



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 27 octobre 1999 — N° 24

Consultation générale sur le document intitulé
*Réforme du transport par taxi — Pour des services
de taxi de meilleure qualité (5)*

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 27 octobre 1999

Table des matières

Lettre de l'Association des Limousines de Montréal inc. déposée	1
Auditions	1
Association du transport urbain du Québec (ATUQ)	1
Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ)	9
Association du transport écolier du Québec (ATEQ)	18

Intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Jacques Baril

M. Yvan Bordeleau

M. Serge Deslières

M. Gabriel-Yvan Gagnon

M. Robert Middlemiss

* M. Jacques Demers, ATUQ

* Mme Doris Clément, idem

* M. Michael Wilson, idem

* M. André Caron, FCSQ

* Mme Louise Tremblay, idem

* M. Réjean Morel, idem

* M. Luc Lafrance, ATEQ

* M. Gaston Lemay, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 27 octobre 1999

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

(Neuf heures trente-six minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre. 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*.

Y a-t-il des remplacements, M. le secrétaire?

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

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je souhaite la bienvenue à tous les membres de la commission. Bon. Là, je vais vous faire part des groupes que nous allons entendre ce matin: d'abord, l'Association du transport urbain du Québec; par la suite, la Fédération des commissions scolaires du Québec; et, finalement, l'Association du transport écolier du Québec.

J'invite donc les représentants de l'Association du transport urbain du Québec à bien vouloir se présenter à la table et j'indique immédiatement, pour les bénéficiaires des membres de la commission, que l'Association des Limousines de Montréal qui devait se présenter ce matin a fait savoir au secrétaire de la commission qu'elle ne se présenterait pas.

Alors, il y a une lettre, je pense. Est-ce qu'elle vous a été déposée?

Le Secrétaire: Ça n'a pas été déposé.

Le Président (M. Lachance): Non?

Le Secrétaire: On peut la déposer.

Lettre de l'Association des Limousines de Montréal inc. déposé

Le Président (M. Lachance): Alors, j'aimerais bien qu'il puisse y en avoir une copie pour tous les membres de la commission. M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Est-ce qu'on doit comprendre qu'ils vont venir présenter leur mémoire plus tard ou qu'ils ne se présenteront pas du tout à la commission?

Une voix: Ils veulent venir plus tard, si c'est possible. Mais aujourd'hui ils ont un empêchement personnel.

Le Président (M. Lachance): Si je comprends bien... Je peux vous faire lecture, si vous le voulez, rapidement. Alors, ça s'adresse au secrétaire de la commission. Je vais vous lire tel quel.

«Il est avec beaucoup de regrets que je vous annonce que je ne serai pas en mesure de me présenter à l'Assemblée nationale aujourd'hui à cause de raisons qui ne sont pas de mon contrôle et personnelles. Je comptais beaucoup être présent demain, car j'aurais profondément aimé avoir l'opportunité de dialoguer avec la commission des transports. Par contre, j'aimerais demander à la commission à ce qu'on remette mon audition à une date plus tard, soit la semaine prochaine.

«Veuillez accepter, s'il vous plaît, mes excuses. En vous remerciant à l'avance pour votre compréhension.»

C'est signé — bon, alors, ce n'est pas facile à lire, mais en tout cas — M. Joe Capitina.

On va essayer de trouver la possibilité de le placer un peu plus tard dans notre agenda, dans notre horaire.

Auditions

Alors, j'invite les représentants de l'Association du transport urbain du Québec, le porte-parole, à bien vouloir s'identifier, s'il vous plaît.

Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

M. Demers (Jacques): Alors, bonjour, M. le Président, M. le ministre, MM. les députés. Mon nom est Jacques Demers, je suis le directeur du transport à la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke et j'agis aussi à titre de président du Comité transport adapté de l'Association du transport urbain du Québec.

Aujourd'hui, je vais remplacer M. Jean-Jacques Beldié, qui est président du conseil d'administration de l'Association du transport urbain du Québec. Et, pour la circonstance, je suis accompagné, à ma droite, de Mme Doris Clément, qui est coordonnatrice du transport adapté de la Société de transport de Laval et aussi membre du Comité de transport adapté de l'ATUQ; à ma gauche, M. Michel Gélinas, qui est directeur général de la Corporation intermunicipale de transport des Forges et vice-président du Comité de gestion de l'ATUQ; et finalement, à l'extrême droite, M. Michael Wilson, qui est le directeur administratif du transport adapté du Québec métropolitain et aussi membre du Comité transport adapté de l'ATUQ.

• (9 h 40) •

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

M. Demers (Jacques): Alors, merci. L'ATUQ, en débutant, c'est une association regroupant les neuf organismes publics de transport du Québec, notamment la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal que vous avez entendue la semaine dernière, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, la Société de transport de Laval, la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec, la Société de transport de l'Outaouais, la Corporation intermunicipale de transport des Forges, la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay, la Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke et finalement le Réseau trans-Sud sur la rive sud de Québec.

L'ATUQ est donc une association qui regroupe 43 municipalités qui desservent près de 4 000 000 de population. C'est aussi plus de 25 000 clients qui sont admis dans les différents services de transport adapté dont nous avons la responsabilité et qui, en taxi, effectuent plus de 1 500 000 déplacements annuellement pour un budget de taxi de plus de 8 000 000 \$.

Dans un premier temps, je tiens à remercier la commission de nous recevoir et vous signifier par le fait même l'excellent travail réalisé au niveau du document de consultation sur la réforme du taxi préparé par la commission des transports et de l'environnement, le ministère des Transports et les différentes personnes ressources associées ou concernées.

Il n'est pas de notre intention de reprendre totalement le contenu du mémoire que nous avons déposé. Cependant, notre intervention portera principalement sur la notion de service à la clientèle utilisatrice des services de taxi. Dans ce contexte bien précis, nous souhaitons vous sensibiliser plus particulièrement au problème majeur que vivent les clients du transport adapté dans certaines des régions desservies par les organismes publics de transport — mentionnons notamment les villes de Québec, Laval et Sherbrooke — et qui se traduit par le manque de disponibilité des voitures-taxis, et ce, même sous un engagement contractuel.

Concrètement, cela affecte la fiabilité du service qui se manifeste par des temps d'attente qui s'allongent, au pire par une annulation de la course, faute de disponibilité, ce qui peut signifier pour la clientèle, par exemple, une consultation médicale annulée, les risques d'une perte d'emploi ou de revenus s'y rattachant, des sorties ratées, l'arrivée en retard de façon souvent importante à une activité planifiée ou structurée ou toute autre activité de cette nature. Tout ça a des conséquences sur la famille et les intervenants des différents réseaux de services aux personnes handicapées. Le manque de fiabilité entraîne des perturbations importantes de comportement chez certaines clientèles, telles que la déficience intellectuelle, par exemple. Plus particulièrement, nous pouvons affirmer que la disponibilité des voitures-taxis fluctue de façon importante selon certaines conditions.

Encore une fois, dans plusieurs régions desservies par les organismes publics de transport, malgré les besoins importants qui sont connus à l'avance, plusieurs organismes ont de la difficulté à obtenir les services requis. Par

exemple, sans entrer dans tous les détails, selon les périodes de l'année: on va se rendre compte qu'il y a des disponibilités plus grandes en période estivale qu'en d'autres saisons; selon le moment de la journée, que ce soit en pointe ou hors pointe, on peut aussi noter des variations importantes; selon la journée de la semaine, les jours de semaine par opposition aux fins de semaine. Enfin, un des aspects majeurs de cette non-disponibilité-là touche les conditions climatiques. Les chauffeurs semblent avoir une préférence à répondre aux appels occasionnels plutôt qu'aux appels du transport adapté, dont les besoins sont pourtant connus au moins 24 heures à l'avance, donc planifiés.

Tous ces éléments ont été largement dénoncés par les représentants de la STCUM lors de leur présentation la semaine dernière. Et l'ATUQ vous confirme que ce phénomène se vit dans d'autres sociétés de transport, et je mentionnerais encore une fois à Québec, à Laval et à Sherbrooke, pour ne nommer que celles-là.

Pour pallier cette lacune, qui affecte sérieusement la qualité des services à la clientèle par l'impossibilité aux sociétés de transport de répondre adéquatement aux demandes croissantes de transport, l'ATUQ appuie fortement toute proposition qui permettrait d'utiliser d'autres ressources de transport que le taxi conventionnel. Cependant, à ce titre, l'ATUQ ne croit pas que d'accorder un droit de premier refus, tel que proposé par la réforme, serait la solution à privilégier.

À l'appui de ceci, dans certaines régions du Québec, des situations aberrantes se sont créées où certaines sociétés de transport ont dû soit introduire ou soit réintroduire des minibus pour desservir une clientèle ambulante qui aurait dû être transportée par taxi, et c'est le cas notamment chez nous, à Sherbrooke.

Dans un autre ordre d'idées, l'ATUQ tient à dénoncer la situation de monopole qui rend difficile voire impossible la conclusion d'ententes valables, d'ententes efficaces, parce que le rapport de force est inexistant et que les sociétés de transport sont en quelque sorte à la merci de l'industrie du taxi.

Ainsi, avec l'expérience vécue au cours des années, c'est avec regret que nous constatons que, dans la majorité des régions desservies par un organisme public de transport, l'organisation des services de taxi telle qu'on la connaît aujourd'hui ne semble pas en mesure de fournir les services auxquels notre clientèle a droit. Pour rétablir l'équilibre d'une saine concurrence, l'ATUQ recommande que les organismes de transport adapté aient la possibilité de négocier des ententes avec des transporteurs sans que ceux-ci soient soumis à l'obligation de détenir un permis de taxi tout comme cela se fait en milieu scolaire.

Pour enchaîner sur la qualité du service à la clientèle, nous aimerions en plus apporter à votre attention l'importance de la formation du personnel chauffeur de taxi au transport des personnes handicapées. L'ATUQ est d'avis que tout chauffeur qui accepte de transporter une personne handicapée dans sa voiture devrait obligatoirement avoir suivi une formation se rapportant précisément au transport de ces personnes. Il nous apparaît qu'un délai

de quatre ans, pour les chauffeurs d'expérience, est beaucoup trop long. Il devrait donc s'étaler tout au plus sur une période de deux ans. Quant aux nouveaux chauffeurs, cette formation est essentielle et devrait être complétée avant même l'acquisition de son permis.

Des interventions soutenues des différents regroupements d'usagers conjuguées aux plaintes individuelles formulées par la clientèle démontrent une lacune évidente dans les services offerts actuellement par les chauffeurs de taxi, et ces faits nous confirment que la formation doit nécessairement être revue et mieux ajustée aux réalités du transport adapté.

Enfin, l'ATUQ est d'avis que la formation doit s'inscrire dans un processus continu et que des mécanismes d'évaluation périodique soient mis en place. À l'instar du transport scolaire, les chauffeurs pourraient se voir donner une carte de compétence pour le transport des personnes handicapées renouvelable périodiquement après un cours de rafraîchissement.

En conclusion, l'ATUQ reconnaît l'importance de la contribution de l'industrie du taxi dans le développement du transport adapté à Québec. Pour conserver la place qu'elle occupe actuellement, elle devra ajuster sa capacité à répondre aux besoins particuliers de la clientèle qui évolue rapidement et également s'organiser pour fournir les services requis, que ce soit en termes de quantité, de qualité et surtout en temps voulu. Enfin, l'ATUQ souhaite que la réforme proposée apporte les outils nécessaires à l'amélioration des services que nous souhaitons tous offrir aux personnes handicapées du Québec.

Malgré l'importance de la place qu'occupe l'industrie du taxi dans la desserte des services de transport adapté, la réforme devrait permettre aux organismes publics de transport, lorsque nécessaire, de développer d'autres services complémentaires pour soit suppléer ou compléter l'offre de service, tout ceci dans le meilleur intérêt du client. Je vous remercie de votre attention.

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

M. Baril (Arthabaska): Merci, M. le Président. Je tiens d'abord à excuser le ministre des Transports, M. Chevette, de son absence à cette commission. À cause de ses nombreuses responsabilités, il est à une autre commission parlementaire sur la loi n° 65, je crois, ou n° 60, je ne sais pas laquelle. Donc, il s'excuse de ne pas être présent pour commenter ou vous questionner sur votre mémoire.

• (9 h 50) •

Vous soulevez d'abord plusieurs points, et, entre autres, vous avez élaboré passablement sur le transport adapté. Hier, il y a les propriétaires de taxi de Sherbrooke qui sont venus nous rencontrer sur la fin de l'après-midi qui ont soulevé un point qui m'a vraiment questionné, à savoir sur les coûts du transport adapté, pour ce que ça coûte à la Société. Et, entre autres, ils nous ont fourni un tableau qui provient justement de la Commission municipale de transport de Sherbrooke, où, en 1995, le coût moyen

réel par passager en minibus était de 17,04 \$ pendant que le coût total moyen réel par passager en taxi était de 5,66 \$, et l'économie par passager faite en taxi, c'est 11,38 \$.

Moi, je vais vous dire, j'ai été vraiment renversé par ces chiffres-là. Si on les interprète, les chiffres, tel qu'on doit les interpréter, il y a une économie de 11,38 \$. Ce qu'eux nous affirmaient, c'est que, pour la seule ville de Sherbrooke et les environs que la Commission municipale de transport de Sherbrooke dessert, il y aurait une économie annuelle de 426 000 \$ du gouvernement du Québec.

Donc, j'aimerais ça connaître votre opinion sur ces chiffres-là, d'ailleurs que j'ai demandé aux fonctionnaires de vérifier, vraiment la portée ou les conséquences de telles informations. Et, si, je me dis, on répond ça à la grandeur du Québec, une économie de 11,38 \$ par passager, ça fait, à la fin de l'année, pour l'ensemble du Québec, quand même énormément de sous.

Donc, est-ce que les véhicules de taxi présentement sont... On nous dit aussi qu'ils sont non disponibles parce qu'ils ne sont pas adaptés pour cette sorte de transport là. Selon vous, quelles sont les proportions? Est-ce qu'il y en a suffisamment, pas assez ou pas du tout? Pourquoi il y a un différentiel de 11,38 \$, pour ce qui est de Sherbrooke entre autres, pour un passager transporté en minibus par une société de transport et pour un passager transporté par un véhicule-taxi à 5,65 \$? C'est une question d'une piastre et quart, certain, hein?

M. Demers (Jacques): Oui, bien, j'allais vous dire, M. le ministre: C'est une grande question qui peut entraîner une grande réponse aussi. Vous touchez à plusieurs volets dans votre question, effectivement.

D'entrée de jeu, je vous dirai qu'il faut faire attention quand on utilise des chiffres de la façon dont on vous les a présentés. On vous présente des chiffres bruts. Alors, quand on mentionne un coût-taxi de 5,65 \$ ou 5,90 \$ maintenant, un coût moyen, versus un coût de 17 \$, il faut voir que le coût-taxi qui est reflété ici est strictement le coût du taximètre, donc ne tient pas compte de tous les frais inhérents à l'organisation du service, la planification, la répartition, etc. Il faut aussi voir que l'industrie du taxi actuellement transporte principalement la clientèle dite ambulatoire, donc la déficience intellectuelle, entre autres, ou les gens qui ne nécessitent pas un véhicule dit spécialisé.

Alors, si les coûts du transport adapté sont plus chers, que ce soit une société de transport qui le fasse en régie ou en sous-traitance, comme c'est le cas dans certaines sociétés de transport, notamment à la STRSM, par exemple, il est bien évident que de transporter des gens qui nécessitent de l'équipement spécialisé, des véhicules spécialisés, où le nombre de déplacements à l'heure est relativement faible, bien ça donne des coûts très élevés par rapport à un déplacement fait dans une voiture conventionnelle qui est un taxi.

Et je vous dirai, pour avoir été partie personnellement en 1983 à tout le cheminement de la réforme de la

loi à cette époque-là, qui avait pour objectif d'ouvrir... Et ça, on en était les instigateurs, à quelque part, au niveau des sociétés; c'était un souhait qu'on voulait à l'époque. On souhaitait avoir recours à des véhicules moins spécialisés pour les clientèles qui ne le requièrent pas, justement pour réduire les coûts d'opération. Et ça a donné les résultats qu'on connaît aujourd'hui. Alors, effectivement, l'industrie du taxi transporte jusqu'à 70 % des clients en transport adapté dans certaines sociétés de transport. Si on le fait, c'est justement parce que les coûts sont moindres. Et ça nous permet d'offrir de meilleurs services dans l'ensemble.

Sauf que l'évolution du transport adapté dans les 15 dernières années a fait en sorte que l'industrie du taxi est comme rendue, dans certaines régions, à maturité, à saturation. Vous parlez de Sherbrooke tantôt, je vais vous revenir là-dessus. Il y a trois ans, on a été obligé, chez nous, à défaut de pouvoir transporter l'ensemble de notre clientèle, j'oserais dire transporter efficacement et dans le respect des horaires l'ensemble de la clientèle par taxi, on a dû se rééquiper en minibus de 16 passagers pour faire des routes de taxi finalement en minibus avec les conséquences qu'on connaît, donc une augmentation des coûts pour la Société. Alors, si l'argument mis de l'avant est de réduire les coûts pour offrir de meilleurs services, on en est, de ça, c'est de ça qu'on parle, sauf faudrait-il que l'industrie soit en mesure de répondre à cette demande-là et d'y répondre efficacement, ce qui semble être difficile actuellement.

Dans le coût de 17 \$, soit dit en passant, pour le minibus, il faut tenir compte que, là-dedans, il y a tous les coûts d'administration, de financement, d'acquisition de véhicules, etc., et les gens du ministère des Transports sont certainement en mesure de bien vous documenter là-dessus parce que, à la quantité de rapports qu'on doit compléter à chaque trimestre avec toute la précision qu'on nous demande, je peux vous assurer que vous avez toutes les informations requises à l'intérieur, ici, pour répondre à ces questions-là.

Mais les écarts, il faut faire attention parce que, ici, on compare seulement des coûts au taximètre, donc le coût total de la facture taxi divisé simplement par le nombre de passagers transportés. Alors, ça ne reflète pas les coûts d'administration, par exemple. Mais il existe un différentiel important entre un déplacement taxi et un déplacement minibus compte tenu que, dans un cas, il n'est pas spécialisé et, dans l'autre cas, il l'est.

Vous aviez un autre volet, à savoir est-ce qu'il serait...

M. Baril (Arthabaska): Mais, si vous permettez, juste sur ce point-là, c'est évident qu'en minibus... le minibus, vous êtes obligés de l'adapter pour tous les usagers qui sont ambulants ou non ambulants — je ne sais pas si mon terme est bon, est exact — donc c'est le même coût pour une société qui a un minibus adapté pour les deux catégories d'usagers. Je ne veux pas catégoriser les gens, mais pour notre compréhension.

Mais, par contre, vous avez dit aussi qu'à Sherbrooke vous avez été obligés de modifier des lignes ou

d'allonger des lignes. Vous achetez un ou des minibus parce que les taxis ne voulaient pas desservir ça. C'est-à-bien compris? Ce secteur-là.

M. Demers (Jacques): J'aimerais revenir sur votre affirmation concernant le minibus. L'orientation de la plupart des sociétés de transport est vraiment de concentrer l'utilisation des minibus pour le transport dit vraiment spécialisé, donc qui nécessite un levier pour transporter des cas lourds, les fauteuils roulants. Et même souvent des personnes qui sont en fauteuil roulant qui ont la capacité de se transférer, on va préférer utiliser un taxi plutôt qu'un minibus justement parce que ça coûte moins cher, quand c'est possible de le faire. Donc, le minibus est à l'origine conçu pour transporter vraiment des fauteuils roulants. C'est donc un véhicule très spécialisé.

Quand je vous dis qu'à Sherbrooke on a dû introduire des minibus 16 passagers, ce qu'on a fait... Et d'ailleurs on n'a pas été les premiers à faire ça, la STCUM a dû procéder comme ça aussi il y a quelques années. Ils ont eu, de mémoire, jusqu'à une vingtaine de minibus en opération pour transporter des clientèles ambulatoires et on a fait la même chose chez nous. C'est qu'on a recyclé des autobus dont normalement on aurait dû se départir pour les remplacer par des nouveaux. On a recyclé ces véhicules-là en les modifiant pour accueillir des personnes ambulantes, jusqu'à 16 passagers en même temps, justement pour être capable de répondre à la demande.

Alors, on a essayé de faire ça à moindre coût. On n'a pas fait l'acquisition de véhicules neufs pour se dépanner, mais on a vraiment recyclé des équipements qu'on avait déjà dans notre parc. Puis ça, c'était en grande partie causé par l'incapacité de l'industrie. Là, il faut bien comprendre dans mes propos que l'industrie ne nous a jamais dit: On ne veut pas transporter vos clients. Ce n'est pas ça qu'ils nous disent. Sauf que, dans les faits, quand ces clients-là étaient sur le taxi, soit qu'ils n'étaient pas transportés ou ils étaient transportés tellement en retard que, nous, on n'était pas capable de contenir toutes les plaintes qu'on avait de la clientèle. On a donc dû pallier ça par des ressources internes.

Et ça, ça a eu des effets bénéfiques parce que ça a permis de recréer un certain équilibre aussi entre l'industrie du taxi local et la Société de transport et ça a permis d'avoir des discussions un peu plus faciles par la suite parce qu'ils ont vu là qu'il y avait des alternatives. Mais c'est comme si on avait été obligé de faire compétition à l'industrie du taxi à l'intérieur même de nos propres structures, ce qui est un peu particulier.

M. Baril (Arthabaska): Oui. Parce que les taxis viennent nous rencontrer et se plaignent, entre guillemets, du fait qu'il pourrait y avoir plus d'ouvrage ou d'utilisation qui leur soit réservé. Ils nous parlent du transport adapté, ils nous parlent beaucoup du bénévole aussi, le transport par bénévole. Et, vous, vous nous dites qu'il manque une disponibilité de véhicules de taxi pour combler vos besoins à vous. Nous autres, on est ici: C'est qui

qu'on doit croire, hein? Ha, ha, ha! Il faut se poser la question et...

• (10 heures) •

M. Demers (Jacques): Si vous me permettez, M. le ministre, il faut savoir que les responsables de l'organisation, de la planification des déplacements en transport adapté — et là je parle au nom des sociétés de transport — ce sont les sociétés de transport qui en ont la responsabilité. Alors, c'est nous qui faisons la répartition, l'organisation des routes et qui transmettons nos commandes aux sous-traitants que sont les compagnies de taxis en l'occurrence.

Maintenant, quand on planifie des déplacements puis que, dans la réalité quotidienne des opérations, ces déplacements-là sont faits en retard ou ne sont pas faits, ou pour toutes sortes de raisons de cette nature-là, on est obligé de se rendre à l'évidence que l'industrie du taxi a un problème. Qu'ils nous disent qu'ils ont la disponibilité pour le faire, c'est une chose; mais, dans les faits, est-ce qu'ils les font ou est-ce qu'ils les font selon les engagements contractuels qu'ils ont pris et selon les besoins des clients et des sociétés de transport? Parce que, dans les faits, on pourrait aussi se considérer comme un client au niveau de l'industrie du taxi, et ce n'est pas ce qu'on vit sur le terrain. Alors, entre l'intention et la réalité, il y a un écart et c'est ce qu'on tente de faire valoir ici.

Loin de nous l'idée de vouloir retirer à l'industrie du taxi le transport adapté. Ce qu'on souhaite, c'est que l'industrie du taxi s'ajuste à la réalité du transport adapté pour nous permettre de continuer à développer le transport adapté, et c'est pour ça qu'on aborde notre présentation dans une dynamique de service à la clientèle. Et, nous, on est ici dans le meilleur intérêt de nos clients, et nos clients, ce sont des personnes handicapées. Dans ce sens-là, on veut s'assurer que nos fournisseurs de services...

Et, comme on est limité à l'industrie du taxi et que, dans certaines régions, comme je l'ai mentionné, on est en quelque sorte en situation de monopole, c'est le cas chez nous... Je vais vous donner un exemple concret, on peut voir comment ça se passe. Ça fait trois ans qu'on essaie de convenir d'une entente avec la compagnie que vous avez rencontrée hier. Il n'y en a pas, d'entente, encore. La façon de les transporter, c'est au taximètre. Ce n'est pas cher, 5,90 \$. Moi, je peux vous dire que, si on avait des ententes valables, ce serait moins cher que ça encore et que l'industrie du taxi pourrait y trouver son profit malgré tout.

Il y a une fin de non-recevoir à ce niveau-là, et, dans les trois dernières années, on a payé au taximètre. On donne un volume garanti d'affaires à l'industrie du taxi puis, en plus, on est pénalisé parce qu'il faut payer des frais d'administration alors qu'on donne du volume. C'est rare que vous achetiez des tomates chez Provigo puis que vous les payez plus cher parce que vous en achetez une boîte. Mais c'est un peu ça, la situation.

Alors, il y a des incohérences là, dans le système, il y a des incohérences dans le discours, puis, dans les faits, bien c'est le client qui, en bout de piste, est pénalisé au niveau des services qu'il est en droit d'avoir mais qu'il

n'a pas. Puis, dans les trois dernières années où on a tenté de convenir des ententes, à chaque fois qu'on arrivait à quelque chose qui avait de l'allure, on changeait l'administration, on changeait l'interlocuteur au niveau de la compagnie de taxis, puis on reprenait à zéro. Pendant ce temps-là, le compteur tourne, on remet les compteurs à zéro, puis c'est toujours le même scénario qui se produit.

Alors, c'est cette dynamique-là qu'il faut à notre avis changer. Il faut que l'industrie du taxi prenne conscience qu'elle est en affaires, que c'est une relation d'affaires qu'on veut avoir avec elle et qu'on est là pour servir une clientèle.

Le Président (M. Lachance): En terminant, M. le ministre. Ça passe vite, hein?

M. Baril (Arthabaska): Déjà?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Baril (Arthabaska): Est-ce que dans le 17 \$ — puis là je vous informe aussi que les chiffres que nous avons ici, c'est 1995, ce n'est peut-être plus ça aujourd'hui, moi, je parle du tableau qu'on nous a fourni — sur le 17,04 \$ que ça coûte à la Société, est-ce que vous êtes capables de nous décortiquer ça, même si ce n'est pas aujourd'hui, de nous envoyer ça? C'est quoi qui coûte en administration, sur le 17 \$? C'est quoi qui va en administration? C'est quoi qui va en achat d'équipements de véhicules, à l'entretien, au transport?

M. Demers (Jacques): Oui, bien, ce que je vous disais tantôt, là, compte tenu que le service est subventionné à 75 % — ou, en tout cas, en théorie à 75 % — par le gouvernement du Québec, on est tenu de fournir périodiquement des rapports très précis où toutes ces informations-là sont ventilées. Alors, au niveau de la direction du transport terrestre, ils sont en mesure, pour chacune des sociétés, de vous fournir des bilans très précis de la ventilation des coûts et toutes les statistiques qui en découlent.

M. Baril (Arthabaska): J'aurais aimé ça vous poser une autre question, mais mon temps, ça a l'air qu'il est fini. Il faut respecter le président.

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

M. Baril (Arthabaska): J'ai été longtemps président, M. le Président, et je comprends le rôle que vous jouez.

J'aurais aimé ça vous entendre parler sur... Vous souhaitez, en tout cas, qu'il y ait une déréglementation sur le transport des personnes handicapées. J'aurais aimé ça pouvoir vous entendre sur le genre de déréglementation, mais peut-être que mes collègues reprendront.

Le Président (M. Lachance): Je cède la parole au député de l'Acadie et c'est le porte-parole de l'opposition officielle.

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Bon. Tout d'abord, je veux juste vous dire, d'entrée de jeu, que, sur la question du transport adapté, depuis qu'on a commencé les travaux de la commission, ça nous paraît évident, je pense bien, là, pour la majorité de membres ici, qu'il y a un problème majeur. Un problème majeur d'abord pour les bénéficiaires eux-mêmes, c'est-à-dire pour ceux qui ont besoin de ce type de transport là. Il semble qu'il y a, je ne sais pas... En tout cas, on pourra regarder un peu plus, mais il semble qu'il y a peut-être des différences d'une région à l'autre.

Moi, je connais plus la région de Montréal parce que je viens de cette région-là. Ce n'est pas facile d'avoir du transport en commun adapté. On sait toutes les contraintes de délai et de venir à bout d'avoir la ligne pour placer sa demande, le délai que ça prend pour prévoir à l'avance et souvent les annulations qui arrivent parce qu'on n'est pas capable de s'y rendre. Et là je parle du transport en commun de la STCUM, le transport adapté. Et aussi le fait qu'il n'y ait pas d'alternative pour les personnes qui seraient prêtes à payer tout simplement un transport adapté pour se déplacer, comme n'importe quelle personne peut faire en appelant un taxi. En réalité, ça n'existe pas, cette possibilité-là. Donc, tout d'abord, a priori disons, il y a un problème majeur qui paraît difficilement admissible pour les personnes handicapées.

Maintenant, l'autre problème que j'ai... Puis je pense que le ministre a essayé d'aller autour de ça aussi, puis je pense que c'est l'essentiel de votre mémoire où vous nous dites: «Le problème majeur touche le manque de disponibilité de voitures-taxis.» Moi, j'avoue que ce n'est pas très, très clair, tout ce qui se passe là-dedans et je pense qu'on va devoir le clarifier. Vous nous dites qu'il y a un manque de disponibilité de voitures-taxis. Les gens du monde du taxi viennent nous dire qu'ils seraient prêts à en faire, du taxi adapté. Alors, à un moment donné, à quelque part, il y a quelque chose qui ne marche pas. Et j'ai l'impression qu'il y a des choses qui ne sont pas dites. On tourne autour du pot et on donne deux sortes d'information. Il y a quelque chose que je ne saisis pas.

En tout cas, on aura l'occasion de discuter avec les gens du taxi, on verra pourquoi ils ne répondent pas. Il doit y avoir des raisons, là. Je vais vous le demander à vous. Pourquoi vous pensez que les gens ne répondent pas? Pourquoi le monde du taxi ne répond pas? Vous avez parlé tout à l'heure d'une constatation que vous avez faite. Vous dites: La disponibilité fluctue selon certaines conditions. Là, vous nous avez parlé de température, de toutes sortes de choses. Ça, c'est une constatation. Mais pourquoi les gens du taxi ne répondent pas? Ils nous disent qu'ils sont prêts à venir. Alors, vous devez avoir des hypothèses.

M. Demers (Jacques): On pourrait considérer ça, effectivement, si vous me permettez, comme des hypothèses. Parce qu'il serait un peu hasardeux pour nous d'identifier de façon précise pourquoi la situation, elle est ce qu'elle est.

M. Bordeleau: On va leur poser la question quand ils vont venir, mais, vous, est-ce que vous avez des éléments d'information?

M. Demers (Jacques): Nous, dans le cadre de nos opérations et des relations d'affaires qu'on peut avoir avec l'industrie du taxi, bon, théoriquement, on peut effectivement penser que le nombre de voitures est suffisant dans les régions, selon les barèmes établis. En théorie, fort probablement que c'est vrai. Mais, en pratique, l'industrie du taxi... On dit l'industrie du taxi, mais c'est, à notre sens, aussi une industrie qui est très personnalisée.

Le chauffeur de taxi, c'est sa propre entreprise. Souvent, il est propriétaire. En région, en tout cas, c'est comme ça, souvent. Il est propriétaire de son véhicule. Alors, il est très, très autonome dans ses choix. Alors, je ne sais pas, moi, l'éché, par exemple, si je suis plus à l'aise que mes confrères et que je décide d'aller jouer au golf plutôt que de faire du taxi, bien c'est des véhicules de moins qui sont disponibles ponctuellement. Un exemple, là. Je ne dis pas que c'est ça généralisé.

Mais, quand on regarde le volume, la capacité semble être là dans certaines régions. Dans la région de Montréal, c'est peut-être une autre dynamique, on vous l'a expliqué la semaine dernière. Mais c'est plutôt — comment dire? — au niveau de l'organisation comme telle des gens à l'intérieur soit de leur association, coopérative... Puis là c'est un peu confus, la façon dont l'industrie est structurée, parce qu'on en voit de toutes sortes dans les différentes régions. Dans certains cas, c'est des compagnies; dans d'autres cas, c'est des coopératives; dans d'autres cas, on ne sait pas trop ce que c'est.

Nous, on travaille avec une association qui est une coopérative. On n'a pas encore compris réellement comment ça fonctionnait. Dans certains cas, on voudrait travailler avec des individus propriétaires de taxi. On ne peut pas. Il faut travailler avec la compagnie qui, elle, détermine, à l'intérieur de son groupe, qui peut en faire puis qui ne peut pas en faire. Alors, en bout de piste, tu finis par te retrouver avec un manque de véhicules. Bon. Ça a l'air aberrant: quand on regarde les chiffres, on a suffisamment de véhicules. Mais, en pratique, quand on vient pour les utiliser, pour toutes sortes de raisons, ça ne fonctionne pas.

Ce qui est très criant, puis ça, c'est, je pense, généralisé au niveau du Québec: vous avez une journée comme aujourd'hui, il fait beau, pas trop froid, pas de problème; demain, vous allez avoir une bonne pluie ou des conditions climatiques différentes, bien là vos déplacements de transport adapté, oubliez ça. Tous les gens qui n'ont pas l'habitude de prendre le taxi régulièrement mais qui, ponctuellement, compte tenu des situations climatiques qui se présentent, vont téléphoner, bien, toi, si t'es cédulé à 15 heures pour ton voyage qui était connu la veille, le téléphone sonne à 14 h 59 pour un client occasionnel, il vient juste de prendre la place, puis, s'il n'y a plus de taxi dans la zone, ton transport adapté, on le fera quand on aura une voiture.

• (10 h 10) •

Alors, nous, on ne peut pas accepter ça, parce qu'on dit aux gens: On vous donne d'avance nos réquisitions, on vous identifie les clients, on vous identifie les origines-destinations, on vous dit que c'est à 15 heures qu'on doit être à tel point, et ça, tu le sais, minimum, 24 heures d'avance, et, quand ça arrive, le temps de livrer le service, ils ne sont pas là. Vous leur posez la question.

M. Bordeleau: Est-ce que vous signez des contrats? Oui, allez-y, madame. Excusez.

Mme Clément (Doris): Je voulais renchérir, rajouter. Si l'industrie du taxi — particulièrement, en tout cas, je vais parler pour la région de Laval — est si disponible pour en faire, pourquoi — je veux juste poser la question — il y a quatre ans, quand on a... On a la limite, chez nous, d'avoir un monopole. Alors, je n'ai pas le choix, je dois absolument... En tout cas, je suis contrainte à leurs conditions. Et il y a quatre ans, quand on a voulu retourner en appel d'offres, on leur a offert, avant même de faire une démarche d'appel d'offres, de récupérer le contrat au complet. C'était une belle business, 2 000 000 \$ par année. Et finalement on nous a dit non parce qu'au sein même de l'organisation de la coop il y a des dissensions.

Alors, il y a certaines volontés d'un côté, il y en a moins de l'autre. Et, de toute façon, ce qu'on s'est fait dire, c'est que, de toute façon, ils allaient en récupérer au moins 40 %, et ce qu'ils récupéreraient, c'était le plus facile. Pas obligés de faire d'acquisition de véhicules particuliers — et j'en passe — et pas d'administration particulière, pas être obligés de répondre de façon obligatoire à certaines normes pour laisser de côté leurs clients dits réguliers. On se retrouve à ça.

Alors, s'ils veulent en faire, du transport adapté, ce n'est pas évident. Il faudrait qu'ils nous fassent la démonstration. Et, si je prends toujours le cas de Laval, c'est vrai qu'il y a peut-être autour de 225 permis de taxi qui sont émis, mais ce n'est pas 225 chauffeurs de taxi qui veulent en faire. On se ramasse l'hiver à 60, 70 et c'est là qu'il manque des véhicules et ça devient une... On est dans l'impossibilité de se fier sur la qualité et on devient avec une qualité de service qui est très fluctuante, dépendamment, d'une journée à l'autre.

M. Bordeleau: Les conditions que vous faites quand vous négociez avec les gens du taxi pour faire du transport adapté — je parle au point de vue économique, là — c'est quoi, les conditions? Vous négociez des contrats à rabais, vous négociez le tarif normal du taxi?

Mme Clément (Doris): Oui. Ils sont payés au taximètre. Ce qu'on leur demande, c'est d'essayer de jumeler autant que possible les courses, évidemment, pour réduire. Évidemment, quand ils sont jumelés à deux ou à trois par véhicule, ça réduit le coût de la course. C'est pour ça qu'on est capable de présenter des coûts si bas au niveau des taxis. Mais la problématique, c'est qu'on leur apporte un volume de transport et puis ce n'est pas

compliqué. Comme M. Demers le disait, si c'est cédulé à 15 heures et... Ils intercalent notre clientèle avec les demandes qui viennent de l'extérieur et on n'a aucune priorité malgré un volume d'affaires assez important.

M. Bordeleau: Et vous négociez au prix que les gens... Au taximètre.

Mme Clément (Doris): Au taximètre. Mais...

M. Bordeleau: Il y a des clientèles qui prennent plus de temps aussi à desservir, je suppose. Une clientèle qui est handicapée, c'est moins rapide, etc. Est-ce que ça, c'est rémunéré aussi, le fait que ça soit moins rapide? Parce que votre chauffeur qui y va, lui, qui est payé quand même à un salaire, et celui qui y va dans le cadre du transport en commun, lui, il est payé à un salaire donné. Donc, il prend le temps nécessaire pour faire descendre les personnes, les faire monter, les installer, et tout ça.

Le chauffeur de taxi qui ferait ce travail-là, en supposant qu'il est payé au taximètre — vous dites qu'il serait payé au taximètre — en supposant qu'il serait payé à ce niveau-là, mais qui doit prendre plus de temps, est-ce que le taximètre continue durant ce temps-là?

Mme Clément (Doris): Non. Le taximètre est généralement mis à partir du moment où le client monte à bord de l'autobus et arrive à destination. Le temps que le chauffeur prend pour l'aider, effectivement, n'est probablement pas rémunéré, comme il ne l'est pas non plus quand le client appelle de lui-même, sans passer par le transport adapté, et que le chauffeur doit lui apporter la même aide que si le client était passé par le transport adapté.

M. Bordeleau: Mais il n'y en a pratiquement pas actuellement, de transport adapté disponible, de taxis adaptés.

Mme Clément (Doris): Bien, on parle de taxi adapté, mais tout le transport adapté ne se fait pas nécessairement par taxi adapté. Il se fait par véhicule conventionnel aussi, surtout.

M. Bordeleau: O.K. En tout cas, on aura l'occasion d'approfondir un peu cette question-là avec les gens du taxi. Et je ne le sais pas, mais il y a sûrement une raison en quelque part qu'on ne saisit pas à date. Je ne sais pas si le ministre l'a comprise. Non? Je pense qu'on est au même niveau. Mais il y a des éléments qu'on va essayer de... Il y a une raison fondamentale et c'est certain qu'il y a quelque chose. En tout cas, on a deux messages discordants, et le lien entre les deux, on ne l'a pas à date. En tout cas, on verra.

Je pense que les chauffeurs de taxi, normalement, doivent gagner leur vie équitablement, doivent être payés équitablement, et, quand on met du temps, on est rémunéré. Je pense aux gens qui travaillent pour les commissions de transport dans le cadre du transport adapté en commun.

Évidemment, ils sont payés, ils sont payés à salaire, et, si c'est un chauffeur de taxi qui doit le faire mais que c'est un autre mode de rémunération, je pense qu'a priori c'est normal qu'il soit payé pour le temps de travail qu'il va y consacrer, selon les modalités, si c'est le taximètre ou autre chose. En tout cas, on verra. On aura l'occasion d'en discuter un peu plus. Oui, je pense que vous vouliez ajouter quelque chose?

M. Demers (Jacques): Bien, écoutez, il y a plusieurs facteurs, je pense, qu'il faut que, effectivement, vous regardiez. Il y a l'aspect de la volonté individuelle des gens de faire du transport adapté, il y a aussi la capacité individuelle des chauffeurs de taxi. On a malheureusement souvent des chauffeurs de taxi qui sont dans des conditions physiques, là, qui sont eux-mêmes assez hypothéqués, qui ne peuvent pas porter assistance à la clientèle, alors que ça fait partie des exigences du transport adapté. Donc, ça élimine un certain nombre de personnes.

La méconnaissance de la clientèle peut être un frein aussi à certains chauffeurs de vouloir transporter cette clientèle-là, de là notre intervention au niveau de la formation. Je pense que, avec une bonne formation, une bonne connaissance de la clientèle, ce serait facilitant pour eux. Il y a un certain nombre de facteurs qu'il faut explorer. Et je pense que, dans la réforme, vous touchez un point qui est sûrement très chaud à l'industrie du taxi, c'est le taximètre comme tel, et je conclurai là-dessus.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y a un peu de temps encore? Tout à l'heure, quand on a parlé des véhicules adaptés, au moment où le ministre faisait référence aux chiffres qu'il a mentionnés, on parlait des coûts. On faisait référence, je ne sais pas, à 17 \$ ou quelque chose comme ça. Est-ce que, dans l'état actuel des choses, en prenant en situation tout le contexte actuel, il y a des gens qui sont transportés dans des véhicules adaptés qui — je parle dans les sociétés de transport, votre perception que vous en avez — ne nécessitent pas ce genre de véhicules là, ce qui fait qu'on transporte des gens à un coût de beaucoup supérieur à ce qu'on pourrait faire si on pouvait les transporter dans des véhicules ordinaires? Tout le monde qui prend les véhicules adaptés, des minibus adaptés ou des choses comme ça, est-ce que c'est toutes des personnes qui doivent nécessairement prendre ce genre de véhicules là présentement?

M. Demers (Jacques): J'inviterais peut-être mon collègue, M. Wilson, à répondre à cette question.

M. Wilson (Michael): Je suis Michael Wilson et je suis responsable du transport adapté pour la Communauté urbaine de Québec.

Chez nous, on utilise des minibus adaptés, des taxis adaptés, des taxis conventionnels et aussi un sous-contractant avec des minibus. Le mot d'ordre qui est donné à l'intérieur de l'organisation — et c'est un peu partout là même chose — au niveau de la répartition, de la

préparation des routes, c'est que le véhicule spécialisé doit servir pour une clientèle lourde. Alors, chez nous, par exemple, on a des véhicules qui ont même deux sorties: une entrée et une sortie, si on veut, et on a le moins de bancs possible pour ambulants dans ce véhicule-là, pour placer le plus de fauteuils roulants possible.

Donc, lorsqu'un minibus sort sur la route, c'est parce qu'il y a un besoin de minibus pour la clientèle lourde, et, s'il passe par hasard devant l'adresse d'une personne ambulante qui a besoin d'être transportée et qu'il y a de la place dans ce véhicule-là, on va l'embarquer parce que le véhicule est déjà là, au lieu d'envoyer un taxi pour cette personne-là par la suite. Donc, on essaie de rationaliser, mais il faut comprendre que, quand le minibus est sur la route, il est là pour plusieurs heures, donc on s'organise pour le remplir. Alors, à l'occasion, il peut y avoir effectivement des personnes ambulantes, mais c'est parce que c'est moins coûteux que de renvoyer une voiture-taxi.

En ce qui concerne les taxis conventionnels, on essaie de placer le plus de clientèle possible dans les taxis, au maximum. Même les personnes en fauteuils roulants qui ont besoin d'aide pour être transférées dans les voitures-taxis, on les invite à prendre la voiture-taxi. Et d'ailleurs il faut dire que ces personnes-là sont bien heureuses de prendre une voiture conventionnelle parce que les personnes handicapées n'aiment pas être identifiées handicapées avec un véhicule adapté.

Incidemment, Québec a été dans les premiers, sinon le premier, à introduire, sur une large échelle, l'utilisation du taxi, en 1982, et je peux vous dire qu'effectivement — on parlait de coûts tantôt avec M. le ministre — c'est vrai que ça coûte moins cher, le taxi, on ne s'en cache pas, c'est évident que ça a aidé beaucoup au niveau des budgets durant les années.

• (10 h 20) •

Je vous donne un exemple. À Québec — tantôt les exemples de Sherbrooke ressemblaient à Québec — ça coûte 18 \$, transporter quelqu'un en minibus, puis ça coûte 9 \$ en taxi. Mais il faut comprendre que, quand je vous parle de ces chiffres-là — puis c'est pour ça que M. Demers avait raison tantôt de le préciser — il faut faire attention quand on compare les chiffres. Quand je vous parle de ça, je divise le nombre de transports faits durant l'année par chacun des modes de transport et le budget total.

Alors, quand on dit que 18 \$, c'est ce que ça coûte en minibus, c'est le nombre de clients transportés en minibus versus l'argent que ça a coûté pour ça et la même chose pour le taxi. Donc, il y a des frais aussi de répartition, de téléphonie, en proportion de l'utilisation du mode de transport par le transporteur, qui sont chargés aux taxis. Quand je vous dis que ça coûte 9 \$, c'est 9 \$ total. Quand on dit: Ça coûte 18 \$, c'est effectivement 18 \$ par transport.

Mais tout ça pour revenir à la question du minibus. Effectivement, le minibus est sur la route lorsqu'on en a besoin. Mais, quand il est sur la route, dites-vous que c'est pour effectivement des clients qui ne peuvent pas se

déplacer autrement. Et, comme je vous dis, chez nous, la combinaison, par exemple, du minibus, c'est sept passagers en fauteuil roulant, trois personnes ambulantes, ou six passagers en fauteuil roulant et quatre passagers ambulants. Alors, vous avez 6-4 ou 7-3 comme combinaison et, comme je vous dis, le moins de bancs possible. Il ne faut pas oublier aussi que ces bancs-là, ça en prend quelques-uns pour les accompagnateurs.

M. Bordeleau: O.K. Ça va. Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, madame, messieurs de l'Association du transport urbain du Québec, merci pour votre participation aux travaux de cette commission.

Alors, j'invite les représentants de la Fédération des commissions scolaires du Québec à bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

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

Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ)

M. Caron (André): Bonjour, M. le Président. Mon nom est André Caron. Je suis président de la Fédération des commissions scolaires du Québec. À ma droite immédiate, M. Réjean Morel, directeur général, et Mme Louise Tremblay, conseillère au dossier.

Le Président (M. Lachance): Bienvenue. Alors, vous avez, comme les autres groupes, 15 minutes maximum pour nous faire part de vos commentaires.

M. Caron (André): Merci beaucoup. D'abord vous dire que la Fédération des commissions scolaires du Québec existe depuis plus de 50 ans. Nous représentons les 60 commissions scolaires francophones du Québec ainsi que la commission scolaire du Littoral. Parmi nos principaux mandats, nous avons celui de défendre l'intérêt de nos membres, bien sûr, et de faire avancer la cause de l'éducation au Québec. Et ceci, nous le faisons suite à des consultations, à la présentation de mémoires, comme ce matin, d'avis ou de recommandations sur la position des commissions scolaires concernant le système public d'enseignement.

Le présent mémoire expose la position de la Fédération des commissions scolaires du Québec sur la réforme du transport en taxi, sur le document de consultation en question. La Fédération désire contribuer à cette consultation, car, compte tenu que les jeunes ont l'obligation de fréquenter les écoles, nous avons, nous, l'obligation de leur donner les moyens pour y accéder. Vous savez que le territoire québécois est très étendu, et la clientèle est toute dispersée à travers ce territoire-là, ce

qui nous amène à utiliser, entre autres pour le transport scolaire, 1 700 berlines pour les besoins de transport. Et je profite de l'occasion pour vous remercier, remercier la commission des transports et de l'environnement, d'avoir accepté de recevoir, d'abord, notre opinion et de nous entendre ce matin.

Quotidiennement, tous les coins du Québec sont parcourus par des circuits d'autobus scolaires à chaque jour pour permettre à des enfants d'âge scolaire de fréquenter l'école, et cela, peu importe le lieu de résidence et peu importe le moyen financier de leurs parents. Sans ce service, beaucoup d'élèves du Québec ne pourraient se rendre à l'école pour recevoir l'éducation. La dernière année où on a des statistiques disponibles, c'est-à-dire 1996-1997, il y avait 650 000 élèves transportés matin et soir pour se rendre à l'école, ce qui signifie l'équivalent d'à peu près 63 % de notre clientèle étudiante.

Pour cette même année, en transport scolaire, ça signifiait 10 298 véhicules. Quand on dit véhicules, c'est toutes sortes de véhicules, soit du transport adapté, des berlines, des minibus ou des autobus. Entre 1984 et 1997, le total de véhicules a augmenté de 16,9 % et le total de berlines a pratiquement doublé. Quand on parle de berlines, pour juste s'ajuster dans le langage, pour nous autres, ça veut dire un véhicule de moins de neuf passagers. Ça peut être un sept-passagers, ça peut être un taxi ou quoi que ce soit.

L'ensemble des véhicules, l'ensemble de notre transport scolaire, quotidiennement au Québec, parcourt tout près de 1 000 000 km. On n'a pas malheureusement de statistiques, combien nos berlines fréquentent, mais, si on va avec une règle de trois, on peut penser que c'est autour de 200 000 km par jour que nos berlines vont effectuer.

Je l'ai dit tantôt, la géographie du Québec... On a un immense territoire avec 7 000 000 d'habitants — et le transport scolaire doit desservir l'ensemble de la population, les commissions scolaires doivent compter sur une flexibilité dans le transport scolaire, flexibilité qui nous est accordée à cause des berlines — où des secteurs isolés sont desservis, des secteurs difficilement accessibles.

Aussi, afin de répondre à la spécificité des besoins de différents élèves, les commissions scolaires doivent pouvoir compter sur ce mode de transport. Pour les commissions scolaires, il importe surtout de préserver l'accessibilité universelle à l'éducation, de maintenir la gratuité quel que soit le véhicule utilisé, de maintenir la sécurité des élèves transportés à son maximum et finalement — et je pense qu'on le fait très bien — administrer le transport scolaire d'une façon efficace et efficiente et à un très bas coût.

La Révolution tranquille du Québec a rendu l'école publique accessible indépendamment de l'endroit, indépendamment de la richesse. Donc, le transport scolaire est un rouage essentiel pour atteindre cet objectif. Depuis les années quatre-vingt, le gouvernement a favorisé le transport adapté. Donc, le transport adapté a été intégré à notre mode de transport scolaire au Québec.

Les commissions scolaires ont une clientèle pour le service par berline, et j'en cite quelques-uns: que ce soit

des élèves qui ont des troubles de comportement où le transport est nécessaire, où la commission scolaire doit absolument organiser ce transport-là; il y a également les élèves handicapés de façon temporaire ou de façon permanente qu'il faut transporter par berline. Donc, la berline contribue à donner l'accessibilité et permet aux commissions scolaires de desservir l'ensemble de la clientèle.

Un autre phénomène aussi où les berlines nous favorisent, c'est la décroissance. On sait qu'au Québec on a une décroissance de clientèle scolaire qui s'en vient de plus en plus lourde. Pensons seulement aux régions de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie où la densité de la population est faible. Donc, avec des berlines, pour nous, c'est un moyen d'aller chercher des élèves dans des secteurs éloignés, de diminuer des longueurs de parcours dans des grands autobus. Il y a même certaines commissions scolaires qui vont utiliser les berlines pour amener les élèves dans un point de ralliement, comme une navette, et ensuite transporter par gros autobus.

On constate également que les parents apprécient — au moment où on se parle, il y a une espèce de vague — les écoles à vocation particulière, que ça soit des écoles sports-études, arts-études, écoles internationales. Donc, c'est un petit nombre d'élèves qui partent d'un quartier pour s'en aller à une école X. Donc, le transport par berline est essentiel pour nous autres, c'est une solution très intéressante.

Pour le milieu scolaire, la réforme du transport par taxi, on doit viser à maintenir la flexibilité de notre transport scolaire, toujours dans l'objectif d'assurer l'accessibilité. Qui dit accessibilité, bien sûr, dit gratuité, et ça ne peut pas être à la charge uniquement des usagers. Une petite information ici en passant: en moyenne, au Québec, le transport scolaire nous coûte approximativement 615 \$ par élève, et ces coûts, nous disons qu'il faut qu'ils soient assumés par l'ensemble des contribuables québécois, car les parents, eux seuls, ou les utilisateurs seuls ne pourraient jamais se payer ce genre de service là. Donc, l'accessibilité, la gratuité, deux acquis de la réforme de l'éducation des années soixante qui ne sont pas remis en question et qui ne doivent pas être remis en question.

● (10 h 30) ●

Bien sûr que les coûts des services de transport scolaire sont liés à des choix du passé, et ce, là-dessus, on ne voudrait absolument pas que ce soit remis en cause. Le contexte budgétaire aussi des dernières années a favorisé l'utilisation des berlines. Quand on parle de distance, on parle de temps de transport, on parle de fluidité de circulation urbaine, on parle de croissance de services, d'élèves handicapés et en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage, la dispersion de la clientèle, la décroissance — j'en parlais tantôt — ce sont des facteurs qui ont fait que nos gestionnaires nous suggèrent fortement l'utilisation de ce type de véhicule plutôt que de continuer sur des gros autobus.

Non seulement les commissions scolaires peuvent-elles signer des contrats avec des propriétaires de flotte,

mais elles peuvent également le faire avec des ligues de taxi, des artisans, des entreprises de transport, peu importe.

Au niveau de la sécurité, notre réseau de transport scolaire au Québec est très performant et nous en sommes très fiers et très heureux. Il importe donc que, si vous apportez des modifications législatives, ça ne vienne pas mettre en péril la qualité des services et la sécurité des élèves qui sont en cause. Cette sécurité-là justement est une combinaison de plusieurs facteurs et le résultat de plusieurs années: de l'expertise de nos transporteurs, de la réglementation actuelle, que nous croyons adéquate, et du maintien de la qualité des véhicules. Et, en parlant de qualité des véhicules, les commissions scolaires s'assurent, dans les contrats de berline, d'une façon individuelle, que le bon fonctionnement du véhicule soit vérifié annuellement pour être conforme aux règles de sécurité.

Au niveau de la formation — parce que, quand on parle de sécurité, on parle de formation des conducteurs — nous ne croyons pas que la formation via un cours de métier unique pour nos conducteurs de berline soit acceptable même si nous le recommandons pour nos conducteurs d'autobus réguliers. Mais il faut faire la différence entre un autobus régulier de 55 passagers et une berline à trois, quatre ou cinq passagers. Je pense que c'est complètement un contexte qui est différent. Donc, des cours sont donnés par nos commissions scolaires, des cours de perfectionnement, aux chauffeurs de berline pour adapter justement cette formation-là aux types d'élèves qu'ils ont à transporter. Si c'est un élève handicapé physiquement, ça ne demande pas la même formation que de transporter des élèves qui ont des troubles de comportement, par exemple.

Le règlement sur le transport des élèves prévoit la possibilité, pour les commissions scolaires, de négocier avec toute personne un contrat, un contrat de transport à être effectué au moyen d'une automobile quelconque, soit une berline ou une familiale. Ainsi, les commissions scolaires indiquent, dans leur contrat, des exigences particulières, et, par là, on veut dire soit l'âge maximal des véhicules, l'entretien, l'assurance-responsabilité que les propriétaires doivent nous fournir et des consignes de sécurité pour la bonne conduite et toujours, bien sûr, la sécurité de nos jeunes, c'est ce qui nous préoccupe le plus.

L'État, en passant, doit assurer un niveau de ressources suffisant, sinon on risque de remettre en question l'accessibilité de l'éducation. Ça doit aussi permettre la sécurité des élèves à son maximum. Le transport par berline est un complément au transport scolaire habituel ou, si vous me permettez l'expression, à l'autobus jaune.

Au niveau de l'administration, le ministère des Transports du Québec constate une stabilité des indicateurs de performance imputable à une gestion efficace du transport scolaire. C'est dit dans le *Répertoire statistique — Transport scolaire 96-97*. D'ailleurs, ces conclusions ont été confirmées par l'étude réalisée par M. Robert Gagné des HEC en 1996, et je le cite: «Les indicateurs de performance pointent tous dans la même direction. La

croissance des coûts est étroitement contrôlée, à tel point que celle-ci est nulle en termes réels, et le Québec se comporte avantageusement à l'Ontario ainsi qu'au reste du Canada.»

Donc, il faut maintenir les coûts bas, et, pour maintenir ces coûts au minimum, les commissions scolaires révisent régulièrement leur gestion de transport, réexaminent les parcours, les circuits, l'achalandage dans les véhicules. Il y a certains facteurs bien sûr qui sont en considération là-dedans: l'étendue du territoire de chacune des commissions scolaires, la dispersion des clientèles et les services personnalisés auxquels je faisais référence tantôt.

La proportion de berlines a augmenté, je l'ai mentionné tantôt, mais des chiffres plus précis: on avait 14 % de notre flotte en 1987-1988 et on est rendu à 21 % de notre flotte, en parlant de véhicules ou de contrats, en 1996-1997. La Fédération partage l'avis du ministère des Transports, à savoir que le taxi est un service complémentaire nécessaire au bon fonctionnement des services de transport collectifs, et ça, bien sûr, comme je l'ai mentionné, sur certaines catégories de véhicules.

En conclusion, M. le Président — votre signal est bon — on ne peut penser que le transport des élèves par berline remplacera les autobus jaunes. C'est un mode de transport intéressant qui offre beaucoup de souplesse pour le déplacement d'élèves à mobilité réduite ou qui ont des problèmes graves ou des handicaps temporaires. C'est aussi un mode de transport qui peut s'ajuster à la décroissance importante de la population scolaire dans certaines régions du Québec et qui diminue le temps de transport pour les élèves résidant dans les secteurs isolés ou difficiles d'accès. La réforme du transport par taxi ne doit donc pas réduire l'accès à ce précieux moyen de transport pour les commissions scolaires du Québec. Merci de votre attention.

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

M. Baril (Arthabaska): Merci de nous avoir présenté votre mémoire. J'aurais quelques questions et, après, je laisserai la chance à mes collègues d'en poser d'autres.

Vous nous présentez, dans votre mémoire, à l'effet que — j'arrondis les chiffres — il y a environ 10 000 véhicules. Sur 10 000, il y a 8 000 véhicules ou autobus jaunes, en tout cas, et il y a 1 700 berlines environ. Est-ce que, dans ces 1 700 berlines là, la plupart ou... Est-ce qu'il y en a qui sont adaptées vraiment pour le transport d'handicapés?

M. Caron (André): Oui, effectivement, il y en a là-dedans qui sont des véhicules adaptés et... Je ne sais pas si Mme Tremblay a le chiffre sous la main ou... On va garder votre question en réserve, on reviendra plus tard. C'est dans les statistiques du ministère des Transports effectivement. On ne l'a pas. Les statistiques sont au ministère des Transports. Nous, on n'a pas de données statistiques sur ça.

M. Baril (Arthabaska): Quelle est la proportion de contrats que vous accordez avec les détenteurs de permis de taxi et autres transporteurs? Soit privés ou... Vous n'avez pas ces chiffres-là non plus?

M. Caron (André): On pourrait penser à un chiffre comme ça, là, à peu près moitié-moitié, à mon avis, moitié taxis et moitié transporteurs d'autobus qui ont des berlines en leur possession, et il y a aussi quelques contrats qui sont donnés à des particuliers, des artisans qu'on pourrait dire, qui ont juste un véhicule, mettons, comme un sept-passagers, qui vont faire du transport.

M. Baril (Arthabaska): Mais qui ne sont pas nécessairement détenteurs d'un permis de taxi.

M. Caron (André): Qui ne sont pas nécessairement des taxis.

M. Baril (Arthabaska): Ah bon! Si on voulait — je dis bien «si», là — si le gouvernement voulait encourager les détenteurs de permis de taxi, quelle serait votre position, si le gouvernement rendait obligatoire le fait que vous devez passer par un détenteur de permis de taxi pour faire signer de telles ententes ou de tels contrats? Bien entendu, je vais spécifier. Je sais que, dans des régions, dans des milieux, il n'y a peut-être pas de taxis suffisants, on peut mettre des nuances, mais, dans les endroits où vraiment il y a des détenteurs de permis de taxi qui sont disponibles, ce serait quoi, votre attitude?

M. Caron (André): Vous avez quasiment volé ma réponse parce que je disais que dans plusieurs régions du Québec il n'y a pas nécessairement de taxis dans les endroits. Mais, dans des milieux plus urbains par exemple où il y aurait des taxis, il y aurait effectivement un souci majeur dont il faudrait s'assurer. C'est que, nous, les heures sont très précises. Donc, ça ne pourrait pas être un taxi qui va, à la volée, prendre un autre voyage, par exemple — si vous me permettez l'expression — puis là il va retarder de faire son voyage régulier d'élèves pour en embarquer un autre.

Il y aurait vraiment quelque chose de particulier à regarder parce que, actuellement, si on prend le monsieur ou la madame qui a un contrat avec nous autres — d'un particulier, ce que j'entends — bien, à l'heure fixe, là, c'est ça, sa job dans la journée. Il n'a pas autre chose, là, de particulier. Donc, on est assuré de la fidélité puis de la ponctualité. Ça, c'est bien important parce qu'on ne peut pas jouer avec les horaires.

M. Baril (Arthabaska): Ça, je vous l'accorde 100 milles à l'heure. Mais, dans un contrat, tu as des exigences à respecter que vous autres vous imposez, puis le commettant a des exigences à respecter aussi. Donc, si, à la personne, on dit: À 16 heures dans l'après-midi, il faut que tu sois là — ou à 15 heures, peut importe l'heure — s'il n'est pas là, bien automatiquement le contrat, il peut y avoir des pénalités ou même ça peut être un bris de contrat.

M. Caron (André): Moi, je vous dirais que, si, nous autres, on est capables d'avoir une gestion efficace et flexible, O.K., et qu'on a un bon service, ça nous importe peu.

M. Baril (Arthabaska): Actuellement, vous faites affaire autant avec des détenteurs de permis que d'autres citoyens, là.

M. Caron (André): On disait que c'était à peu près 50-50.

M. Baril (Arthabaska): Bon, O.K. Est-ce que les coûts sont équivalents? C'est-u plus cher? Moins cher?

M. Caron (André): C'est équivalent.

M. Baril (Arthabaska): Équivalent.

M. Caron (André): C'est équivalent parce que souvent on va procéder avec des appels d'offres, et, bon, bien, ça, c'est l'appel d'offres. Vous savez, le processus de l'appel d'offres: c'est le plus bas soumissionnaire conforme.

M. Baril (Arthabaska): C'est bien. Moi, je vous remercie pour ma part et je vais laisser à mes collègues de continuer.

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

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Juste pour poursuivre un peu sur les interrogations du ministre, la moitié de vos berlines, c'est des taxis?

M. Caron (André): Approximativement.

• (10 h 40) •

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez des problèmes, disons, comme tels, avec le taxi? Vous parliez de la nécessité de respecter des horaires qui sont serrés, tout ça. Est-ce que, de fait, avec les taxis, il n'y a pas de problèmes majeurs, là?

M. Caron (André): À ma connaissance, les commissions scolaires sont très satisfaites. Si jamais il y a un problème, ça se règle très rapidement. Ils changent de transporteur, ils changent de berline ou de propriétaire. Il y a des clauses dans les contrats pour s'assurer de l'efficacité du service. Mais, à date, je n'ai aucune indication à l'effet que ça ne va pas bien.

M. Bordeleau: Le ministre, tout à l'heure, vous demandait les coûts entre ceux qui étaient transportés par berlines, qui étaient soit... taxi ou autres. Quand vous négociez des contrats, vous les négociez sur quelle base? Je pense, par exemple, aux taxis qui sont habitués à fonctionner sur une base de taximètre. Vous autres, vous négociez ça de quelle façon, le tarif?

M. Caron (André): On va, comme je disais tantôt, sur appel d'offres, avec un devis, puis c'est au kilomètre. C'est tant du kilomètre.

M. Bordeleau: Puis combien c'est au kilomètre habituellement?

M. Caron (André): Ah, mon doux! Je n'ai pas, malheureusement, cette réponse-là. Combien que ça nous coûte au kilomètre?

Mme Tremblay (Louise): Les données du ministère des Transports ne précisent pas la différence entre le transport scolaire et le transport en général pour le transport adapté. Vous, votre question était sur le transport...

M. Bordeleau: Mais, quand vous faites des appels d'offres, vous indiquez un tarif au kilomètre. Pour avoir des gens qui vont soumissionner, vous leur dites: On va vous payer tant du kilomètre.

M. Caron (André): C'est tant du kilomètre.

M. Bordeleau: Vous ne savez pas actuellement combien...

M. Caron (André): Ça se fait dans chacune de nos commissions scolaires. Nous, on a l'ensemble du Québec. On n'a pas ramassé ces données statistiques là.

M. Bordeleau: Ça varie d'une commission scolaire à l'autre? Oui, allez-y, monsieur.

M. Morel (Réjean): Mais ce n'est pas par kilomètre. C'est-à-dire, la commission scolaire rend disponibles des circuits, des horaires, et les gens soumissionnent sur un circuit de transport. Donc...

M. Bordeleau: Oui, mais vous lui dites combien vous le payez aussi dans l'appel d'offres?

M. Morel (Réjean): Non.

M. Bordeleau: Vous ne lui dites pas combien vous le payez?

M. Morel (Réjean): C'est-à-dire, la manière dont ça fonctionne dans le transport scolaire: selon le règlement sur les élèves transportés, on doit d'abord offrir de gré à gré la possibilité au transporteur de le faire. Ça, c'est pour assurer la stabilité du transport scolaire. Si le transporteur n'a pas de berline puis n'offre pas le service, là, la commission scolaire va en soumission. La soumission — c'est tout, maintenant, par ordinateur: On a un circuit d'autobus qui dit que, à tel endroit, les élèves doivent entrer pour telle heure dans les classes, combien tu nous charges pour les amener à cette école-là, selon les circuits d'autobus ou de transport donnés? Donc, il n'y a pas de coût par kilomètre.

Vous allez avoir des coûts par kilomètre par après, si on doit les transporter sur l'heure du midi. À ce moment-là, c'est à la charge des parents. Là, vous allez avoir des coûts par kilomètre. Mais, le matin et le soir, c'est par contrat de circuit.

M. Bordeleau: O.K. Mettons que vous faites un appel d'offres puis que vous dites: Qui est prêt à nous faire tel circuit puis pour quel prix? Vous devez pouvoir évaluer, après, ce que ça vous coûte, à peu près combien au kilomètre, pareil; vous devez avoir un chiffre. Si le gars vous dit: Je vous charge 100 000 \$ pour faire, je ne sais pas, moi, un circuit de 10 km, bien, vous savez à combien ça revient au kilomètre.

M. Caron (André): Je comprends votre question, là.

M. Morel (Réjean): On l'a pour l'ensemble du transport scolaire. Par exemple, ça nous coûte 2,35 \$ du kilomètre. On sait que le coût d'un véhicule, l'autobus, ça nous coûte 46 000 \$ en moyenne, puis 615 \$ par élève, mais on ne l'a pas distingué par catégorie de véhicule.

M. Bordeleau: Alors, pour les berlines, ça revient en moyenne à 2,25 \$ du...

M. Morel (Réjean): Pas les berlines. C'est l'ensemble du transport scolaire.

M. Bordeleau: Puis vous n'avez pas fait de distinction, là, au niveau du coût, par exemple, par élève, pour les transporter.

Une voix: Non.

M. Bordeleau: Vous n'avez pas non plus la différence, ce que ça vous coûte... Vous avez parlé de 615 \$ tout à l'heure.

M. Caron (André): C'est global.

M. Bordeleau: Mais vous n'avez pas: en autobus, ça nous coûte tant et, en berline, ça nous coûte tant.

M. Caron (André): On n'a pas cette distinction-là.

M. Bordeleau: Est-ce que ça existe en quelque part, ces données-là?

M. Caron (André): Il faudrait faire un sondage, puis on pourrait vous les fournir. Mais, spontanément, comme ça, on ne les a pas, parce que, nous, on travaille avec les statistiques du ministère des Transports, puis ce n'est pas indiqué.

Une voix: ...

M. Bordeleau: Oui?

M. Morel (Réjean): Peut-être vous rajouter: Si la commission scolaire, vous pouvez en déduire, utilise un taxi pour aller chercher des élèves dans les régions plus éloignées, c'est que c'est moins cher que d'y aller avec un autobus scolaire jaune. Donc, le coût par élève devient moins cher, au niveau marginal, que d'aller les chercher avec un autobus à moitié vide, ou à moitié plein.

D'ailleurs, c'est pour ça que ça cause un problème, je vous dirais, là. Bien, un problème... C'est-à-dire qu'on entend, de ce temps-là, par exemple, l'intégration des modes de transport. On a l'impression que les autobus scolaires sont à moitié pleins ou on pourrait intégrer davantage de personnes autres que les élèves dans le circuit d'autobus, alors que, avec ce qu'on regarde comme image actuellement, c'est que, dès qu'un véhicule a moins d'élèves à transporter, la commission scolaire, avec son transporteur, annuellement, vient diminuer la grandeur de l'autobus. Les autobus rapetissent jusqu'à ce que, à un moment donné, on les transporte par taxi.

Alors donc, les places sont maximisées, je dirais, au maximum pour le transport. Donc, il y a très, très, très peu de places de disponibles. Et, lorsque les places deviennent disponibles, souvent la commission scolaire va l'offrir aux parents qui sont à l'intérieur du kilométrage non reconnu aux fins de transport. Par exemple, si vous avez une norme qui dit: On ramasse les élèves à 1,5 km, bien, à ce moment-là, on les ramasserait à 1,4 km, 1,3 km, s'il y a des places disponibles dans l'autobus.

M. Bordeleau: O.K. Les données que je vous ai demandées, que vous dites que vous n'avez pas, est-ce que ça existe? Est-ce qu'il y a quelque part une direction du transport scolaire, soit le ministère de l'Éducation ou...

M. Morel (Réjean): Non.

M. Bordeleau: Il n'y a pas de direction du transport scolaire qui recueille ces données-là? Chaque commission scolaire a les informations pour sa commission scolaire. Puis la Fédération comme telle n'a pas, de façon...

M. Caron (André): Non. On n'a pas de recueil de statistiques à ce niveau-là.

M. Morel (Réjean): Au niveau de la cueillette de données, d'informations, les ministères recueillent toujours des informations assez globales parce que, si on veut avoir une qualité de données d'une cueillette d'informations, il faut savoir si elle sert. Et il n'y a pas une commission parlementaire à tous les ans. Donc, souvent, ces ministères-là vont faire une cueillette ad hoc à ce moment-là pour un problème particulier.

M. Bordeleau: O.K. Dans votre recrutement de berlines — parce qu'on a vu qu'il y avait eu une augmentation assez importante et que ça a doublé depuis à peu près une dizaine d'années, là, alors que l'accroissement des autobus comme tels était moins fort — est-ce que vous avez de la difficulté à avoir des taxis pour faire du...

M. Caron (André): Non.

M. Bordeleau: Il n'y a pas de difficulté? Vous n'en manquez pas, vous autres?

M. Caron (André): À ma connaissance, non. Il y a même des files d'attente. Il y a même des personnes qui s'inscrivent. Parce que — moi, en tout cas, je vais parler pour ma commission scolaire, comment on fonctionnait — dans le processus d'appel d'offres, il y avait des berlines, des propriétaires qui étaient retenus et il y en avait qui étaient en attente. Autrement dit, s'il y en avait un en cours d'année qui, pour une raison quelconque, abandonnait son contrat ou qu'il fallait remplacer, on avait tout de suite une liste d'attente. Donc, moi, je dirais plutôt qu'on a des listes d'attente de personnes qui sont intéressées à faire ce type de transport plutôt qu'une pénurie.

M. Bordeleau: O.K. Maintenant, j'aimerais peut-être juste aborder quand même un sujet qui est connexe, j'ai lu vos déclarations, il y a une couple de jours, concernant toute la question du transport scolaire. On se rappelle que le transport scolaire, au fond, était au ministère des Transports, il y a quelques années, autour des années 1996-1997...

M. Caron (André): 1996-1997.

M. Bordeleau: Bon, 1996. Il y a eu un transfert qui s'est fait au niveau des commissions scolaires, et, à ce moment-là, le gouvernement a d'abord voulu se dégager de certaines responsabilités, mais en expliquant que c'était normal que ça se fasse comme ça, puisque c'était intégré à la mission pédagogique et que ça devait être ensemble. Et là aujourd'hui on dit que ce n'est peut-être plus maintenant intégré à la mission pédagogique et que ça devrait peut-être être envoyé aux municipalités ou à une instance régionale, et tout ça. J'aimerais avoir vos réactions par rapport à ce changement de cap qui se produit... en tout cas, qu'on peut percevoir un peu au niveau des intentions du gouvernement.

M. Caron (André): Bon. Je vais juste préciser certaines affaires dans ce que vous avez dit. Oui, il y a deux ans, la responsabilité du transport scolaire est passée du ministère des Transports au ministère de l'Éducation pour les crédits. La mission éducative et l'association entre la mission éducative et le transport scolaire, il n'y a personne, en tout cas, moi, à ma connaissance — et mon discours n'a pas changé là-dessus non plus... C'est étroitement lié. On ne peut dissocier ces deux missions-là. C'est impensable.

Oui, je lis les journaux comme vous et je vois que certaines personnes auraient peut-être des intérêts à envoyer cette responsabilité-là au niveau des MRC. Mais le discours, le nôtre, celui de la Fédération des commissions scolaires et des commissions scolaires, n'a pas changé. C'est toujours indissociable. Et on va se battre pour que ce service-là demeure dans les commissions

scolaires, que cette responsabilité-là demeure dans les commissions scolaires. C'est impensable d'organiser de la pédagogie dans nos écoles, au Québec, si le transport n'est pas géré par les commissions scolaires.

M. Bordeleau: Dans vos déclarations aussi — je ne sais pas si j'ai mal saisi, là, peut-être que je n'ai pas saisi certaines nuances — vous parliez que vous étiez prêts à prendre aussi le transport adapté. Le transport adapté pour les élèves ou le transport adapté d'une façon plus large?

M. Caron (André): On a fait cette ouverture-là l'année passée lors des audiences de la commission Bédard sur la fiscalité municipale où, nous, on s'est dit prêts à s'asseoir et que nos véhicules adaptés, qui servent pour nos élèves, puissent être mis à contribution à l'extérieur des plages d'où on en a besoin pour transporter des personnes handicapées dans certains milieux. D'ailleurs, il y a des expériences-pilotes qui se font, au moment où on se parle, en Beauce avec la commission scolaire Beauce—Etchemin et les MRC du coin, pour voir s'il n'y aurait pas une rentabilité.

• (10 h 50) •

On a aussi dit que, pour nous, la gestion du transport adapté, dans son contexte actuel, on pourrait la faire. On a fait une offre de service au gouvernement du Québec pour gérer le transport adapté, bien sûr, avec les ressources, là. On n'a pas dit: Financer le transport adapté, mais le gérer avec nos personnels, on serait capable de prendre ça, effectivement.

M. Bordeleau: Mais c'est quoi, le lien entre gérer le transport adapté et la mission des commissions scolaires?

M. Caron (André): Non, c'est tout simplement une offre de service qu'on faisait dans le but de trouver des économies d'échelle pour les modes de transport et montrer notre ouverture à faire autre chose avec des ressources que, nous, on a.

M. Bordeleau: Vous avez combien de véhicules, au niveau de l'ensemble, qui sont des véhicules adaptés? Je pense — je ne sais pas — que ça a été posé, peut-être, tout à l'heure.

M. Caron (André): Quelque 300 véhicules adaptés.

M. Bordeleau: Alors, ce que vous avez mentionné, au fond, c'est que ces véhicules-là, vous seriez prêts aussi à les faire fonctionner dans une autre structure qui... peu importe la structure, là, mais faire en sorte qu'ils puissent servir à la population en général et en dehors des heures où vous en avez besoin pour votre clientèle.

M. Caron (André): Tout à fait.

M. Morel (Réjean): J'ajouterais là-dessus que, effectivement, un véhicule adapté coûte beaucoup plus cher

qu'un véhicule régulier. Et, après que nos élèves sont rentrés dans les classes, puis ça, c'est important qu'ils rentrent en même temps que les élèves réguliers, parce qu'on a beaucoup d'organismes, au Québec, qui... Il y a de la pression pour s'assurer de l'intégration des élèves handicapés et en difficulté dans nos classes. Donc, ce serait impensable qu'ils arrivent à des horaires différents.

Mais, après que nos véhicules adaptés sont parqués dans la rue pour attendre la sortie des classes, bien là c'est peut-être plus facile d'adapter les horaires des CLSC, des hôpitaux, pour les prises de sang ou pour quoi que ce soit, les services qui pourraient être donnés. Voyez-vous, selon les chiffres qu'il y avait en 1993, il y avait environ 200 véhicules qui relevaient des municipalités puis vous aviez 200 véhicules qui relevaient, aussi, du réseau de la santé, et le scolaire, c'est à peu près 350 véhicules. Donc, c'est la flotte: autour de 700 véhicules adaptés. Et, parfois, on va aller dans le même quartier chercher des individus qui pourraient avoir des places disponibles dans un véhicule.

Alors, il se fait une expérience-pilote, dans la Beauce, avec deux MRC puis la commission scolaire puis un organisme qui fait du transport adapté des personnes, et semble-t-il que... Parce que les coûts de gestion du transport adapté dans le milieu de la santé coûtent environ 26 %, selon une étude qui avait été faite en 1996; au niveau des communautés urbaines, ça coûte 9 % de gestion; et, nous, ça nous coûte 2,8 % de gestion.

M. Bordeleau: L'étude à laquelle vous faites référence, c'est une étude qui a été faite pour la Fédération?

M. Morel (Réjean): Par les HEC; par M. Robert Gagné, des HEC.

M. Bordeleau: O.K., c'est l'étude à laquelle vous faites référence ici dans le...

M. Morel (Réjean): ...en 1996. C'est ça.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez des rapports d'expériences qui ont été faites sur l'utilisation des véhicules comme ça, adaptés, par... Vous dites qu'il y a des projets-pilotes qui se font actuellement.

Une voix: Actuellement, oui.

M. Bordeleau: Mais vous n'avez pas de rapport, actuellement, de disponible sur les avantages et les inconvénients de tout ça.

M. Morel (Réjean): Non, mais c'est des projets-pilotes qui ont été mis en place depuis à peu près un an, je pense, par le ministère des Transports. Ils ont donné des sous à des milieux pour qu'ils se prennent en main dans l'intégration des modes de transport. Et les expériences les plus probantes, en tout cas, là, de rentabilité se font au niveau du transport adapté. Dans les autres modes de transport, comme je vous le disais tout à l'heure, ce n'est pas probant.

Je vais vous donner un exemple. À Évain, une municipalité près de Rouyn-Noranda, vous avez environ 4 000 habitants — ce n'est quand même pas mineur — et les autobus jaunes retournaient dans le village chercher des personnes quatre fois par jour. Et, sur un espace de trois mois, malgré la publicité qui s'est faite un peu partout, ils ramassaient en moyenne trois personnes par jour. Donc, la rentabilité... Et ça s'est fait dans plusieurs endroits, ça: ça s'est fait dans Saint-Constant, ça s'est fait dans le Lac-Saint-Jean. Mais ce qui est le plus probant, ce qui a le plus de résultats, c'est le transport adapté, parce que, là, les personnes sont plus cernables.

M. Bordeleau: Parfait. Ça va, merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. Comme le ministre a pris seulement cinq minutes tantôt, il reste 10 minutes du côté ministériel. M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Je voudrais prendre juste une minute, M. le Président, pour corriger certaines affaires. Il y a deux ou trois ans, en 1996 entre autres, quand le gouvernement avait discuté avec les unions municipales pour transférer le transport scolaire au niveau des juridictions municipales, c'est la Fédération des commissions scolaires qui est venue voir le gouvernement, puis ils ont dit: Si vous nous laissez ça, on va vous faire une économie de 70 000 000 \$. Et c'est pour ça que, entre autres, le transport scolaire a été transféré du ministère des Transports au ministère de l'Éducation. Maintenant, au ministère des Transports, nous n'avons plus la juridiction de ce secteur-là. Maintenant, est-ce que le 70 000 000 \$ a été atteint? Ça, je ne le sais pas.

Mais pourquoi, également, est-ce que l'intention du gouvernement était de transférer l'administration et la gérance du transport scolaire au niveau des municipalités? C'était pour donner aussi la chance aux municipalités, dans bien des secteurs, dans les régions, entre autres, de profiter de l'occasion pour s'établir un système de transport en commun. Ça fait partie du décor aussi, ça, bon, parce qu'il y a quand même un nombre de véhicules x qui circulent à peu près, je vais dire, en moyenne... C'est-à-dire trois heures, quatre heures par jour? Je ne le sais pas, et le reste du temps, c'est une flotte de véhicules, là, qui est inerte. Donc, c'était pour également permettre aux municipalités de se donner un transport en commun. Et les discussions qui sont encore sur la table aujourd'hui, c'est pour la même raison, à tort ou à raison, mais c'est, entre autres, pour les municipalités, de se permettre de se donner un transport en commun.

Je comprends que, pour les commissions scolaires, pour la Fédération, le transport scolaire, ça va être la mission pédagogique des commissions scolaires. Ça, c'est un débat qui existe puis qui court. Mais je voulais quand même profiter de l'occasion pour vraiment resituer exactement le débat qui avait eu lieu il y a trois ans et le débat qui a lieu aujourd'hui.

Le Président (M. Lachance): Oui, en 1997, M. le ministre. Oui, M. Caron.

M. Caron (André): Seulement pour faire une nuance. Oui, c'est vrai, vous avez raison dans votre précision, mais j'aimerais juste préciser que le transport scolaire, c'est spécifique et les autobus scolaires sont vraiment spécifiques pour la clientèle qu'on a. Quand il y a des gens qui essaient de reléguer nos autobus scolaires pour faire du transport en commun... Je vous inviterais peut-être à aller faire 25 km dans un autobus scolaire sur un petit banc à la grandeur qu'il a, je ne suis pas sûr que vous allez le prendre à tous les jours. Vous allez peut-être faire l'expérience...

M. Baril (Arthabaska): Vous savez, monsieur, je connais quand même, je ne les prends pas tous les jours... Puis, en plus, je vais dire, je ne l'ai jamais pris parce que, dans mon temps, on marchait à pied, ça n'existait même pas, le transport scolaire. Mais je l'ai pris à quelques occasions pour d'autres raisons, puis je vais vous donner... Chez nous, quelqu'un qui part de Sainte-Hélène, dans les côtes, il va préférer prendre l'autobus scolaire que de descendre sur le pouce. Puis il passe une auto à toutes les heures, toutes les heures et demie.

M. Caron (André): Oui, ça, je suis d'accord. Et, nous, c'est pour ça qu'on dit — d'ailleurs, en réponse, tantôt je le disais — qu'on est disponibles à regarder, avec les milieux, si on peut mettre à la disposition de la communauté ces autobus-là. Mais on croit que la gestion doit rester au niveau des commissions scolaires puis on est prêts à faire des expériences-pilotes ou à signer des ententes avec les MRC ou les municipalités pour offrir le service en dehors de nos plages horaires.

M. Baril (Arthabaska): ...le débat parce que ce n'était pas la raison pour laquelle vous étiez ici, mais je trouvais en tout cas important de spécifier certains aspects.

Le Président (M. Lachance): Un beau sujet d'actualité, M. le ministre. M. le député de Salaberry-Soulanges.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Mais, pour faire suite aux questions du collègue de l'Acadie et de M. le ministre, là, en cours de route, plusieurs groupes sont venus nous dire et nous réclamer qu'il était temps au Québec qu'il y ait complémentarité des modes de transport. Ça fait longtemps qu'on en parle. Suite à votre réponse, vous avez fait des offres de service.

Mais le constat qu'on doit faire aujourd'hui, depuis le temps qu'on en parle, il y a des gens qui nous disent, vous connaissez la phrase: Les autobus scolaires sont toujours vides. Bien sûr! C'est du transport scolaire pour les heures de départ et d'arrivée aux écoles.

Mais qu'est-ce qu'on fait avec ces équipements-là? On est une société riche pour laisser nos équipements comme ça? Puis les gens nous disent: Bien, il y a toute l'accessibilité au transport, de façon générale, ils sont là puis on doit se doter de d'autres moyens, tandis qu'on a les autobus scolaires.

Puis, en plus de ça, il y a des gens, des groupes spécifiques qui sont venus nous dire: Écoutez, toute l'accessibilité pour des services pointus — on parle des personnes du transport adapté — il faut absolument, si on veut rendre ça plus accessible, qu'il y ait intégration ou complémentarité.

La question que je vous pose: Est-ce que ce n'est pas le moment venu que l'État, versus cette réforme-là — et ça va toucher d'autres lois bien sûr et d'autres organismes — dise: Écoutez, là, ça y est, là, c'est le moment venu? Bien sûr qu'il y a eu une bonne volonté, mais on constate que, depuis cinq ans ou 10 ans ou 15 ans, peu de choses se sont faites. Ma question, M. Caron.

M. Caron (André): Bon. La question est à point parce que justement on connaît en France ce système de transport intégré. Et il y a des gens qui reviennent d'un voyage d'études en France justement sur le transport scolaire et la sécurité, et on me rapporte que ça ne fonctionne pas. Ça ne fonctionne pas. Même, les Français sont à regarder le système québécois et nous envient. Ils nous envient drôlement.

Donc, nous, au Québec, on va copier un système qui ne fonctionne pas là-bas et on va le faire fonctionner ici? Je le mets en doute. Les autobus scolaires sont spécifiques aux écoliers. Si on peut, dans certains milieux, et je le répète, les mettre à la disposition de la communauté et ça rend service à la madame de Sainte-Hélène qui veut prendre l'autobus à 10 heures le matin pour aller...

M. Baril (Arthabaska): Ça peut être le monsieur aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (11 heures) •

M. Caron (André): Ça peut être le monsieur aussi, tant mieux et nous allons applaudir à ça. Mais de là à l'intégrer... Ça voudrait dire, par exemple, que le transport scolaire — comme il se passe en France — passe en dernier. Et, si je vous disais qu'en France, par exemple, un enfant, pour avoir droit à du transport scolaire, au primaire, c'est 3 km avant d'avoir droit au transport et, au secondaire, c'est 5 km pour avoir droit au transport. Si jamais on mettait ça ici, au Québec, avec notre 1 km et 1,6 km, vous vous imaginez facilement la révolution qu'on aurait. On a déjà une révolution quand on augmente de 0,1 km, si on passait au double ou au triple, ce serait l'enfer.

Donc, le transport scolaire, c'est spécifique. Si on peut le rendre disponible dans certains milieux pour du transport intégré, tant mieux. Pour ce qui est du transport adapté, je pense que, là, on peut le traiter différemment, parce que nos véhicules pourraient être disponibles aussi de la même façon, compte tenu, entre autres, du coût du véhicule qui est beaucoup plus élevé. À ce moment-là, qu'on l'utilise dans l'avant-midi ou dans l'après-midi pour faire des voyages au CLSC ou quoi que ce soit, aucun problème.

M. Deslières: Mais est-ce que je comprends que vous ne fermez pas la porte, mais avec des spécifications très, très précises, surtout que le transport scolaire demeure sous l'autorité des commissions scolaires?

M. Caron (André): Vous avez très bien compris.

M. Deslières: Bon, O.K., je voulais vous le faire dire.

Le Président (M. Lachance): M. Morel.

M. Morel (Réjean): Je peux peut-être rajouter, parce qu'il faut bien comprendre. Prenons, par exemple, ici, à Québec, une polyvalente que je connais bien, La Courvilleoise, qui est alimentée justement par trois MRC: Île-d'Orléans, Côte-de-Beaupré et Jacques-Cartier, et alimentée par la Communauté urbaine de Québec. Et quotidiennement, d'ailleurs, dans les commissions scolaires, les gens insistent pour que les responsables du transport soient à côté des gens de l'organisation scolaire, parce qu'il nous arrive par année 1 500 élèves qui viennent du privé, qui sont mis à la porte puis qui s'en vont dans les commissions scolaires; vous en avez 1 000 qui partent des commissions scolaires et qui s'en vont dans le privé. Les enfants déménagent régulièrement avec les parents. Aujourd'hui, on sait que chaque enfant a peut-être trois, quatre parents; quand il n'en a pas plus. Alors, il faut les amener... Une semaine, c'est un qui le garde, une semaine, c'est l'autre conjoint qui le garde. Donc, quotidiennement, il faut qu'il y ait des ajustements.

Et l'expérience qui s'est faite dans quatre régions là-dessus nous dit: D'abord, au primaire, les parents ne veulent pas que les personnes plus âgées entrent dans les autobus scolaires, pour différentes raisons que je vous saurais gré; au secondaire, bien, ce n'est pas évident d'entrer dans un autobus de secondaire II ou de secondaire III, hein, avec les cheuveux de couleur puis les anneaux dans le nez, ce n'est pas certain que les gens vont être intéressés; puis, troisièmement, c'est les horaires, c'est-à-dire que les gens qui prennent l'autobus ne sont jamais fixes, donc, une journée, le mercredi, t'as besoin d'un transport, mais ce mercredi-là, s'il y a trois personnes puis il y a deux places de disponibles, qu'est-ce qui se passe dans l'autobus?

Donc, il faut que le transport se fasse en dehors des horaires et c'est que les horaires des gens qui en ont besoin arrivent en même temps que ceux des élèves. Et, nous, il faut que les élèves arrivent en même temps à l'école, sinon on a des coûts. Vous savez, les conventions collectives blindées comme on a avec nos enseignants — M. Lachance peut en parler, hein — si on a 15 minutes de plus de surveillance, ça nous coûte une mèche parce qu'il faut payer en temps supplémentaire. Donc, il y a vraiment un problème d'articulation difficile à faire.

Comme je vous l'ai dit tantôt, c'est plus facile à faire au niveau du transport adapté, parce que la clientèle adaptée, on la connaît, autant celle du réseau scolaire que celle en dehors du réseau scolaire, c'est plus facile

d'organiser un transport qui s'intègre, à ce moment-là, comme mode de transport.

M. Deslières: Le problème...

M. Morel (Réjean): Et j'ajouterais un dernier élément.

Le Président (M. Lachance): Trente secondes.

M. Morel (Réjean): Savez-vous combien gagne un chauffeur d'autobus scolaire au Québec? 12 500 \$, en moyenne, par chauffeur d'autobus scolaire. Intégrez ça aux communautés urbaines de Québec, de Montréal et de Sherbrooke... On les paye 50 000 \$, puis on les habille, puis on leur met une calotte.

M. Deslières: Oui. Mais est-ce que je peux vous dire, M. Morel, que le problème reste entier, puis ce genre de discours là, on l'a déjà entendu, puis là on a une problématique qu'il va falloir un jour ou l'autre résoudre parce qu'il y a un problème d'accessibilité, puis particulièrement au niveau des clientèles. Mais je vais clore là le débat — parce qu'on aurait une longue discussion — pour permettre à mon collègue de poser sa question.

Le Président (M. Lachance): Non, on ne peut pas, à moins que j'aie un consentement, parce que le temps qui était dévolu est expiré.

M. Bordeleau: J'ai une courte question...

Le Président (M. Lachance): Alors, une brève question qui va entraîner une brève réponse, j'imagine.

M. Gagnon: Je vous remercie. Ça va être très court. Je prends note de l'offre de service que vous faites. Ma préoccupation, elle est au niveau de l'intégration du transport collectif de personnes. Avec l'expertise que vous avez, quelle serait la meilleure assiette territoriale pour la gestion et l'organisation d'un service de transport collectif intégré?

M. Caron (André): Bien, c'est sûr que la densité de la population et la proximité des services de cette population-là peuvent entrer en ligne de compte. Je ne suis pas un expert en transport, mais j'imagine, par exemple, que — si je reprends l'exemple que M. Morel disait tantôt — Évain, qui a quand même 4 000 habitants, qui n'est pas tellement loin de Rouyn-Noranda, il me semblait, dans ma tête, que ça pourrait être quelque chose de potable. C'est quand même une densité importante de population, 4 000, qui s'en va dans un grand centre, puis ça n'a pas fonctionné. Les raisons, c'est peut-être les heures, je ne le sais pas. Je n'ai pas l'analyse complète. Mais je ne suis pas capable de répondre à votre question d'une façon adéquate, à savoir quel milieu pourrait être plus favorable qu'un autre milieu. Ça va dépendre des milieux eux-mêmes.

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

J'invite maintenant les représentants de l'Association du transport écolier du Québec à bien vouloir prendre place à la table.

(Changement d'organisme)

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

Association du transport écolier du Québec (ATEQ)

M. Lafrance (Luc): Bonjour. Mon nom est Luc Lafrance, je suis le directeur général de l'Association du transport écolier du Québec. Sont présents avec moi les deux vice-présidents de l'Association, M. Hervé La Salle, qui est à l'extrême droite, et M. Gaston Lemay, qui est à côté, ici, à gauche; et Nathalie Dion, qui est conseillère en réglementation à l'Association.

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

M. Lafrance (Luc): Merci. Je voudrais aussi excuser l'absence de notre président, qui est présentement en Europe, qui était partie prenante de ce voyage de la semaine dernière pour rencontrer des gens de transport scolaire en Europe. Il a prolongé son séjour d'une semaine, il avait d'autres rencontres à faire. Alors, il s'excuse de ne pas pouvoir être présent ici ce matin.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, qui est la présentation de notre mémoire, je voudrais vous faire un bref portrait de ce qu'est l'Association du transport écolier du Québec et un peu l'industrie du transport scolaire. L'Association du transport écolier du Québec est une association à adhésion volontaire, fondée en 1962, et qui regroupe des transporteurs écoliers du Québec. Il existe au Québec environ 800 entreprises de transport scolaire, dont plus de 720 membres de l'ATEQ, ce qui représente plus de 90 % de l'industrie. Près de 7 000 véhicules sont sous la responsabilité de nos membres, tant autobus, minibus ou autobus de transport adapté scolaire.

L'industrie du transport scolaire au Québec, elle, représente un investissement d'environ 500 000 000 \$ répartis dans une foule de PME partout au Québec, ce qui constitue dans plusieurs des cas un employeur majeur d'un village ou d'une ville. Il ne faut pas négliger non plus le fait que plus de 11 000 personnes au Québec y travaillent en tant qu'employés de bureau, de garage ou encore comme conducteurs ou conductrices.

De plus, le transport scolaire est le seul mode de transport de personnes couvrant la totalité du territoire québécois habité et, selon certaines études, il est 16 fois plus sécuritaire que tout autre type de transport.

L'autre fait à noter est le phénomène du transport par berline. En effet, on s'aperçoit qu'au cours des

dernières années il y a eu une augmentation majeure de ce type de véhicules qui ne sont pas réglementés. On fait référence ici au transport par taxi ou par des particuliers qui exécutent des contrats de transport scolaire. Je profite de l'occasion aussi qui m'est donnée pour vous souligner que ce type de transport est maintenant interdit dans différents États américains, étant donné le manque de sécurité de ce type de véhicule là. On fait référence, entre autres, à la Caroline du Sud et à la Californie.

Il faut noter aussi que notre industrie doit composer avec un encadrement législatif et réglementaire fort imposant. On peut nommer la Loi sur les transports, la Loi sur l'instruction publique, la Loi sur l'enseignement privé, le Règlement sur le transport des élèves, le Règlement sur les véhicules affectés au transport des écoliers, le Règlement sur le transport par autobus, le Code de la sécurité routière, dernièrement la fameuse loi n° 430 concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées, et j'en passe.

• (11 h 10) •

Comme vous pouvez le constater, l'industrie du transport scolaire est bien implantée. Elle a fait ses preuves tant en matière de qualité de service qu'en matière de sécurité.

Le transport scolaire. Toute l'attention est accordée à la sécurité des enfants soit par le biais des comportements des conducteurs et conductrices, des transporteurs eux-mêmes ou par le biais d'équipements sécuritaires, tels que les feux rouges intermittents, le bras d'arrêt, les miroirs spéciaux et plusieurs autres.

Les conductrices et conducteurs, quant à eux, sont habilités à gérer efficacement différentes situations par le biais d'une formation obligatoire de 15 heures afin d'avoir le droit de conduire un autobus scolaire. Mais qu'en est-il du chauffeur de berline ou de taxi dont aucun équipement de sécurité n'est prévu et aucune formation en fonction des élèves transportés n'est prévue? En matière de transport adapté, une grande partie des transporteurs scolaires possèdent déjà les équipements afin de répondre adéquatement aux besoins des commissions scolaires. Ils possèdent aussi l'expertise et l'infrastructure qui permettent de répondre au manque d'équipement et de disponibilité souvent décrié par les clientèles de transport adapté.

Si on en vient maintenant au coeur même du mémoire que nous avons déposé, comme je disais tout à l'heure, en plus du transport scolaire régulier, le transport des personnes handicapées est un dossier majeur pour l'ATEQ et ses membres. Ça a toujours été avec dynamisme et implication que l'ATEQ a collaboré, lors des colloques de l'Association canadienne du transport urbain, lors du forum historique sur l'intégration des personnes handicapées ou lors de la consultation sur le projet de règlement sur les véhicules adaptés au transport des personnes handicapées.

Les commentaires de l'ATEQ sur la réforme du transport par taxi toucheront donc principalement à deux

points: le transport scolaire et le transport adapté par taxi. En ce qui a trait au transport scolaire par taxi, nous constatons que la réforme est muette sur le transport scolaire effectué avec des véhicules de type taxi. La problématique de ce secteur vient du fait que les taxis prennent de plus en plus de place dans l'industrie du transport scolaire mais ne sont pas réglementés au même titre que les minibus ou les autobus d'écoliers. Cette situation occasionne donc un problème d'iniquité concurrentielle. Les taxis, étant moins réglementés que les minibus ou autobus d'écoliers, peuvent donc faire de meilleurs prix. L'ATEQ n'est pas contre la concurrence, à condition que celle-ci se fasse équitablement. Les élèves ont droit au même niveau de sécurité, qu'ils soient transportés par un minibus, un autobus, une berline ou un taxi.

Nous estimons donc qu'il est essentiel que les taxis qui effectuent du transport scolaire soient assujettis au Règlement sur les véhicules affectés au transport des élèves, qui est le décret 285-97, concernant les normes de construction et d'utilisation de ces véhicules. Les taxis devraient être soumis également à la Loi sur les transports qui édicte que les chauffeurs d'autobus et de minibus d'écoliers doivent détenir un certificat de compétence. Ce certificat s'obtient en suivant le cours de formation «Métier Unique», donné par les deux centres de formation en transport routier, qui est un cours de 15 heures.

Il serait normal et équitable que les taxis qui effectuent du transport scolaire soient soumis et respectent les exigences de la réglementation applicables aux minibus et aux autobus d'écoliers. Aussi, la vérification avant départ et l'entretien préventif obligatoires, en vertu du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, devraient leur être imposés au même titre que pour les minibus et les autobus d'écoliers. J'ajouterais ici, avec la fameuse loi n° 430 qui est spécifiquement pour les véhicules lourds, qu'il y aurait peut-être lieu de modifier l'appellation de la loi et de l'appeler «pour les véhicules commerciaux». Alors, l'ensemble de la flotte, que ce soit taxis, berlines, minibus ou autobus, serait encadré par la loi n° 430.

Au niveau du transport adapté par taxis, tous les intervenants de l'industrie du transport de personnes sont d'accord pour améliorer l'accessibilité et la disponibilité aux personnes handicapées des services de transport. À maintes reprises, l'ATEQ a fait des représentations sur le fait que le réseau scolaire est sous utilisé en dehors des heures de parcours scolaire. Nous sommes donc en faveur de la levée du moratoire sur l'émission de nouveaux permis de taxi, mais nous croyons que cela ne se fera pas suffisamment pour améliorer l'accessibilité et la disponibilité du transport adapté.

Le transporteur scolaire qui veut offrir ce service avec un véhicule adapté de neuf passagers et moins pour mieux répondre aux besoins de la clientèle adaptée doit demander un permis de taxi, car ce type de véhicule n'est pas considéré comme un minibus. Pour sa part, le propriétaire de taxi n'a pas besoin d'obtenir de permis additionnel pour opérer un minibus adapté. Pourtant, le transporteur

scolaire possède une grande expertise dans le transport des personnes, d'autant plus que, selon Statistique Canada, le transport scolaire est 16 fois plus sécuritaire que l'automobile.

Les transporteurs membres de l'ATEQ ont déjà un personnel bien formé qui ne demande qu'à être utilisé davantage. Ils constituent un réseau bien organisé qui couvre la totalité de la province de Québec. Ils possèdent déjà une infrastructure capable de répondre aux besoins de façon adéquate. L'équipement est déjà en place, y compris les garages, les mécaniciens qui possèdent l'expertise nécessaire pour effectuer les réparations d'urgence en vue d'assurer un service continu. Ils sont soumis à une multitude d'inspections des contrôleurs routiers de la Société de l'assurance automobile du Québec afin que les véhicules demeurent continuellement sécuritaires.

Rappelons, en plus, que les chauffeurs, comme on le disait tout à l'heure, doivent suivre un cours de formation et de recyclage appelé «Métier Unique», principalement axé sur les relations qui doivent exister entre eux et les usagers, de même que sur leur comportement avec les personnes dont ils ont la responsabilité. Ajoutez à ce cours celui concernant l'embarquement et le débarquement des personnes handicapées et la relation qui doit exister avec elles et vous avez dès lors un environnement des plus propices à un transport sécuritaire et de qualité.

De plus, selon l'article 3 du Règlement sur le transport par autobus et le décret 1991-86, aucun permis de transport n'est requis pour le transport des personnes handicapées en vertu d'un contrat octroyé par un organisme public de transport en commun. Alors, pourquoi n'est-ce pas la même chose dans l'industrie du transport par taxi? À tout le moins, la Loi sur le transport par taxi devrait permettre à ceux déjà identifiés comme transporteurs par autobus, déjà à contrat avec un organisme autorisé à organiser du transport, tel qu'une commission scolaire, d'opérer des véhicules adaptés de moins de neuf passagers sans avoir à demander un permis de taxi. Ils ont déjà l'expérience, les infrastructures, les compétences et l'expertise nécessaires pour donner un service de transport sécuritaire et de qualité.

Nous sommes convaincus que cette façon de faire augmentera le nombre des véhicules adaptés de moins de neuf passagers et améliorera ainsi de beaucoup la disponibilité et l'accessibilité des services de transport aux personnes handicapées. Il a été clairement démontré, au dernier colloque de l'Association canadienne du transport urbain sur le transport adapté, que la demande pour ces services augmentera considérablement à cause, entre autres, du vieillissement de la population, de la rationalisation des soins de santé. Le document de consultation sur la réforme mentionne qu'il s'agit d'un créneau peu exploité par l'industrie du taxi. L'industrie du transport scolaire possède également tous les critères afin d'assurer ce type de transport de façon efficace et sécuritaire.

En conclusion, je vous dirais que cette réforme propose des orientations et des modifications visant à doter le Québec d'un service de transport par taxi plus

compétitif et plus responsable de façon à obtenir un service de qualité. Et c'est avec ce même objectif, c'est-à-dire une qualité de service et une sécurité accrues pour les utilisateurs, que nous vous avons fait part de nos commentaires. Soyez assurés que notre objectif n'est pas de vouloir s'accaparer une partie du marché du transport par taxi, mais plutôt de s'assurer que notre préoccupation pour la sécurité soit partagée par tous les intervenants, y compris le transport par taxi, et aussi par souci de mettre à la disposition des utilisateurs du transport adapté notre expertise et nos véhicules. Merci.

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

M. Baril (Arthabaska): Merci, M. le Président. Je vous remercie, M. Lafrance et vos collègues, d'être venus nous présenter votre mémoire. Vous faites référence à différents sujets dans votre mémoire. Entre autres, vous avez mentionné que la flotte de véhicules est sous-exploitée. Et vous deviez participer ou assister, tout à l'heure, quand j'ai échangé avec le représentant de la Fédération des commissions scolaires. Ça fait un bout de temps que je suis en politique, ça fait un bout de temps que j'entends parler qu'on pourrait utiliser la flotte de véhicules scolaires à d'autres fins ou, entre autres, à titre d'exemple, pour du transport en commun.

Ma question, elle va être bien claire, bien facile: Croyez-vous à ça, vous autres qui êtes des propriétaires de véhicules scolaires? Et, si, oui, vous croyez à ça — vous semblez par les propos que vous avez tenus — pourquoi depuis 15 ans on en entend parler peut-être plus puis il n'y a pas grand-chose qui se fait?

M. Lafrance (Luc): Bien, oui... Enfin, je ne sais pas si mes collègues veulent répondre aussi, mais, moi, je vous dirais que, oui, effectivement, on est favorables à l'utilisation de ces véhicules-là qui sont maintes fois sous-utilisés, servent souvent sur les heures de pointe, le matin et le soir. Il y aurait les périodes creuses où ils pourraient être utilisés. Mais, comme le disaient tout à l'heure les gens de la Fédération des commissions scolaires, il y a eu quelques expériences à gauche et à droite, en région, qui ne se sont pas avérées très positives, dû au manque, je dirais, de participants ou de clientèle pour se servir de ce type de véhicule là, dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, au cours des dernières années, il y a eu plusieurs coupures de budget dans le budget du transport scolaire qui ont fait en sorte que les commissions scolaires ont rationalisé le nombre de véhicules. On est passé, je pense, de quelque chose comme à peu près 10 000 à 8 000 véhicules au cours des cinq dernières années — à moins que je me trompe — ce qui fait en sorte qu'un même véhicule, maintenant, sa plage horaire est beaucoup plus longue qu'elle était auparavant. Avant, on avait une plage horaire qui se situait entre 7 h 30 et, je dirais, 8 h 30, 9 heures au plus tard. Maintenant, les plages sont extensionnées. Il y a double rentrée et double sortie, ce qui fait que les périodes

creuses sont un peu plus courtes qu'elles l'étaient avant, et ça ne correspond pas toujours aux besoins des clientèles qui voudraient en utiliser. Ça, c'est un élément.

• (11 h 20) •

Et l'autre élément, comme je disais tout à l'heure, le gros autobus jaune n'est pas très populaire pour les gens qui auraient besoin de transport vers les centres-villes ou ces choses-là.

M. Baril (Arthabaska): J'en conviens, que les budgets ont été réduits, diminués — tout le monde connaît les raisons, bien entendu — mais est-ce qu'on n'aurait pas dû profiter de cette occasion-là pour essayer d'aller chercher des revenus ailleurs pour justement financer le transport scolaire? Et, entre autres, ça aurait donné quoi comme chiffres? Mais justement extensionner le transport scolaire. Au lieu de diminuer le nombre d'autobus, mettons qu'on garde à peu près le même nombre d'autobus, mais on agrandit le service à un autre niveau que le scolaire. On y croit ou bien on n'y croit pas. Je vous l'ai dit, ça fait longtemps qu'on en entend parler. Là, vous avez mentionné les représentants de la Fédération. Ils mentionnaient eux autres aussi qu'ils avaient eu des expériences-pilotes dans différentes régions et que ça n'a pas réussi. Mais, si ça ne marche pas, pourquoi qu'on continue à en parler?

M. Lafrance (Luc): Je ne saurais pas quoi vous répondre là-dessus. Ce que je vous dirais: En tant qu'opérateurs, en tant que propriétaires de véhicules, je pense que les membres de l'ATEQ ne demandent pas mieux que de mettre à contribution davantage leurs véhicules, de les faire rouler plus d'heures par jour. Il y a une notion de rentabilité à ce moment-là qui deviendrait intéressante, mais encore faut-il qu'il y ait une clientèle suffisante pour répondre justement à ces besoins-là et aussi pour que ça corresponde à l'aspect de frais encourus pour faire ce type de transport là.

M. Baril (Arthabaska): C'est parce que, au lieu de... Je le répète, là, puis je ne suis pas un spécialiste du transport, remarquez bien, mais, au lieu de diminuer le nombre d'autobus, si on avait permis — à cause aussi, il faut le dire, d'une diminution d'élèves sur certaines routes — à des adultes ou à d'autres clientèles de profiter du passage de ce même véhicule-là, que ce soit à 7 heures du matin ou à 7 h 45, au lieu de réduire le nombre puis de les paqueter... Parce que, dans certains cas, ils sont vraiment paquetés. Même, on me dit, je ne sais pas si c'était encore comme ça récemment, mais on me dit qu'il y a même jusqu'à trois, quatre jeunes sur le même banc pour justement économiser.

Bien, si on avait permis, justement à la période de pointe, si on peut dire, à d'autres utilisateurs de payer pour utiliser ce service-là, ça aurait fait un revenu supplémentaire et peut-être qu'on aurait pu mieux maintenir la flotte de véhicules et donner un bon service. Parce que, j'en conviens, à 10 heures du matin, pour quelqu'un qui commence à travailler, il est déjà trop tard, si

l'autobus repasse faire un autre circuit, il est déjà trop tard. Donc, il faut adapter des circuits aux besoins de la population. Ça, c'est évident, c'est élémentaire. Bien, en tout cas.

Est-ce que, pour vous autres, les contrats que les commissions scolaires accordent aux détenteurs de permis ou à d'autres personnes, c'est un gros handicap? Est-ce que c'est une grosse perte de revenus pour vous autres ou si vous vous accommodez de ça, parce que ce n'est pas tout à fait le même service que ces gens-là peuvent rendre?

M. Lafrance (Luc): Je vous dirais que, dans un premier temps, cet état de fait là d'avoir des berlines n'est pas un handicap majeur dans le sens où on est bien conscient qu'il y a des réalités dans différentes régions ou dans différents secteurs, que ce soit pour une clientèle spécifique ou pour des types de formations spécifiques. On voit de plus en plus aujourd'hui des cours, que ce soit des programmes sports-études ou sports-arts ou des choses comme celles-là, qui font que c'est un moindre groupe d'élèves qui se déplace vers une école spécifique. Donc, ça ne prend pas un véhicule de 72 passagers, là, si on en convient.

Là où, nous, on a un problème, c'est que, lorsque les berlines sont opérées par les entreprises de transport scolaire, c'est souvent des véhicules qui sont à l'intérieur de la flotte de la compagnie, donc qui ont les vérifications mécaniques comme si c'était un minibus ou un autobus, ont un chauffeur qui est formé, parce que l'ensemble des chauffeurs des entreprises sont formés via le programme «Métier Unique». Et, en parallèle à ça, on voit les commissions scolaires qui, de plus en plus, octroient des contrats, et on a même vu dans certains cas des commissions scolaires, sans même donner de contrat écrit, donner des élèves à transporter avec un taux au kilométrage, et c'était un véhicule — je dirais — non conforme en matière de transport scolaire, aucune formation, etc.

Sans vouloir parler contre les gens des commissions scolaires, je lisais tout à l'heure leur mémoire où ils disaient qu'eux ils ne sont pas favorables à la formation des chauffeurs, parce que c'est un plus petit groupe de nombres d'élèves à transporter. Mais je dirais qu'au contraire c'est souvent une clientèle à problèmes qui est transportée dans ces véhicules-là, les problèmes de comportement, disciplinaires, etc. Alors, s'il y a un besoin de formation spécifique pour un chauffeur, à savoir comment réagir dans des situations de crise, c'est bien dans les berlines.

M. Baril (Arthabaska): J'ai lu et j'ai écouté également la lecture de votre mémoire, et vous demandez les mêmes exigences pour les détenteurs de permis de taxi que pour les chauffeurs d'autobus et également les mêmes exigences pour les véhicules, j'en conviens. Mais, je vous l'ai dit, à moins que ça m'ait échappé, vous ne semblez pas avoir cette même inquiétude ou obligation au niveau des autres détenteurs de contrats qui ne sont pas nécessairement des détenteurs de permis de taxi. Parce qu'on donne des contrats à d'autres, parce qu'on va en

soumission ou en appel d'offres. Donc, que tu sois détenteur d'un permis de taxi ou que tu sois propriétaire d'un véhicule, t'es indépendant, là. Si c'est des enfants, si c'est des élèves, il me semble que les mêmes exigences devraient être obligatoires autant au niveau de la formation de la personne qu'au niveau de la qualité et de la sécurité du véhicule. Est-ce que je n'en ai pas lu un bout ou bien si c'est un oubli que vous avez fait?

M. Lafrance (Luc): Disons que ce n'est pas inscrit dans le mémoire comme tel parce que, là, on faisait référence à la réforme sur le taxi. Mais je vous dirais, M. le ministre, que vos fonctionnaires au ministère des Transports sont très au courant de nos doléances en matière de propriétaires de berlines, ceux qui opèrent des berlines à contrat avec des commissions scolaires, où on voudrait que le ministère exige que ces propriétaires de berlines là, taxis ou autres, soient assujettis aux mêmes règlements que les minibus et les autobus, c'est-à-dire, à tout le moins, que les chauffeurs aient la formation du «Métier Unique».

M. Baril (Arthabaska): Avez-vous un exemple à me donner quand vous dites que les détenteurs de permis respectent les mêmes exigences de la réglementation applicable aux minibus et aux autobus d'écoliers? Avez-vous un exemple à me donner? C'est quoi, les exigences qu'ils devraient respecter qui aujourd'hui ne sont pas respectées ou ne sont pas appliquées?

M. Lafrance (Luc): Juste au niveau de la vérification mécanique, par exemple, les taxis sont soumis à deux vérifications par année, tandis que le transport scolaire, les minibus, les autobus, c'est deux vérifications plus deux entretiens préventifs par année. Donc, ça fait quatre vérifications par année pour les véhicules — alors, on parle de minibus et d'autobus — tandis que le taxi, c'est seulement deux fois. Les taxis n'ont pas à faire la vérification avant départ, aussi, au niveau de leur véhicule, tandis que les propriétaires de minibus et d'autobus, à chaque matin, ont une ronde à faire avec leur véhicule pour s'assurer qu'il est en ordre, s'assurer que tout fonctionne comme il faut, que ça soit les équipements de sécurité, au niveau des freins, au niveau du moteur, au niveau des gaz d'échappement, etc. Alors, il y a des vérifications à faire, ce que les taxis ne sont pas tenus de faire. Et ils transportent aussi des écoliers. Alors, en ce sens-là, on dit: Un écolier qui est transporté dans un taxi, je pense que la sécurité est aussi importante dans le taxi que dans le minibus, finalement.

M. Baril (Arthabaska): Je vous remercie. Je vais laisser le reste du temps à mes collègues.

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

M. Bordeleau: Merci. Juste une question d'information. Vous parliez de la formation «Métier Unique».

Pouvez-vous nous donner plus d'informations, exactement en quoi ça consiste et à quoi ça fait référence, ça, exactement?

M. Lafrance (Luc): Oui. Le cours «Métier Unique» a été mis en application en 1993, suite au rapport du coroner à l'époque. Une de ses recommandations était d'avoir une formation obligatoire pour tous les chauffeurs d'autobus d'écoliers, et pas seulement les nouveaux arrivants, tous les chauffeurs dans l'industrie. Alors, il y a un premier cours de 15 heures qui est obligatoire, au départ, et il y a un rappel qui se fait chaque trois ans avec un cours de six heures. Ce cours-là tient compte de différents éléments, c'est-à-dire comment réagir vis-à-vis des élèves dans différents comportements, la discipline à bord, l'embarquement, le débarquement, situations d'urgence, enfin, toute la régie interne, si vous voulez, à l'intérieur du véhicule.

M. Bordeleau: À la conclusion de votre mémoire, là, vous nous dites, à la fin complètement: «Le document de consultation sur la réforme mentionne qu'il s'agit d'un créneau peu exploité par l'industrie du taxi.» On fait référence, ici, au transport adapté?

M. Lafrance (Luc): Au transport adapté.

M. Bordeleau: Vous dites: «L'industrie du transport scolaire possède également tous les critères afin d'assurer ce type de transport de façon efficace et sécuritaire.» Je veux juste vérifier une chose. Est-ce que, dans le contexte actuel, il y a quelque chose qui empêche le milieu scolaire, qui a des équipements conformes à ça, de soumissionner, par exemple, sur les besoins des commissions de transport régionales ou pour faire du transport adapté?

● (11 h 30) ●

M. Lafrance (Luc): Tout dépend du type de véhicule. Lorsqu'on est avec un minibus, il n'y a pas de problème. Le transporteur scolaire peut faire du transport adapté avec un minibus qui est conforme. C'est lorsqu'on arrive avec un véhicule plus spécialisé et qui est de plus en plus en demande, qui est un véhicule de neuf passagers et moins, il n'est plus classé dans la catégorie minibus. Donc, ça prend un permis de taxi pour quelqu'un qui n'a pas déjà un permis de taxi. Et, à l'inverse, ce qu'on dit, nous, c'est que le propriétaire de taxi, s'il décide de changer son neuf-passagers et moins pour un douze-passagers qui devient un minibus, il n'a pas besoin de permis pour venir en faire.

M. Bordeleau: Les gens qui font du transport scolaire, vous devez payer un permis, je suppose, pour chaque véhicule à chaque année?

M. Lemay (Gaston): Ça se paie dans notre immatriculation.

M. Bordeleau: Ça se paie où?

M. Lemay (Gaston): Dans l'immatriculation.

M. Bordeleau: Dans l'immatriculation.

M. Lemay (Gaston): Oui. Dans tes plaques.

M. Bordeleau: Puis vous payez combien pour immatriculer, à ce moment-là?

M. Lemay (Gaston): Ah! ça doit être 525 \$ ou 625 \$ du véhicule.

M. Bordeleau: C'est 625 \$ du véhicule? O.K. Par rapport aux taxis comme tels, je pense bien que vous concevez bien que le milieu du taxi, quand même, paie des permis de taxi qui sont des taux assez élevés, tout dépendant des milieux — ça varie beaucoup — et que ces gens-là essaient de voir, du côté du transport adapté aussi, qu'est-ce qu'eux autres peuvent faire à l'intérieur de ce marché-là. Je comprends que vous n'avez pas d'objection de principe comme telle que des gens du taxi puissent penser, disons, à aller chercher du marché aussi du côté du transport adapté.

M. Lafrance (Luc): On n'a aucun problème avec ça. Comme je disais en conclusion, le but de notre présentation n'est pas de vouloir s'accaparer un marché qui appartient en partie aux gens du taxi. Ce qu'on veut surtout, c'est, dans un premier temps, tout l'aspect sécuritaire. Et, dans un deuxième temps, on se fait dire souvent par les clientèles du transport adapté qu'il y a un manque d'équipement, qu'il y a un manque de disponibilité des véhicules surtout en haute saison touristique, où, avec tout le respect que je dois à l'industrie du taxi, plus souvent qu'autrement, ils préfèrent peut-être aller chercher une clientèle de touristes qu'une clientèle adaptée. C'est peut-être moins long et plus rentable.

Alors, à ce moment-là, les personnes handicapées ont beaucoup moins de disponibilité en matière d'équipement. Nous, on dit: Il y a un équipement qui existe dans les flottes de l'industrie du transport scolaire, alors pourquoi ne pas les mettre à contribution de cette clientèle-là qui va en augmentant?

M. Bordeleau: Il y a combien de véhicules adaptés? Vous avez parlé tout à l'heure des autres entreprises, mais il y a combien de véhicules comme tels adaptés qui seraient disponibles en dehors des heures où c'est utilisé pour le transport scolaire qui pourraient être utilisés dans d'autres contextes?

M. Lafrance (Luc): On parle d'un chiffre d'environ 350 véhicules.

M. Bordeleau: Des véhicules adaptés...

M. Lafrance (Luc): Des véhicules adaptés.

M. Bordeleau: ...répartis sur l'ensemble du territoire.

M. Lafrance (Luc): Sur l'ensemble du territoire, oui.

M. Bordeleau: Il y en a combien actuellement qui signent des contrats avec soit des commissions de transport ou des commissions intermunicipales de transport et qui travaillent en dehors des heures où ils font du transport scolaire pour faire du transport adapté sous une autre juridiction?

M. Lafrance (Luc): On n'a pas de chiffres précis de ce côté-là, malheureusement.

M. Bordeleau: Une approximation: Est-ce que, sur 350, c'est 300? C'est-u 25? C'est-u...

M. Lafrance (Luc): Ah non! C'est beaucoup moins que ça. Je dirais que, sur les 350 véhicules, il y a peut-être une centaine de véhicules qui servent à du transport avec les organismes publics de transport ou les OSBL qui organisent du transport adapté.

M. Bordeleau: Et, si on prend pour acquis, là, un peu ce qui semble ressortir de façon assez fréquente, qu'il manque de transport adapté pour répondre à la demande, que ce soit manque de taxi ou d'un autre type, s'il y en a une centaine, pourquoi il n'y en a pas plus du côté des gens qui ont ces genres de véhicules là qui soumissionnent à ce moment-là sur des contrats pour faire du transport adapté à l'extérieur des heures?

M. Lafrance (Luc): Bien, souvent ce qui arrive, c'est que, lorsqu'on fait affaire avec des OSBL, ils ont leurs propres véhicules en régie et opèrent leurs propres opérations de cette façon-là. Je ne voudrais pas ici faire le procès non plus des OSBL, mais on voit bien que, dans certaines régions, il y a une petite chasse gardée au niveau des organismes qui organisent du transport sur le territoire municipal, qui organisent du transport adapté et ne font pas affaire avec le privé, qui est disponible, qui serait là pour en faire. Vous répondre à savoir pourquoi, là, on pourrait en discuter longtemps.

M. Bordeleau: Vous dites: Les OSBL qui s'équipent eux-mêmes pour faire du transport adapté?

M. Lafrance (Luc): Oui, effectivement. Il y a des subventions qui existent au ministère des Transports pour les organismes...

M. Bordeleau: Quand vous parlez d'OSBL, là, par exemple, je ne veux pas savoir les... mais j'aimerais savoir à quoi vous faites référence.

M. Lafrance (Luc): Bien, ce sont des organismes qui, souvent, couvrent un territoire municipal, qui obtiennent des subventions pour organiser du transport adapté sur leur territoire. Exemple, il y en a sur la Côte-du-Sud, ici, à Montmorency. Il y en a un peu partout en

province. Ils reçoivent des subventions du ministère des Transports au niveau du fonctionnement et au niveau aussi des équipements pour l'achat de véhicules pour opérer le transport adapté sur leur territoire. Et, parallèlement à ça, bien on a des flottes d'autobus scolaires adaptés qui pourraient être disponibles qui ne servent pas.

M. Bordeleau: Dans la région de Québec ou de Montréal, où, là, il y a des besoins manifestes — et je pense que tout le monde en est conscient — au niveau du transport adapté, est-ce que vos équipements spécialisés, dans ces milieux-là, Montréal, Québec, ont des contrats avec la STCUM dans un cas ou la Commission de transport Québec métro?

M. Lafrance (Luc): Ils ont des contrats, mais très peu. Il faut comprendre que la STCUM et la STCUQ sont aux prises avec des conventions collectives qui font en sorte qu'ils ne peuvent pas aller en sous-traitance avec un maximum de véhicules, donc ce qui fait en sorte qu'on est très limité sur l'utilisation des véhicules des entreprises privées.

M. Bordeleau: Mais prenons ce cas-là: à Montréal, il faut prévoir quatre, cinq heures d'avance, minimum, puis des fois beaucoup plus que ça pour avoir un véhicule, puis on nous dit qu'on n'est pas capable d'avoir suffisamment... On nous a dit — les gens de la STCUM — que, du côté du taxi, il n'y a pas suffisamment de personnes qui se montrent intéressées. Ils nous disent que leur problème, c'est qu'ils n'ont pas suffisamment de véhicules ou de personnes intéressées à travailler à contrat avec eux autres.

Ce que vous nous dites, c'est qu'ils ont des gens qui travaillent pour eux, qui sont leurs employés, évidemment. Mais, s'il en manque, ils doivent avoir d'autres besoins en plus d'eux autres. Pourquoi il n'y en a pas plus du côté du transport scolaire qui s'impliquent?

M. Lafrance (Luc): Bien, c'est un peu la raison pourquoi on est ici ce matin. On disait tout à l'heure que, lorsqu'on arrive avec un véhicule très spécifique, à neuf passagers et moins, ça prend un permis de taxi pour l'opérer. C'est la problématique que rencontrent les transporteurs scolaires lorsque leur demandent les organismes publics de transport de fournir des véhicules de neuf passagers et moins. Malheureusement, ils n'ont pas le permis pour le faire.

M. Bordeleau: O.K. Puis les neuf passagers et plus, ça...

M. Lafrance (Luc): Ça, il n'y a pas de problème. Les minibus, là, ils peuvent facilement le faire. Mais, encore là, je dirais que cette flotte-là est sous-utilisée.

M. Bordeleau: Au niveau du transport scolaire comme tel, si on pense aux autobus jaunes, il y en a combien qui appartiennent à des propriétaires privés sur l'ensemble du territoire québécois dans les 800 entreprises

auxquelles vous avez fait référence, puis combien appartiennent... ou combien de commissions scolaires ont leurs propres véhicules?

M. Lafrance (Luc): Je dirais, en pourcentage, qu'il y a environ 95 % de la flotte des autobus scolaires qui appartiennent au privé.

M. Bordeleau: Qui appartiennent au privé.

M. Lafrance (Luc): Oui.

M. Bordeleau: Qui sont membres... parmi vos membres...

M. Lafrance (Luc): Oui, qui sont membres de l'ATEQ, oui.

M. Bordeleau: ...à vous autres, etc. Tout à l'heure, j'ai posé la question aux commissions scolaires puis on n'a pas eu de réponse. Je ne sais pas si, vous autres, vous avez des évaluations à ce niveau-là. Ça coûte combien, transporter un élève par autobus scolaire au kilomètre versus par taxi?

M. Lafrance (Luc): Je ne pourrais pas vous le donner au kilomètre près. Ce que je pourrais vous dire, c'est que, sur une base annuelle, transporter un élève au Québec, ça coûte 600 \$. En Ontario, ça en coûte 720 \$ ou 730 \$. Tout à l'heure, j'entendais les gens de la Fédération parler de l'Europe — on y arrive — et les coûts qui sont évalués là-bas pour transporter un élève sont de près de 800 \$.

M. Bordeleau: Mais vous n'avez pas de données comparatives, ce que ça coûte par le système des autobus scolaires et par le système de taxi pour transporter un élève?

M. Lafrance (Luc): Non, malheureusement, je n'ai pas ce détail-là. On me donne le chiffre sur le coût moyen par kilomètre. Ici, il est à 2,35 \$ par élève par kilomètre.

M. Bordeleau: Par élève par kilomètre.

M. Lafrance (Luc): Oui.

M. Bordeleau: Pour le transport en autobus?

M. Lafrance (Luc): En autobus traditionnel.

M. Bordeleau: O.K. Ça va.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bienvenue à cette commission. À la lecture de

vos mémoire, vous nous dites... l'esprit de la lettre de votre mémoire, ça concerne l'efficacité, la sécurité des élèves transportés. Par contre, dans votre mémoire, aux pages 1 et 3, vous faites deux fois mention de la concurrence. Puis je comprends très bien l'esprit de votre mémoire. Cependant, vous le mentionnez deux fois.

Via le transport scolaire par taxi, vous nous dites: Écoutez, les taxis, l'industrie du taxi... qui, en passant, tout au long de ces travaux-là, j'ai rarement vu une industrie subir autant d'assauts et d'attaques sur son marché... référence à ça. Vous nous dites ici, par contre: C'est l'inverse; c'est eux qui font une concurrence un petit peu déloyale à cause des règlements, ce que vous avez expliqué en réponse à une question de M. le ministre.

Par contre, à la page 3, vous nous dites, à pas feutrés: Nous, on est tout à fait disposés, tout à fait prêts à prendre une autre partie de ce transport concernant le vieillissement de la population, les soins de santé. C'est à pas feutrés, mais, entre nous, vous nous dites: Si le marché s'ouvre, on va être au rendez-vous.

Donc, est-ce que je peux comprendre — puis je ne veux pas interpréter, là, parce que j'essaye de comprendre. Est-ce que le marché... Puis vous nous le dites dans ça: L'industrie du taxi n'a pas fait tous ses devoirs là-dedans. Le marché est libre puis... Bon. Ils vont répondre de leurs actes, ils vont venir nous présenter leur version des choses.

• (11 h 40) •

Mais, vous, là, en tant qu'ATEQ, vous êtes en train de nous dire: Ce marché-là, il est ouvert. Puis, au cours des prochains mois, des prochaines années, on compte y aller parce que nos équipements, tout ça... On est disposé puis on est capable, on est en possession de tout ce qu'il faut pour aller chercher ce marché-là. Oui ou non?

M. Lafrance (Luc): Je vous dirais là-dessus, comme je disais dans le cadre de notre mémoire: Il y a tout le volet sécurité qui est important pour nous. Ça, on ne le dénigre pas.

M. Deslières: Oui. On l'a saisi.

M. Lafrance (Luc): Ça, je pense que c'est important. Mais il ne faut pas oublier non plus que ce sont des entreprises privées qui ont subi...

M. Deslières: Voilà!

M. Lafrance (Luc): Quand vous parliez d'assaut tout à l'heure, au niveau de l'industrie du transport par taxi, je voudrais presque employer le même terme au niveau des coupures dans les budgets de transport scolaire au cours des cinq ou six dernières années. On a subi quand même des assauts importants — M. le ministre faisait référence aux fameux 70 000 000 \$ d'il y a deux ans.

Donc, il faut que ces entreprises-là soient rentables. Il n'y a personne qui est en affaires pour ne pas être rentable, que ce soit du taxi ou du scolaire. S'il y a un marché qui est disponible, s'il y a un marché qui n'est pas

exploité et qu'il y a un besoin qui est manifesté, alors, nous, on a des équipements, les opérateurs de transport scolaire ont des équipements disponibles, alors on veut les mettre à contribution.

M. Deslières: Mais est-ce que vous convenez avec moi, monsieur... Vous parliez, en réponse à une question de mes collègues, des OSBL qui ont pris une partie du marché; dans certains territoires, c'est disparate un peu, c'est variable. Mais il y a eu des assauts à cette industrie-là, des gens qui gagnent leur vie, tout ça. Vous nous dites aujourd'hui, très correctement — puis je vous fais parler: Oui, on va y aller; on est une entreprise privée puis on va y aller.

Il n'y a pas lieu, à un moment donné, de mettre de l'ordre dans la cabane, de dire: Écoutez, là, il faut arrêter ça, là? On est en train de désorganiser l'ensemble de cette industrie-là. Elle a été tellement désorganisée qu'il y a des gens qui ne gagnent même plus leur vie en travaillant 60, 70 heures par semaine dans le taxi.

M. Lafrance (Luc): Non. Je vous dis: On ne veut pas aller s'accaparer une partie du marché du taxi. Mais, au moins, lorsqu'on est dans le même secteur d'activité, que ce soit le transport scolaire ou le transport adapté, qu'on soit au même niveau.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. Merci pour votre mémoire. Tantôt, les commissions scolaires ont offert un peu... Elles ont dit: Regarde, nous autres, on est intéressées. Vu qu'on engage des transporteurs scolaires, on serait intéressées à aussi offrir nos services pour le transport adapté. Donc, vous autres aussi, vous dites la même chose. Vous dites: Regarde, on serait prêts, nous autres, à s'impliquer dans le transport adapté. Parce que tout le monde qui sont venus ici, ils nous ont indiqué que, s'il y a un manque, c'est dans ce domaine-là.

Vous autres, vous dites: Regarde, on a l'équipement, il y a des plages de temps où ils ne sont pas utilisés. Donc, vous seriez prêts, de concert avec la Fédération des commissions scolaires, ou vous-mêmes, à soumissionner pour des contrats, si vous aviez le droit de soumissionner pour les contrats de transport adapté. Est-ce que je comprends bien cette chose-là?

M. Lafrance (Luc): Tout à fait.

M. Middlemiss: Mais, toutefois, non pas pour tenter de faire la concurrence au taxi, mais c'est parce que vous avez constaté qu'il y a un manque là et que vous avez de l'équipement que vous voulez rentabiliser. En plus, je pense, pour répondre à... le ministre vous a posé la question: S'il y avait une rentabilité à faire du transport urbain, du transport de personnes autres que les écoliers, vous seriez prêts à vous embarquer dans ça aussi?

M. Lafrance (Luc): Ça va de soi. Je pense qu'on l'a dit tout à l'heure. On ne vient pas ici pour vouloir s'accaparer ou prendre une partie du marché du taxi. Sauf qu'on se fait dire dans différents forums, que ce soit l'Association canadienne du transport urbain, section transport adapté, que ce soit les organisations du RUTA, ou ces choses-là, où on participe à leurs différents colloques, on se fait dire régulièrement: Pourquoi on ne peut pas se servir de vos équipements? Parce qu'on en aurait besoin. Il y a une demande, elle est en augmentant d'année en année. Il y a un équipement qui est disponible, on sait que vous ne vous en servez pas, il y a des heures creuses où ça ne sert pas. Pourquoi on ne peut pas se servir de vos équipements? Bien, il n'y a pas de problème.

Nous, je pense, les transporteurs... Il y en a ici qui sont avec moi qui sont des opérateurs, ils sont bien prêts à mettre à la disponibilité de cette clientèle-là nos équipements. Mais encore faut-il que l'encadrement réglementaire nous permette de le faire. C'est tout simplement ça.

M. Middlemiss: Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je remercie les représentants de l'Association du transport écolier du Québec pour leur présentation et leur participation aux travaux de cette commission.

Sur ce, j'ajourne les travaux de la commission sine die.

(Fin de la séance à 11 h 45)

