lemay (André):** Non.

**M. Bordeleau:** Non? Il est privé, il répond à des appels privés. Il en a seulement qu'un?

**M. Lemay (André):** Oui, puis il travaille avec les hôpitaux. D'ailleurs, il a fallu le forcer pour qu'il s'adapte. Puis j'ai négocié, moi, avec la CMTS pour mettre des véhicules adaptés puis ils ne veulent rien savoir.

**M. Bordeleau:** Est-ce qu'ils répondent à la demande actuellement, eux autres, la CMTS?

**M. Lemay (André):** Eux autres répondent à la demande en masse.

**M. Bordeleau:** Ils répondent en masse à la demande?

**M. Lemay (André):** Bien, je comprends.

**M. Bordeleau:** Ils n'ont pas le problème de Montréal, là?

**M. Lemay (André):** Ils n'ont pas de problème, ils ont 970 000 \$ par année de salaires puis de bénéfices marginaux. Ils n'ont pas de problème, eux autres. C'est dans leur budget. Sur 1 600 000 \$ — le dernier budget qu'on a vu — ils payaient 970 000 \$ de salaires puis de bénéfices marginaux. Nous autres, on pourrait leur faire sauver juste 200 000 \$, 300 000 \$ par année, mais ce n'est pas important. On est amer des fois, je m'excuse, mais...

**M. Bordeleau:** Oui, oui.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci, MM. Boulé et Lemay pour votre participation aux travaux de cette commission. Là-dessus j'ajourne les travaux jusqu'à demain, le mercredi 27 octobre 1999, à 9 h 30, dans la salle Louis-Joseph-Papineau.

*(Fin de la séance à 17 h 26)*

