



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 28 octobre 1999 — N° 25

*Consultation générale sur le document intitulé
Réforme du transport par taxi — Pour des services
de taxi de meilleure qualité (6)*

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 28 octobre 1999

Table des matières

Auditions	1
Commission des transports du Québec (CTQ)	1
Coalition pour le maintien dans la communauté (Montréal et les alentours) (COMACO)	8
Municipalité régionale de comté de Charlevoix-Est	16
Service de covoiturage Allo-Stop Montréal inc.	22
Service de limousine Aristo	28
Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec inc. (CFPITQ)	35
Taxi des Anges	40

Intervenants

M. Claude Lachance, président
M. Serge Deslières, président suppléant

M. Guy Chevette
M. Yvan Bordeleau
M. André Pelletier
M. Claude Boucher
Mme Margaret F. Delisle
M. Michel Côté

- * Mme Nicole Poupart, CTQ
- * M. Serge Émond, COMACO
- * M. Denis Dufour, MRC de Charlevoix-Est
- * M. Gaston Lavoie, idem
- * Mme Claire Patenaude, Service de covoiturage Allo-Stop Montréal inc.
- * M. Jean Dumont, Service de limousine Aristo
- * M. Jacques Dumont, idem
- * M. Jean-Guy Lavoie, CFPITQ
- * Mme Carole Lefrançois, Taxi des Anges
- * M. Louis Girard, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 28 octobre 1999

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

(Neuf heures quarante-deux 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*. Alors, bienvenue à tous les membres de la commission.

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

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

Auditions

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, j'invite immédiatement Mme Poupart, la présidente de la Commission des transports, à nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

Commission des transports du Québec (CTQ)

Mme Poupart (Nicole): Oui. Alors, je suis accompagnée de M. Léonce Girard, qui est secrétaire de la Commission et directeur des services juridiques, et de M. Gilles Tremblay, qui est directeur de la coordination et de la vérification.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, madame, messieurs. À titre de président de la commission, je tiens à vous remercier pour avoir accepté d'être déplacés dans l'horaire que nous avons établi. Je vous indique que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires sur le sujet.

Mme Poupart (Nicole): Je vous remercie, M. le Président. M. le Président, M. le ministre et membres de la commission, je voudrais, dans un premier temps, vous sensibiliser au rôle de la Commission des transports du Québec qui est d'appliquer les lois et les règlements et qu'il y a lieu de favoriser des décisions de la Commission les plus objectives possible. Je crois qu'il n'appartient pas à la Commission de se prononcer sur les propositions formulées dans le livre vert sur le taxi. Je voudrais toutefois vous réitérer l'entière collaboration de la Commission pour mettre en oeuvre les diverses solutions qui seront retenues. Ainsi, la Commission désirerait attirer votre attention sur des mécanismes qui faciliteraient le succès de certaines propositions présentées si elles devaient être retenues.

Alors, je vais très brièvement au travers des commentaires que nous vous avons soumis. À la proposition 1, la Commission voudrait souligner que, sans remettre en question la proposition 1, ce qui dissocierait la vente de la voiture-taxi du transfert du permis, il y aurait probablement lieu de maintenir le principe actuel de toujours associer un véhicule, et un seul, à un permis. Que le véhicule comme tel ne fasse pas partie de la transaction du transfert de permis ne cause aucun problème au niveau de la gestion, mais, s'il y avait obligation d'identifier un véhicule au permis, il y aurait trois principaux avantages.

L'association véhicule-permis s'avère un moyen très efficace pour suivre les transferts de permis. Très souvent, les propriétaires de taxi oublient qu'il doit y avoir permission de la Commission avant de faire le transfert du permis et ce n'est qu'au moment où ils viennent pour immatriculer leur véhicule à la SAAQ qu'ils se rendent compte qu'ils doivent venir à la Commission pour faire accepter le transfert de permis.

Deuxièmement, s'il y a un véhicule qui est relié à un permis, ça assure que le nouveau titulaire est en mesure de fournir le service attendu, ce qui veut dire qu'il ne pourrait pas y avoir une rareté artificielle de créée au niveau de l'offre de service et rendrait moins probable ce qui pourrait donner ouverture au commerce des permis. Ainsi, par exemple, sans lien auto-permis, ça permet beaucoup plus facilement de ne pas fournir le service et de faire le commerce des permis de taxi. Il y a dans la loi une obligation de service, alors cette exigence permettrait de s'assurer que le service peut être rendu.

Troisièmement, cette exigence permet également aux autorités compétentes, qui sont présentement la SAAQ et le Bureau de taxi de Montréal, d'attester que le véhicule, sur la route, répond aux normes en vigueur.

En dernier lieu, j'aimerais tout simplement ouvrir une parenthèse pour dire que, dans le moment, le règlement ne prévoit pas des frais pour les gestes administratifs posés par la Commission dans le domaine des hypothèques et des mains-levées. Ces activités demandent un temps appréciable, alors...

Une voix: Message.

Mme Poupart (Nicole): Message passé. La proposition 5 qui concerne l'émission des nouveaux permis de taxi. Si le législateur opte pour la levée du moratoire sur le nombre de permis, la Commission aimerait vous suggérer que l'émission et le transfert de permis s'effectuent en fonction de normes économiques minimales que la Commission aurait à apprécier. Ce que nous suggérons, c'est possiblement des critères similaires à ceux qui sont énoncés à l'article 12 du Règlement sur le transport par

autobus qui demande à la Commission d'apprécier les assises financières suffisantes pour assurer la viabilité de l'entreprise et que les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité des services pour lesquels la personne demande le permis. Ceci concerne la proposition 5.

À la proposition 9, il est question du dossier criminel incompatible avec la fonction de chauffeur de taxi. La Commission croit que son rôle en est un de protéger le public. On voudrait souligner la vulnérabilité des personnes qui peuvent se retrouver seules à toute heure du jour ou de la nuit dans un véhicule dont elles n'ont pas le contrôle, particulièrement la vulnérabilité des personnes âgées, des enfants, des handicapés. Il s'est développé récemment des critères qui peuvent être utilisés dans ce genre de situation pour éviter des situations non désirables et qui sont acceptables maintenant aux personnes oeuvrant pour la défense des droits de la personne. Je crois que nous pourrions regarder à exiger l'absence d'un passé pour éviter des situations qui peuvent potentiellement être non désirables, les personnes particulièrement ayant des antécédents judiciaires sans pardon reliés aux actes criminels, notamment ceux dénotant la violence contre la personne. Je crois que je voudrais aujourd'hui aussi ajouter les personnes reconnues coupables du commerce de drogue pour des raisons tout aussi évidentes.

Maintenant, si nous allons à la proposition 13, la Commission croit qu'il serait pertinent de graduer davantage les sanctions prévues à l'article 26 de la loi. Le processus actuel, c'est que normalement une personne va aller en cour municipale, peut avoir pour ses infractions une amende de 300 \$, disons, mais, lorsqu'elle vient à la CTQ, ces dossiers-là sont automatiquement référés à la CTQ et les commissaires doivent nécessairement donner un minimum de trois mois de suspension d'un permis, ce qui représente les trois douzièmes des revenus ou un quart des revenus annuels de la personne. Dans certains cas, nous croyons que l'exigence est peut-être un peu sévère.

• (9 h 50) •

Concernant la proposition 23, l'âge maximal des véhicules, nous aimerions tout simplement suggérer qu'il serait possible de considérer que l'âge maximal des véhicules s'applique plus rapidement dans les cas de transfert de permis ou lors de l'émission d'un nouveau permis.

À la proposition 49 qui concerne la décentralisation qui s'appliquerait à certains éléments qui continueraient à être réglementés par le gouvernement du Québec, nous aimerions tout simplement suggérer de regarder s'il n'y a pas moyen d'alléger le processus afin que ce soit moins onéreux en temps, surtout, et en ressources pour en arriver à la révision tarifaire. Alors, il s'agirait tout simplement d'alléger le processus.

Alors, voilà, M. le Président, ce sont les commentaires de la Commission des transports. Il me fera plaisir de répondre aux questions.

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

M. Chevrette: Merci, madame, merci, messieurs. Voici, moi, j'ai quelques questions, mais je vais essayer de laisser du temps à mes collègues, ils en ont demandé. Je vais aller direct aux questions un peu lapidaires, là.

Première question, c'est au chapitre de l'émission des nouveaux permis. Vous parlez de critères économiques. Un peu comme les autobus, je crois, vous utilisez pour le...

Mme Poupart (Nicole): Oui, l'élément 12, exact.

M. Chevrette: La question est la suivante: Est-ce que l'ensemble des critères qui servent maintenant pour l'autobus peuvent vraiment s'appliquer pour le taxi?

Mme Poupart (Nicole): Ce que nous aimerions pouvoir éviter, je crois, ce sont des cas où les hypothèques mobilières valaient, présentent deux, trois, quatre fois le coût du permis, où les taux d'intérêt sont extrêmement élevés. Et nous savons qu'il est impossible de rencontrer les paiements à partir de l'industrie du taxi. Nous avons l'impression qu'il y a des gens de taxi qui s'embarquent dans cette entreprise-là et ont très peu de chances de passer au travers. Si quelqu'un, par exemple, paie un permis de taxi de 60 000 \$, qu'il a un taux d'intérêt de 30 %, vous savez, à un moment donné, il y a le coût de la voiture...

M. Chevrette: C'est quasiment du shylock, rendu là.

Mme Poupart (Nicole): Il y a certains cas qui, je crois, s'apparentent à des taux usuraires, oui. Et il y a eu d'ailleurs des cas qui sont allés en Cour supérieure où le juge a exigé des changements aux conditions d'hypothèque parce que...

M. Chevrette: Est-ce que vous avez d'autres critères que ceux existants?

Mme Poupart (Nicole): Ce qu'on pense, ce sont des critères surtout de nature économique. En fait, ce serait une façon d'avertir la personne qui veut s'embarquer là-dedans qu'elle n'a pas grand chances et tout ce qu'elle pourrait faire, c'est de perdre le permis à nouveau parce que, lorsque les paiements ne sont pas rencontrés, le permis est saisi de par l'hypothèque mobilière.

M. Chevrette: Qu'est-ce qui arrive — en tout cas, pour le bénéfice peut-être des membres de la commission et même du mien... J'ai acheté un permis 73 000 \$, 75 000 \$, je ne rencontre pas mes paiements, vous dites qu'il est saisi.

Mme Poupart (Nicole): Oui, parce qu'il y a une hypothèque mobilière.

M. Chevrette: Il s'en va où, le permis, là?

Mme Poupart (Nicole): À ce moment-là, c'est le créancier qui détient le permis pour une période de six mois et il peut revendre le permis à un tiers ou demander... il a six mois pour revenir à la Commission pour demander le transfert du permis.

M. Chevette: Puis, lors du transfert ou de la vente d'un permis, la Commission a quels pouvoirs?

Mme Poupart (Nicole): Bien, dans le moment, si la personne rencontre les normes minimales à la loi, on doit transférer le permis.

M. Chevette: Donc, on peut assister, si je comprends bien, à une cascade sans fin.

Mme Poupart (Nicole): Oui, il y a de très gros créanciers dans le domaine des paiements de taxi qui se spécialisent là-dedans.

M. Chevette: Puis est-ce que vous le feriez par règlement? Ou vous le feriez par quoi, l'établissement des critères?

Mme Poupart (Nicole): Bien, on a l'exemple dans le moment: dans l'autobus, la loi permet d'établir un règlement qui vise certains critères pour voir s'il y a rentabilité. Est-ce que c'est possible que la personne qui veut donner le service puisse fournir un service décent et rentable? Ce seraient des critères du même genre. Au règlement 12, on dit au 2°, le règlement 12 sur le transport par autobus, on dit: «Cette personne présente des assises financières suffisantes pour assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise.» Au 5°, on dit: «Les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité des services pour lesquels cette personne demande ce permis.» Ce sont des critères qui ne sont pas faciles à appliquer, mais je crois au moins que ça permettrait peut-être à la Commission...

M. Chevette: Ça donne des balises.

Mme Poupart (Nicole): ...d'éviter les cas d'abus possibles dans ce domaine-là.

M. Chevette: O.K. Maintenant, il y a un monsieur de Portneuf qui est venu ici puis il est revenu, je pense.

Une voix: ...

M. Chevette: Oui? Puis, lui, il se demande comment ça se fait qu'il y a une baisse importante du nombre de permis dans Portneuf. Avez-vous une réponse à ça, vous?

Mme Poupart (Nicole): Oui. C'est tout simplement une question de façon de compiler le nombre de permis. Il y a eu un ménage, si je peux m'exprimer ainsi,

autour des années 1983, dans les permis et dans les données. Avant, un taxi qui avait un permis d'opérer dans quatre ou cinq municipalités, le compte se faisait au niveau de chacune des municipalités. Alors, un permis, dans les statistiques, pouvait donner cinq permis. Donc, quatre étaient virtuels parce qu'il y avait toujours un seul permis. Alors, maintenant, ça a été nettoyé, ça, et un permis peut toujours desservir quatre ou cinq municipalités et, dans les statistiques, ceci est montré comme étant un permis et non quatre ou cinq, comme c'était auparavant.

M. Chevette: En 1983, il y avait 9 663 permis, selon les chiffres que l'on a là, et, en 1990, dans l'espace de sept ans, il y a eu une épuration ou une perte de 1 261 permis. On regarde de 1990 à 1997, il se perd à nouveau 502 permis de plus. Et, depuis 1997, ça semble être stable, à 7 894 permis. Il y a deux permis de plus en 1999 qu'il y en avait en 1997, c'est 7 892 sur 7 894. Sauf que ce nombre de permis perdus par rapport à la situation nationale, et c'est là ma question, est-ce que ça s'est réparti conformément à l'explosion démographique, par exemple, de certaines régions, comme la Rive-Sud de Montréal ou à Lachenaie, Terrebonne, Mascouche puis La Plaine, où on sait qu'il y a eu une explosion démographique épouvantable? Est-ce que cette perte-là se situe sur l'ensemble du territoire puis ça s'assimile bien par rapport à l'explosion de certains milieux?

Mme Poupart (Nicole): Vos années de référence étaient 1983...

M. Chevette: De 1983 à 1999.

Mme Poupart (Nicole): Oui. Bien, c'est peut-être le même ménage...

M. Chevette: Ça doit être vos chiffres qu'on a, je suppose.

Mme Poupart (Nicole): Oui, c'est peut-être... Je me demande, M. le Président, si... Il y a eu le plan de rachat, à Montréal, qui a fait baisser de façon assez importante le nombre de permis, suite à l'Exposition universelle. Je ne crois pas...

M. Chevette: Mais c'est parce que...

Mme Poupart (Nicole): Je ne sais pas. Je n'ai pas les données. D'abord, je n'ai pas les données dont vous parlez, là.

• (10 heures) •

M. Chevette: O.K. Bien, je pourrais peut-être, pour le bénéfice même de la commission, peut-être donner ces statistiques-là que l'on a. Je pourrais les faire imprimer tantôt puis les donner. À la question de tantôt, Saint-Raymond de Portneuf, là, je suppose, il y avait 10 permis en 1982, il en reste deux en 1999: un peu Grondines, et tout ça, Neuville, Pont-Rouge, tout ce qui existait dans cette région-là. Et on se rend compte que, par rapport à 48

permis qu'il y avait à l'époque, il en reste neuf. Donc, effectivement, on peut dire que, dans cette agglomération-là, Cap-Santé puis toute cette région à l'ouest de Québec, ici, il y a eu vraiment des pertes.

Mme Poupart (Nicole): Non, pas du tout, M. le Président. Ce qui se passe, c'est comme j'expliquais tantôt, c'est que, avant 1982 ou 1983 ou avant 1988, je crois...

M. Chevette: C'est 1982, vous avez raison.

Mme Poupart (Nicole): ...un permis pouvait être dénoté dans les statistiques comme si c'était cinq permis parce que le permis couvrirait cinq villes, mais il y avait vraiment un seul permis qui avait droit de desservir cinq municipalités.

M. Chevette: Une seule auto pour desservir...

Mme Poupart (Nicole): Une seule auto, si vous voulez, pour cinq municipalités. Dans la statistique, c'était montré comme étant cinq permis.

M. Chevette: Je comprends. Cinq fois neuf, 45. Oui, ça aurait un certain sens, si c'est le facteur cinq. Puis ça ne doit pas toujours être le facteur cinq.

Mme Poupart (Nicole): Non, non, non. Ça peut être...

M. Chevette: Ça peut être deux, ça peut être trois, je suppose.

Mme Poupart (Nicole): Oui, oui, ça peut varier selon les cas. Mais c'était selon le nombre de municipalités desservies, dans ce temps-là. Ce n'était pas vraiment le nombre de permis qu'on montrait.

Une voix: ...

M. Chevette: Ça pourrait jouer. Oui, mais le facteur de plus un ne jouerait que pour Saint-Raymond, ne jouerait que pour peut-être Saint-Ubald, qui en avait deux, Saint-Casimir... Mais il y a beaucoup de un, dans ça. Donc, il n'y avait pas d'autre facteur?

Mme Poupart (Nicole): Ça jouait pour Pont-Rouge, pour Saint-Basile, pour Saint-Casimir, Saint-Léonard-de-Portneuf, Saint-Marc-des-Carrières, Saint-Raymond et Sainte-Jeanne-de-Pont-Rouge.

M. Chevette: C'est ça, parce qu'il y a 11 paroisses où c'était un seul. Donc, ça joue seulement pour quelques municipalités. Mais, de toute façon, étant donné qu'on se rencontre de façon statutaire, on va avoir le temps de gratter plusieurs autres points de vue. Parce que je pense que, sur le dossier criminel... je sais que c'est délicat pour vous autres de vous prononcer.

Mme Poupart (Nicole): Oui.

M. Chevette: Mais, nous, les parlementaires, il va falloir qu'on trouve le moyen d'en discuter un peu, parce que c'est contesté, vous le savez, criminel par rapport à des gestes en dehors du taxi, par rapport à ceux qui commettent des actes criminels à l'intérieur ou près de leur taxi. Ça, il va falloir qu'on en discute, parce que, à date, on n'a pas pu gratter cela suffisamment, même en commission, ici. Mais on le fera dans une rencontre plus officielle vous permettant d'être plus à l'aise dans vos réponses.

Mme Poupart (Nicole): Ça me fera plaisir.

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

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Je voudrais juste enchaîner sur un sujet que le ministre a abordé, la question du financement de l'achat des permis. Vous nous dites: Dans certains cas, il y a de l'exagération, il y a quasiment des prêts qui sont usuraires. J'aimerais juste comprendre. Il y a une personne qui est venue ici, en commission, qui nous a parlé un petit peu de la question du financement, de l'achat de permis. Et la personne nous mentionnait que, par exemple, les caisses populaires faisaient du financement. Alors, les caisses populaires finançaient à peu près... Selon votre expérience, c'est quoi, les taux que les caisses ont, juste pour se donner une base? Je ne veux pas laisser croire qu'il y a des taux usuraires. Je voudrais partir de cette base-là pour comprendre, après ça...

Mme Poupart (Nicole): On a commencé une analyse du dossier des hypothèques, à la Commission, tout récemment. Cette analyse-là est simplement commencée, elle est loin d'être complétée. Pour le moment, nous avons des taux qui varient de 0 %... Il y en a qui vendent le permis sans aucun intérêt, d'après ce qu'on a, mais c'est des choses qu'on aimerait fouiller davantage. Et, dans ceux qui sont dénombrés, soit 861 sur un total d'environ 1 200 hypothèques inscrites à la Commission, les taux iraient jusqu'à 30 %, les taux inscrits.

M. Bordeleau: Les banques, quand elles financent, comme les caisses populaires ou n'importe quelle autre institution financière, c'est à quel taux, à peu près?

Mme Poupart (Nicole): Ça va varier. J'en ai ici à 13 %, j'en ai une à 4 %, j'en ai à 19 %, à 18 %. Ça varie énormément.

M. Bordeleau: Ça, c'est des institutions financières qui financent à ces taux-là?

Mme Poupart (Nicole): Oui. C'est exact.

M. Bordeleau: À part des institutions financières — je ne veux pas avoir de noms de compagnies

particulières — quels sont les autres types de gens qui financent? Je suppose qu'il y a des gens qui ont des permis, qui vendent leur permis et qui le financent eux-mêmes?

Mme Poupart (Nicole): Oui, oui, oui. Il y a beaucoup, beaucoup de cas où c'est un individu, où il y a seulement une hypothèque au nom de ce créancier-là. Et ça, il y a beaucoup, beaucoup de cas.

M. Bordeleau: Est-ce que vous voyez d'autres organismes ou compagnies qui reviennent souvent comme créanciers et qui sont du domaine plus extérieur au marché financier?

Mme Poupart (Nicole): Oui, effectivement. Il y en a quelques-uns.

M. Bordeleau: Qui reviennent souvent, fréquemment.

Mme Poupart (Nicole): Oui.

M. Bordeleau: Et ces organismes-là financent à quel taux, à peu près, selon les données que vous pouvez avoir en main?

Mme Poupart (Nicole): Ça varie. Il y en a qui sont autour de 19 %, j'en vois un ici. Ça dépend des cas. Ça varie énormément.

M. Bordeleau: Les transactions que vous regardez, c'est des transactions récentes, ça, ou...

Mme Poupart (Nicole): Ce sont les hypothèques en vigueur dans le moment.

M. Bordeleau: Celles qui sont en vigueur.

Mme Poupart (Nicole): Oui.

M. Bordeleau: Celui qui achète le permis prend généralement combien de temps, à peu près, pour payer une hypothèque comme ça?

Mme Poupart (Nicole): Les termes, ça va jusqu'à 10 ans.

M. Bordeleau: Pardon?

Mme Poupart (Nicole): Ça va jusqu'à 10 ans. Ça peut aller de 12 mois à 360 mois, dans ceux qui sont dénombrés. Ce sont des chiffres très préliminaires.

M. Bordeleau: Il y a combien de transactions, de transferts qui se font, à peu près, par année?

Mme Poupart (Nicole): Des transferts, par année, au total, 684, au 31 mars 1999, pour la dernière année

financière. J'ai les données ici depuis 1995, ça varie de 677, 700, ça tourne autour de 700 transferts de permis par année.

M. Bordeleau: La vente d'un permis, est-ce que c'est difficile ou s'il y a beaucoup d'acheteurs pour ça? C'est parce que ce que j'essaie de voir, au fond, c'est que...

Mme Poupart (Nicole): Je dois peut-être ajouter l'information suivante, que la valeur des permis est extrêmement différente selon la région où est le permis.

M. Bordeleau: Oui, ça, on le sait.

Mme Poupart (Nicole): Il y a plusieurs régions où on ne transfère pas le permis, où on ne le vend pas parce que, à toutes fins pratiques, ça n'a aucune valeur. Les endroits, c'est surtout à Montréal, où les permis ont beaucoup de valeur, sur l'île, Montréal-Est, Montréal-Ouest, Longueuil.

M. Bordeleau: Parce que je suppose que, dans les endroits où le coût du permis est élevé, c'est qu'il doit y avoir plus de demandes.

Mme Poupart (Nicole): Oui.

M. Bordeleau: Et ce qui me surprend un peu dans les données dont vous nous avez fait part, c'est que, dans les cas où quand même les gens doivent emprunter des montants importants pour acheter un permis, il doit y avoir une certaine demande, puisque c'est de l'offre et de la demande. Donc, si on est rendu à des coûts aussi élevés, c'est qu'il y a des gens qui sont prêts à les acheter à ces prix-là. Et, si un permis a une valeur comme ça, qui est quand même appréciable et, j'ai l'impression, relativement facile à revendre, je suis surpris de voir les taux qui sont chargés même par les institutions financières. Ça me surprend. Des taux de 13 %, en tout cas, personnellement, je trouve ça élevé. Et évidemment, quand on est rendu à 30 %, là, je pense que c'est inadmissible.

Mme Poupart (Nicole): 13 %, c'est parmi les taux qui sont bas, ça.

M. Bordeleau: Qui sont quoi? Excusez.

Mme Poupart (Nicole): Qui sont bas.

M. Bordeleau: Qui sont bas?

Mme Poupart (Nicole): On en a beaucoup qui tournent autour de 20 %.

M. Bordeleau: Puis ce sont des institutions bancaires qui financent à ce taux-là?

Mme Poupart (Nicole): Oui.

M. Bordeleau: En tout cas, moi, je trouve ça... J'ai l'impression que le ministre devra regarder ça de près parce que je pense que c'est difficilement acceptable, dans la mesure où... En tout cas, à la lecture qu'on en fait, c'est quelque chose qui peut se revendre facilement parce qu'il y a un marché puis surtout, dans les cas où les gens doivent emprunter des très gros montants, à un moment donné, ça devient un peu exorbitant, là, comme...

L'autre point que je voudrais juste éclaircir, c'est que, dans votre position par rapport à la proposition 1, vous suggérez que le transfert se fasse toujours accompagné d'un véhicule. À la proposition 23, vous nous dites: «Le gouvernement pourrait vouloir considérer que l'âge maximal des véhicules s'applique plus rapidement dans le cas de transfert de permis que lors de l'émission d'un nouveau permis.» J'ai l'impression qu'il y a comme quelque chose là, peut-être pas contradictoire, mais je ne saisis pas. C'est que vous dites qu'on devrait nécessairement vendre le permis. Mais, si, la personne qui transfère un permis, son véhicule a un âge donné — on parle d'âge maximal, dans ce cas-là — elle ne pourrait pas le transférer ou le gouvernement devrait profiter de cette situation-là pour dire que le transfert ne pourra pas comprendre le véhicule.

• (10 h 10) •

Mme Poupart (Nicole): Ce que nous disons, c'est qu'il n'est pas obligatoire que la voiture qui est rattachée, avant la vente, au permis, ce soit cette voiture-là qui soit nécessairement rattachée au permis une fois transféré. Autrement dit, l'acheteur pourrait acheter le permis sans acheter nécessairement la voiture, ce qu'il est obligé de faire aujourd'hui. C'est la même voiture qui transfère... Ce que nous disons: L'acheteur pourrait avoir le choix du véhicule qu'il veut attacher au permis qu'il achète.

M. Bordeleau: Actuellement, on nous a dit — je ne me souviens pas qui — que c'est quelque chose qui se faisait en partie. C'est qu'il y a des gens... Par exemple, si, moi, je veux acheter un permis, j'ai un véhicule, puis je veux avoir mon véhicule, je ne veux pas avoir le véhicule de celui qui est là...

Mme Poupart (Nicole): Voilà.

M. Bordeleau: ...les gens vendent le véhicule à celui qui a le permis et rachètent ensuite le permis avec leur véhicule à eux. Mais ça fait des transactions qui sont inutiles...

Mme Poupart (Nicole): Voilà. C'est exactement ce que nous disons.

M. Bordeleau: C'est ce à quoi vous faites référence.

Mme Poupart (Nicole): Oui, oui. On peut dissocier la voiture du permis, il n'y a aucun problème avec ça. Ce que nous disons, c'est qu'il soit... nous suggérons qu'il y ait toujours un véhicule qui soit attaché au permis — pas

nécessairement celui du vendeur, il peut décider de prendre sa propre voiture, il peut décider d'acheter une nouvelle voiture — ce qui éviterait un tas de transactions, comme vous venez de l'expliquer.

M. Bordeleau: O.K. À la page 2, quand on touche la question des contrats d'hypothèque, vous avez fait référence à des frais qui devraient être chargés pour gérer un peu toute cette question-là des... Vous pensez à quoi, quand vous parlez de tarification? De quel ordre? Et qui paierait cette tarification-là?

Mme Poupart (Nicole): Mais c'est celui qui a avantage à ce que l'hypothèque mobilière soit inscrite à la Commission. Ça serait le créancier.

M. Bordeleau: Le créancier?

Mme Poupart (Nicole): Oui.

M. Bordeleau: Ça peut être le créancier, oui, mais, au fond, on sait qu'au bout de la ligne si le créancier la paie, ça risque de revenir sur celui qui fait l'emprunt, qui va payer indirectement, éventuellement.

Mme Poupart (Nicole): Fort possible.

M. Bordeleau: Alors, éventuellement, ce sera encore le chauffeur qui devra ajouter ça au taux d'intérêt qui...

Mme Poupart (Nicole): C'est possible.

M. Bordeleau: O.K. Moi, ça va, pour tout de suite, M. le Président.

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

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. Bonjour, Mme la présidente. La Commission, c'est une grosse boîte, ça concerne combien de personnes?

Mme Poupart (Nicole): En tout, on a 150 personnes.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Dans tout le Québec.

Mme Poupart (Nicole): Oui, oui.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Mais, alentour de la Commission, il y a toute la notion de permis, il y a beaucoup de personnes qui gravitent alentour de la Commission, il y a plein d'avocats, chaque client a pratiquement son avocat. Où je veux en venir, c'est qu'entre le citoyen qui est assis dans un taxi et toute la machine qui semble assez importante, toute la machine administrative, il y a la Commission, mais il y a aussi tous les avocats qui travaillent pour autant de détenteurs de permis possibles.

Ma question est la suivante: La Commission, au cours des dernières années, ne s'est pas dégraissée comme unité administrative. Si je comprends, ça a toujours été de plus en plus compliqué au niveau de toute la question des permis.

Mme Poupart (Nicole): ...passé de 400 employés à 150, c'est un dégraissage certain...

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. D'accord.

Mme Poupart (Nicole): ...pour employer vos termes.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ça m'amène d'abord à une question encore plus précise. Au niveau de toute cette émission de permis, qui semble être vraiment le coeur de tout l'ensemble, parce qu'on voit, juste par les prix, la difficulté que ça amène, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de s'impliquer et de faire en sorte que toute la notion de permis soit rattachée simplement au niveau de la personne du chauffeur de taxi? Si, demain matin, il y avait un seul permis qui était accordé sur la personne, l'individu du chauffeur de taxi, est-ce que ça ne serait pas une affaire possible? Laissons tomber toute la notion du véhicule. Par des règles, on pourrait fixer des normes. Mais que, demain matin, pour faire du taxi, le seul permis serait celui de chauffeur de taxi, qu'il y ait un permis sur le chauffeur de taxi sans embarquer dans toutes sortes de dédales de...

Mme Poupart (Nicole): Ce serait possible si la société jugeait qu'il n'est pas nécessaire d'avoir des normes de qualité sur la voiture.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ah oui! Oui, mais les normes de qualité pourraient être complètement indépendantes. Moi, je suis un chauffeur de taxi, j'ai un permis, et une des conditions est que je dois avoir un véhicule qui réponde à des normes. En d'autres mots, si je conduis un taxi qui ne répond pas aux normes, je pourrais perdre mon permis de chauffeur de taxi. En d'autres mots, le permis, l'ensemble du permis reposerait sur la personne et non sur des grandes business de toutes sortes à 20 permis.

Dans le moment, la notion de l'automobile a encore beaucoup d'importance dans toute cette question de chauffeur de taxi. Si la responsabilité du permis était uniquement sur la tête du chauffeur de taxi, est-ce que ça ne pourrait pas être une manière d'alléger tout le processus?

Mme Poupart (Nicole): Bien, c'est certain. Puis moins vous avez d'exigences en bout de piste, moins le système est lourd. Dans le moment, ce n'est pas la Commission qui juge des normes des voitures, par exemple, c'est à la SAAQ et au Bureau du taxi de Montréal, qui sont responsables de s'assurer que les véhicules rencontrent des normes minimales de qualité. La Commission n'est pas du tout impliquée dans cet aspect-là.

Nous, ce que nous faisons dans le domaine du taxi, à la Commission, c'est de permettre essentiellement deux choses, les transferts de permis ou l'attribution de nouveaux permis de taxi selon les normes prescrites à la loi, selon la population. Dans les agglomérations, tout est gelé, il y a des années qu'on a donné de nouveaux permis. Alors, dans les agglomérations, essentiellement, nous ne faisons que du transfert de permis.

L'autre aspect que la Commission gère, c'est l'établissement des tarifs pour le taxi, ce sont essentiellement... Puis il y a les hypothèques qu'on a demandé qu'on inscrive officiellement, qu'on ait des registres sur les hypothèques. Est-ce que il y a autre chose?

Une voix: ...

Mme Poupart (Nicole): Ah! bien, oui. Avec les permis, il y a les suspensions et les révocations de permis qui vont avec, pour ceux qui vont à l'encontre de la loi ou du règlement. Alors, nous gérons essentiellement les permis, le transfert de permis, les manquements ou les failles à la qualité de service.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Lorsque vous...

Le Président (M. Lachance): Je regrette, M. le député, mais le temps imparti du côté ministériel est expiré. M. le député de l'Acadie.

M. Bordeleau: Oui. Un autre point. Dans votre mémoire, à la dernière page, vous dites: «Depuis environ deux ans, la Commission doit publier son intention de modifier le règlement tarifaire, tenir des consultations publiques et soumettre des recommandations de modification à l'Assemblée des membres de la Commission.» Et vous dites: «La Commission des transports du Québec suggère donc de revoir le mécanisme de révision tarifaire afin d'alléger le processus de prise de décision et les délais mis en vigueur.»

J'aurais deux questions. D'abord, quand vous faites référence à l'Assemblée des membres de la Commission, j'aimerais savoir plus précisément à qui vous faites référence. Et aussi, «alléger le processus de prise de décision», à quoi vous pensez de ce côté-là? Quels sont vos objectifs?

Mme Poupart (Nicole): Oui. Alors, l'Assemblée des membres, c'est le règlement qui en fait une obligation, ce sont les 10 commissaires nommés en vertu de la loi. Ce sont eux qui ont le pouvoir de décider du tarif. Alors, qui précède cette décision-là, il y a un processus d'annonce d'audiences publiques sur les tarifs des taxis, où ceux qui sont intéressés viennent, lors de ces audiences-là, présenter leurs souhaits, leurs demandes, nous montrer les preuves qu'ils ont accumulées, si le tarif est trop élevé ou est trop bas. Suite à ça, il y a une analyse qui est faite. Et, cette analyse-là, il y a une recommandation qui va à l'Assemblée des membres pour décision.

Ce qui est long, apparemment, c'est les périodes, faire les annonces, au moment du règlement, avant

publication. On perd plusieurs semaines après la publication avant qu'ils deviennent en vigueur. C'est un souhait qui nous est exprimé par le milieu. Il souhaiterait que cette période-là soit plus courte.

M. Bordeleau: Ça prend combien de temps, à peu près, tout le processus de changement, actuellement?

Mme Poupart (Nicole): Environ quatre mois.

M. Bordeleau: Quatre mois. Le dernier changement de tarifs pour le taxi...

• (10 h 20) •

Mme Poupart (Nicole): Il y en a un en cours dans le moment. Et les gens du milieu... nous avons commencé les audiences, et on nous a demandé de retarder les rencontres officielles après que la commission, ici, aura débattu de la réforme du taxi. Alors, nous devons reprendre les audiences probablement fin novembre, début décembre.

M. Bordeleau: O.K. Je reviens sur une question que je vous avais posée tout à l'heure. Vous avez répondu à une partie, puis il y a une partie qui est restée en suspens.

Mme Poupart (Nicole): Oui.

M. Bordeleau: Quand on parlait de votre suggestion tout à l'heure que vous avez faite au ministre, d'ajouter de la tarification pour la question des contrats d'hypothèque, je vous avais demandé qui paierait, vous m'avez dit: Celui qui est le créancier. Mais ça serait quoi, la tarification à laquelle vous pensez? Le montant, c'est quel montant dont on parle?

Mme Poupart (Nicole): Oui. Il faudrait, je crois, passer ça sur les temps que nous mettons, par exemple, dans le cas de contrats d'hypothèque et de mainlevées. Chacun de ces gestes représente environ 45 minutes de travail à la Commission, ce qui donnerait — je ne sais pas — un coût à déterminer qui pourrait aller de 50 \$ à 70 \$ pour ces gestes-là.

M. Bordeleau: O.K.

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Bordeleau: Ça va.

Mme Poupart (Nicole): Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, je vous remercie, madame, messieurs de la Commission des transports, pour votre participation aux travaux de cette commission.

Alors, j'invite le représentant de la Coalition pour le maintien dans la communauté (Montréal et les alentours) à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, bonjour. Et je vous prie de bien vouloir vous identifier, en vous indiquant que vous avez un maximum de 15 minutes pour votre présentation.

Coalition pour le maintien dans la communauté (Montréal et les alentours) (COMACO)

M. Émond (Serge): Bonjour. Serge Émond, coordonnateur de la Coalition pour le maintien dans la communauté (Montréal et les alentours). La Coalition, c'est un regroupement d'une cinquantaine d'organismes qui fait du maintien dans la communauté, ce qu'on appelait autrefois peut-être un peu plus maintien à domicile, surtout pour les personnes âgées. Et, quand on dit «âgées» maintenant, c'est même du quatrième âge.

Sur le transport, vous parler beaucoup d'accompagnement-transport, c'est une activité très importante pour nos membres. C'est un problème, le transport, qu'on discute à la Coalition depuis 1997. Il y a eu un premier dossier sur l'accompagnement-transport. Il y a eu ensuite un autre document, *Valeurs et balises*, qui a été présenté à la régie régionale. Et ça continue.

Aujourd'hui, je suis seul, aussi je ne me représente pas moi-même, je représente 50 personnes. Mais, en moins de 48 heures, je n'ai pas réussi à obtenir le support nécessaire. Surtout qu'en plus à Montréal, il y a le Forum sur le bénévolat, et tous les 50 organismes, c'est du bénévolat. Mes remarques vont aller surtout aux propositions 7, 8, 9, 29, 41 à 43 et 44.

Les 7, 8, 9, la formation professionnelle et les dossiers criminels. On demande que la commission se penche vraiment sur la formation des chauffeurs de taxi, à cause du vieillissement accéléré de la population. On sait bien que, depuis 1991 à 2001, les 65 ans et plus vont représenter 26 % de plus et, en 2011, ça va faire 61 % de plus, ce qui fait qu'il y a une population vieillissante très rapidement, ce qui amène des nouveaux besoins, besoins d'accompagnement, d'aide. Il faut embarquer dans le taxi, il faut en débarquer. Il faudrait peut-être même penser des fois, pour les... je parle beaucoup pour le quatrième âge. Il faut peut-être aller sonner à la porte même pour les aider à descendre.

Il y a aussi une autre chose, c'est vraiment tout l'aspect du dossier criminel. Les personnes âgées sont très craintives. On connaît des personnes âgées chez nos membres qui ne prennent même plus de taxi à cause de mauvaises expériences, soit de chauffeurs un peu brusques, soit même la main tendue pour un pourboire plus que généreux. Et aussi, naturellement, le dossier criminel, on l'a entendu tantôt là, tout ce qui pourrait décourager les gens, drogue, etc., violence, notre recommandation en ce sens-là est importante, que vous pouvez lire en page 4.

La proposition 29. Je n'abonderai pas là-dedans plus qu'il faut. C'est sûr qu'on est d'accord qu'on enlève ce zonage-là pour faciliter davantage le transport adapté et collectif.

Où je vais prendre un petit peu plus de temps, c'est sur le transport bénévole. On se souvient qu'il y a quelques années on avait considéré l'auto d'un bénévole comme un taxi. C'est depuis ce temps-là qu'on se penche beaucoup sur la question du transport. Nous, ce qu'on dit, c'est que ce ne sont pas des chauffeurs bénévoles mais des accompagnateurs transporteurs. Il y a une très grande différence pour nous parce que l'accompagnateur va sonner à la porte, va aider monsieur ou madame à s'habiller, va les aider à descendre, va les accompagner pour leurs rendez-vous. Ça peut être autant à l'épicerie, ça peut être à l'hôpital. C'est des rendez-vous souvent ponctuels. Présentement, il y en a aussi du récurrent, surtout dans les soins de santé. C'est une personne qui prend le temps de rester avec la personne. Donc, on parle d'accompagnement-transport. La notion pour nous est très, très différente de simplement transporteur.

On désire aussi naturellement que la Loi sur le transport par taxi, ça ne s'applique pas à nos membres parce que ce n'est pas du taxi qu'on fait. Et, de plus, on dépend de la régie régionale, tous les organismes. C'est tous des organismes, en général, enregistrés à la régie régionale de la santé.

La proposition 41. On est d'accord justement que les organismes soient reconnus. Et il ne faut pas aller dans des organismes un peu fantômes, là, on est bien d'accord là-dessus. Puis il faut vraiment que ça soit reconnu soit par les régies régionales ou les autres ministères, si on va vers le loisir. Parce que des fois c'est des organismes qui peuvent être reconnus par d'autres ministères aussi ou d'autres instances gouvernementales.

La proposition 42, sur le registre. Tous les membres ont des registres d'accompagnement-transport. La personne doit appeler l'organisme, dire où est-ce qu'elle veut aller, l'heure, et tout est noté, consigné. C'est une protection aussi pour tout le monde, on est d'accord avec ça, parce que, s'il arrive un accident le moins, les assurances d'organismes seront appelées à contribution, puis on ne voudrait pas être poursuivis inutilement. Naturellement, encore là, dans cette proposition-là, on parle d'accompagnement-transport et non pas simplement de transport ou de transporteur.

On voudrait aussi que ça inclue les types d'accompagnement suivants: le médical ponctuel, l'aide aux commissions, le sociocommunautaire ou de socialisation. Médical ponctuel: les personnes qui ont besoin d'aller voir le médecin une fois par mois, deux fois. Aide aux commissions: beaucoup de personnes du quatrième âge n'ont pas de moyen de transport. Et d'ailleurs il y a eu le colloque de la ville de Montréal sur les aînés, en fin de semaine, et le problème du transport, c'est une des recommandations aussi qui sont ressorties, une des choses très importantes, pour aussi aller à l'épicerie ou même la socialisation. Le maintien dans la communauté, ça ne veut pas dire le maintien à domicile, rester entre quatre murs, mais il faut que le quatrième âge soit capable d'aller dans un centre de loisirs aussi, à l'occasion, afin de rester en santé mentale surtout.

• (10 h 30) •

Aussi, en termes de transport médical, on a avisé la Régie régionale de la santé à Montréal que nos organismes veulent se retirer du transport médical qu'on appelle récurrent: traitements de cancer, dialyses et aussi comme toutes les opérations d'un jour. Les organismes en ont pardessus la tête et ne sont plus capables de répondre à cette demande-là. Et c'est pourquoi on a avisé la Régie qu'en juin 2000 les organismes vont se retirer. Et on demande qu'il y ait justement une autre instance. On ne sait pas si ça va être la régie régionale à Montréal. Est-ce que ça sera des entreprises d'économie sociale? On ne le sait pas. Mais on dit: Nous, on en a trop et on est débordés.

La proposition 43. La fixation des prix, des frais qu'on appelle, serait remplacée par une contribution aux frais d'utilisation d'un véhicule, comme c'est le cas pour le covoiturage. Une des choses aussi qu'on dit dès le départ: Ce n'est pas du covoiturage qu'on fait. Quand on parle de covoiturage, c'est que, habituellement, le chauffeur a intérêt à faire cette démarche-là. À matin, je suis venu par autobus. Le covoiturage, s'il y avait eu quelqu'un qui venait à Québec, ça m'aurait avantage, probablement, peut-être lui aussi, parce que j'aurais payé ses dépenses. Tandis que l'accompagnement-transport, ce n'est pas du covoiturage parce que l'accompagnateur transporteur n'aurait pas de motif au déplacement, c'est un acte de bénévolat qu'il fait. Probablement qu'il dormirait ce matin-là s'il n'avait pas vraiment ce geste généreux de faire un acte de bénévolat. Donc, ce n'est pas du covoiturage. C'est pour ça qu'on n'aime pas cette référence-là.

Et aussi, pour les frais, on sait que le 0,29 \$ accordé actuellement, ça ne correspond plus à la réalité, ça coûte plus cher que ça. On a des bénévoles, on a de la misère à en avoir, et surtout à ce prix-là, 0,29 \$, ça ne couvre pas leurs frais d'essence. Les bénévoles, ce n'est pas nécessairement des donateurs. Il y a des gens qui sont prêts à donner de leur temps, mais qui n'ont pas d'argent à donner pour payer de l'essence, etc. Ça fait que je pense qu'il faut faire une grande distinction.

Et, par rapport aux prix, on a fait, comme je vous ai dit, un dossier que j'ai ici, que je n'ai pas transmis à la commission, mais qu'on avait produit en décembre 1998, justement avec beaucoup de recommandations. On a fait aussi un autre document, *Valeurs et balises*, qui va être parlé à la Régie régionale de Montréal, justement pour assurer qu'il y ait une tarification qui soit la plus minimum possible, minimale. On ne veut pas entretenir une illusion que ce service-là est gratuit et illimité puis que les sommes qui sont versées pour faire... Parce que les gens paient, oui, l'accompagnateur transporteur. En fin de compte, ce n'est pas l'accompagnateur même qui est payé, c'est l'organisme qui rembourse l'accompagnateur transporteur. Ce qu'on dit, c'est qu'il faut que ça défraie au moins les coûts, parce que nos bénévoles, on en a de moins en moins, justement parce que ça ne rencontre pas les coûts réels. On dit, oui, qu'il faut qu'il y ait des coûts et que ça ne doit pas être vraiment fixé par la Commission des transports, mais que ce soient vraiment les organismes eux-mêmes qui fixent les coûts, mais en tenant compte justement de toute la recherche, de toute la démarche qui

a été faite, où on dit que, vraiment, c'est le minimum qu'on charge juste pour faire les frais.

On se demande aussi, à la proposition 44 sur le transport des handicapés et le transport médical, en fonction des autres propositions avant, si, vraiment, l'activité de transport ou d'accompagnement-transport de type médical ponctuel va être conservée pour les organismes bénévoles. Ce n'est pas tellement clair dans la proposition 44. On n'a pas compris. On avait un comité, tout le monde s'est penché là-dessus. On n'a pas compris. Parce qu'on parle de, peut-être, nouvelle création, de quelque chose de nouveau. Les organismes bénévoles disent: Oui, on ne veut plus faire de transport récurrent, mais on est prêt à en faire du ponctuel. D'ailleurs, on ne croit pas qu'il n'y ait jamais aucun organisme gouvernemental ou privé qui pourrait répondre à toute la demande de tous les messieurs et madames pour aller à leurs rendez-vous médicaux, etc. C'est impossible, surtout avec le virage ambulatoire et tout, ça n'a plus de bon sens. Et c'est pour ça d'ailleurs qu'on ne veut plus faire le récurrent. Je vous donne juste un exemple. Moi, l'année passée, j'ai été appelé, je devais me présenter à l'hôpital à 13 heures pour une opération d'un jour, je devais sortir à 16 heures. Si c'était un bénévole qui était venu avec moi, bien, il serait sorti à 22 h 30, le soir. Ça fait qu'on ne peut plus avoir de bénévoles pour des situations comme ça.

On dit: Oui, le bénévolat, c'est bien, mais il faut y mettre des balises, et pour le transport vraiment ponctuel, oui, mais avec, naturellement, les valeurs et balises que vous allez trouver aussi dans notre document, notre mémoire, où on donne des pistes de réflexion, où on dit, oui, avec une qualité de services, une disponibilité, l'accessibilité, la sécurité, la fiabilité des services d'accompagnement-transport. On veut aussi, s'il y a un nouvel organisme, que les gens soient formés pour faire ça. Ce n'est pas facile de transporter les gens du quatrième âge, surtout, en plus, en perte d'autonomie.

On demande aussi qu'il y ait, naturellement, un mécanisme connu de gestion des plaintes, si jamais c'est ça qui fonctionne.

Je suis disponible pour les questions.

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

M. Chevette: Je vous remercie, puis je ne suis pas sûr que j'aurai gros de questions, ça va être surtout des commentaires.

Vous vous distinguez des autres mémoires en ce sens que vous voulez sortir la fixation de tarifs de la Commission des transports pour une négociation directe entre bénévoles et conseils d'administration. Je pense que vous êtes le deuxième groupe à le faire. Il y a eu le groupe de Lanaudière, à qui on avait posé des questions, en tout cas, puis qui aboutissait à peu près à ce que vous dites.

D'autre part, ce qui m'a inquiété dans le même souffle, c'est que vous dites: Ce n'est plus réaliste, 0,29 \$ du kilomètre, puis le tarif fixé par la Commission des transports était de 0,29 \$. Si vous vous en allez vers

0,34 \$, 0,35 \$, je ne sais pas, je peux-tu vous dire que, sur des longues distances, vous allez payer plus que le taxi? Quand on fait la comparaison entre les longues distances puis les courtes distances, où le taxi n'est pas du tout compétitif, c'est sur les courtes distances à cause des frais de démarrage de 2,25 \$ pour 1 km. Sur une longue distance, il y a des taxis qui m'ont prouvé noir sur blanc qu'ils font moins d'argent que vos bénévoles en font, à 0,34 \$ ou à 0,29 \$, et ça, ça m'inquiète. Je veux dire, comment on s'en va? Si on dérègle pour dire qu'il n'y a plus de tarifs à la Commission des transports, puis que vous vous en allez vers 0,34 \$ ou 0,35 \$, puis que ça devient même plus cher, on ne rend même plus service au consommateur, parce que, avec un taxi, il pourrait peut-être avoir 0,27 \$ du kilomètre sur une longue distance puis vous seriez à 0,35 \$. Il va falloir qu'on trouve un juste milieu entre vous autres puis l'industrie du taxi.

Si vous étiez chauffeur de taxi demain matin, vous; vous payez un permis à bon prix, vous l'avez acheté, à part de ça, d'une compagnie à numéro... Je vais vous faire une hypothèse qui peut arriver. On en a parlé tantôt puis on est d'accord, des deux côtés de cette Chambre-là, pour vous dire que les exagérations puis les aberrations, nous autres, là, on est contre, on va essayer de les contrer, là. Si c'est vrai qu'il y a du 30 % de financement par des compagnies à numéro puis qu'elles rachètent trois fois le même permis à l'intérieur d'un 10 ans, puis qu'elles le revendent, puis qu'elles étouffent individuellement les taxis, je ne suis pas sûr que j'endure ça, moi. Je ne suis pas sûr en tout cas, puis je ne suis même pas sûr qu'on devrait endurer les coûts d'intérêts prohibitifs par les institutions financières. On va chercher un moyen, à savoir qu'est-ce qui se passe dans ça, parce que, moi, je trouve ça aussi aberrant que mon collègue de l'Acadie. On n'est pas là pour permettre l'exploitation ou les aberrations. Quand c'est rendu à 30 %, moi, j'appelle ça du shylock, personnellement. J'ai déjà fait une enquête Cliche qui rassemblait pas mal à ça, le 30 %.

Donc, je vous pose une question. Vous êtes chauffeur de taxi demain matin, vous avez payé un permis x mille dollars, x milliers de dollars, peut-être des dizaines de milliers de dollars, dépendant de la zone où vous êtes, vous payez vos intérêts, puis vous voyez quelqu'un prendre un patient ou une personne du quatrième âge, comme vous dites, et puis il part avec, puis, je ne sais pas, ça coûte 60 \$ la course, puis, vous, vous faites face à un organisme communautaire qui paierait 65 \$ — ça va être 60 \$ en taxi — trouveriez-vous ça intelligent? Première question.

M. Émond (Serge): Tout de suite, en partant, on fait habituellement de la courte distance. On est des organismes de Montréal. C'est surtout de la courte distance. Et le prix, il n'est pas question... on a toujours parlé, dans tous nos documents, de tarif minimal pour couvrir nos frais. Et, en plus, ce n'est même pas du taxi qu'on fait, on fait de l'accompagnement. Il n'y a aucun chauffeur de taxi, présentement, qui va monter au domicile de la personne, l'aider à descendre, rester à son rendez-vous

chez le médecin et l'attendre là. On ne fait pas du taxi. Ce n'est pas ça.

• (10 h 40) •

M. Chevrette: O.K. Reprenons ma question, d'abord. D'abord, je dois vous dire que, quand vous dites qu'il n'y a pas un chauffeur de taxi qui monte au logement de la madame, je m'excuse, mais je m'inscris en faux, parce que je l'ai vu faire personnellement, à Montréal. Ils ne font pas tous du premier arrivé, premier parti. Il y a des madames qui connaissent un chauffeur de taxi, qui l'appellent chez lui; il lui donne un numéro, puis il va la chercher, puis il va la mener à son épicerie, puis il la ramasse, puis il lui charge même ses sacs dans sa valise, puis il monte même ça. Il faut faire attention quand on généralise pour dire qu'il n'y en a pas. Il y en a. Je ne vous dis pas que c'est parfait. Ce n'est pas ça que je dis. Mais j'en suis sûr sur le fait que... si vous enlevez la tarification de la Commission des transports et si vous allez plus haut que ça, qu'est-ce que ça donne d'avoir une industrie du taxi s'il y a une concurrence par n'importe qui?

La notion d'accompagnateur, monsieur, je suis d'accord avec vous, moi, puis je trouve que c'est le mémoire qui l'explique le mieux, dans tous les mémoires que j'ai lus jusqu'à date. Il y a une différence entre accompagnateur et conducteur. Accompagnateur, ça pourrait être dans les taxis aussi, ça, si on est strict. Il n'y a pas un taxi qui peut refuser un accompagnateur d'une madame. C'est impossible, ça. Vous avez le droit d'embarquer deux dans le char, n'importe quand. Donc, pour moi, cette partie-là, la notion d'accompagnateur, je trouve ça sage, la façon dont vous la définissez.

Mais là où j'accroche, c'est comment je vais protéger... parce que j'ai une double responsabilité. Je peux bien protéger le consommateur pour être accompagné et pour avoir des tarifs normaux. Puis c'est sûr qu'un taxi ne pourrait pas attendre quatre heures à l'urgence. Je comprends ça, là. Mais comment protéger le taxi ou l'industrie du taxi si tout le monde peut faire du taxi? Ça donne quoi de vendre un permis quelque mille piastres, puis ça donne quoi d'exiger des compétences, d'exiger de la formation? Parce qu'on va exiger de la formation, là. Je peux vous dire ça, là. Il n'y en a plus un qui va m'amener au tunnel Hippolyte quand je vais lui demander d'aller sur la rue Lafontaine. Ça, c'est clair. Mais, ça, je pense qu'on est capable de faire ça. Ce que je veux savoir, c'est: Aidez-nous à vous aider, vous autres aussi; si vous ne nous pondez pas une formule... Il va falloir être cohérent, on ne peut pas charger à du monde des prix prohibitifs pour un permis de taxi, puis tout le monde en fait, sauf eux autres. Comprenez-vous ce que je veux dire?

M. Émond (Serge): Oui.

M. Chevrette: Puis je veux que vous nous aidiez. Pas nous dire seulement: On veut conserver. Vous allez conserver avec quels critères, puis comment laisser vivre les autres tout en vivant. C'est un peu ça que je veux vous passer comme message.

M. Émond (Serge): C'est certain que, moi, je me dis que les lois du marché sont là. Ce que vous me dites, en fin de compte, c'est... Ça serait bien plus facile d'avoir des accompagnateurs qui prendraient des taxis réguliers, si c'était meilleur marché; on va avoir encore bien moins de problèmes. Ce n'est pas ça. C'est que, habituellement, le taxi, c'est plus cher que ce qu'on charge, c'est très clair, parce que, sinon, on n'en aurait pas. Le jour où le taxi sera bien moins cher, parce que, aussi, toutes les personnes du quatrième âge, surtout à Montréal, c'est la pauvreté, elles n'ont pas énormément d'argent... C'est vraiment ça. Je me dis que la loi du marché va faire ainsi que, même pour un organisme bénévole, si ça coûte meilleur marché avec la compagnie Diamond, Hochelaga, ou je ne sais pas quoi, on prendra notre bénévole, puis on va l'envoyer, puis on va payer le taxi. Et c'est correct. Mais on avait déjà pensé aussi... C'est sûr que, quand on ne laisse pas de montant, si on laisse la porte ouverte, on sait qu'il pourrait peut-être y avoir des abus. Par contre, nous, on est des organismes reconnus par la Régie régionale.

M. Chevrette: Mais vous ne vous gênez pas, et mon collègue va vous en parler, vous ne vous gênez pas pour parler des abus. Mais j'aimerais revenir à un élément. Vous êtes des organismes bénévoles. Vous êtes subventionnés souvent par des deniers d'État, par le gouvernement. Le gouvernement, il vous donne des subventions à partir des impôts et des taxes qu'il recueille. Le taxi, on veut même aller chercher les quotes-parts; on parle de taximètres. Pourquoi on serrerait encore plus les taxis, qu'on voudrait aller chercher les impôts des chauffeurs de taxi puis des propriétaires de taxi, puis que, avec leurs impôts, on n'aurait aucun contrôle sur vous autres qui feriez, à toutes fins pratiques, une industrie au noir? Expliquez-moi la logique de ça. J'ai de la misère. Je veux comprendre. Je voudrais bien continuer à être capable de vous subventionner, comme État, mais on ne peut pas demander exclusivement: Contrôlez donc les taxis, allez tout chercher, les taxes puis les impôts qui vous reviennent dans les taxis, puis, nous autres, laissez-nous faire un peu ce qu'on veut. C'est ça que ça sous-tend, puis c'est ça que je n'aime pas, puis c'est ça que je veux savoir. Je veux savoir si le bénévolat, vous êtes prêts à ouvrir vos livres puis dire: Un tel monsieur, il a fait tant cette semaine, un bénévole à 300 \$, là. On se comprend-ù que le bénévolat, accouplé au mot «tarification», ça ressemble plutôt à une business. Moi, j'ai de la misère à vivre avec ça. Quand, dans ma paroisse, j'étais président du comité des loisirs, je prenais mon char avec les jeunes puis j'allais jouer au baseball puis au hockey. Je n'arrivais pas à la Commission des transports pour demander: Donnez-moi 0,30 \$ du kilomètre. Ça en valait bien plus que ça. Les flos salissaient tout mon char, à part de ça, avec les chips, puis tout. Je n'ai jamais quéité une cenne de bénévolat pour ça. J'ai de la misère à vous suivre dans la notion de bénévolat puis dans les coûts.

Moi, je le dis aussi crûment ce matin, parce qu'il y a eu des titres de journaux qui disaient: Conflit entre les chauffeurs de taxi puis le bénévolat. Moi, je pense qu'il

faut resituer ce que c'est que le bénévolat, ce que c'est qu'un accompagnateur puis ce que c'est qu'une industrie du taxi. J'essaie d'exprimer mon désarroi, puis personne ne nous arrive avec des solutions, avec des remèdes, avec des propositions concrètes. Ça va nous en prendre tout à l'heure, parce que, nous autres, on n'est pas des spécialistes. Vous êtes spécialistes du bénévolat et vous nous dites: Si je n'ai plus d'argent maintenant, du bénévolat, je n'en ai plus. Est-ce à dire que le bénévolat est devenu une industrie ou si c'est devenu encore une mission sociale que les individus, selon leur conscience, veulent bien se donner?

M. Émond (Serge): Une première chose. Les organismes bénévoles ne reçoivent pas de sous pour faire de l'accompagnement-transport. Ils ne sont pas subventionnés par ça, aucunement. Ensuite, il y a une différence entre le bénévole et un donateur. Il y a des gens qui sont prêts à donner de leur temps, et c'est habituellement... maintenant de plus en plus le troisième âge qui prend soin du quatrième âge. Il y a des gens du troisième âge, oui, qui sont prêts à donner une journée, conduire, attendre, mais qui n'ont pas nécessairement les sous pour faire ce trajet-là. Et c'est avec ça qu'on a beaucoup de difficultés. C'est sûr que dans un monde idéal où ce serait le bénévole qui dirait: O.K., moi, je prête ma voiture, je paie la gazoline, et tout, on va se frapper dans les mains puis on va être bien content. Mais ce n'est pas ça, la réalité. Tant qu'à être transparent, oui, nos organismes sont prêts et, je l'ai dit, on est d'accord avec ça, qu'il y ait des registres et qu'il y ait des contrôles sur les registres, oui, il n'y a aucun problème avec ça. C'est sûr que les services qu'on rend, ce ne sont pas les taxis qui les rendent présentement. On ne parle pas de la même affaire, on parle de l'accompagnement-transport.

M. Chevette: Merci.

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

M. Bordeleau: Oui. Disons que je vais continuer un peu dans la même veine que le ministre. Je pense que depuis... je ne sais pas, ça fait quatre, cinq jours qu'on a commencé les consultations et ce problème-là revient régulièrement. Je pense que c'est inévitable, il va falloir qu'on trace des lignes dans tout ça, là. Comme le ministre l'a mentionné, une nuance que vous apportez dans votre document, qui est intéressante, quand on parle de l'accompagnement, de l'accompagnement-transport, et tout ce que le ministre a mentionné tout à l'heure sur la possibilité, à la limite, que l'accompagnement se fasse à l'intérieur de taxis, c'est toutes des réalités, ça, qui peuvent exister aussi.

Maintenant, j'avoue, moi aussi, que je suis un peu ambivalent puis j'ai de la misère à vous suivre aussi dans certaines choses que vous avez mentionnées. Entre autres, à un moment donné, vous mentionnez le 0,29 \$, vous dites: Le 0,29 \$ du kilomètre, ça ne paie pas l'essence. Je

regrette, 0,29 \$ du kilomètre, ça paie l'essence puis ça paie plus que l'essence. Ce n'est pas vrai qu'une automobile prend 0,29 \$ pour faire un kilomètre d'essence. Puis ça, ça semble que ce n'est pas suffisant, c'est plus que ça qui serait... Puis on ne sait pas exactement à quoi ça fait référence et de quel ordre, mais, au fur et à mesure qu'on augmente, c'est ça, c'est qu'on arrive à une limite où il faut comparer avec des gens qui paient des frais pour gagner leur vie dans une industrie qui s'appelle celle du taxi. Mais 0,29 \$ du kilomètre, ça paie plus que l'essence. Alors, quand vous dites des choses comme ça... Ça paie l'essence, ça paie peut-être de la dépréciation, ça paie de l'entretien, ça paie toute une foule de choses, mais ce n'est pas vrai que 0,29 \$, ça ne paie pas l'essence, comme vous l'avez mentionné.

Bien, d'abord, je vais vous laisser aller là-dessus. Je ne sais pas si vous avez des commentaires, là.

• (10 h 50) •

M. Émond (Serge): O.K. Quand on parle des frais, je suis d'accord avec vous, c'est plus que l'essence, là. On a des bénévoles quand même qui le font régulièrement, ça, de transporter, d'accompagner les gens. S'ils font pas mal de kilométrage, il ne faut pas juste payer l'essence. Comme j'ai dit, l'essence même, bien souvent, il y a une différence entre un bénévole et quelqu'un qui est prêt aussi à donner de l'argent. Pour nous, on fait une différence. Et aussi, naturellement, quand on parle d'accompagnement, on en fait de l'accompagnement, même dans les transports en commun. C'est pour ça qu'on dit: Nous, ce n'est pas du transport, on n'est pas intéressés par la dimension transport. On est intéressés par la dimension accompagnement.

M. Bordeleau: Ça, je vous le concède. Je pense que le bénévolat, quand on parle d'accompagnement, ça paraît relativement clair, cette notion-là. La personne qui accompagne quelqu'un qui se rend à l'hôpital et qui va attendre deux heures, trois heures, puis qui va revenir avec la personne, ça, je pense qu'effectivement, dans la mesure où les gens le font bénévolement, ça, c'est du bénévolat. C'est quand on fait rentrer la notion de tarification puis que, là, on commence à regarder cette notion-là que ça s'embrouille un peu.

J'aimerais savoir, moi... Vous représentez beaucoup d'organismes bénévoles. Dans ces organismes-là, l'individu qui dit: Moi, je suis prêt, une journée par semaine, à aller accompagner Mme Unetelle, puis à la ramener, tout ça, ce n'est pas trop pire. Mais est-ce qu'il y a des individus qui en font beaucoup? Et j'aimerais ça qu'on me mette ça concret. Dans les organismes que vous faites, est-ce que c'est possible que des individus aillent chercher, à chaque semaine, des montants importants parce qu'ils font beaucoup de transport?

M. Émond (Serge): Non, non. On a de la misère à avoir des bénévoles justement pour faire de l'accompagnement-transport. C'est très très difficile. C'est pour ça qu'on veut se retirer même du récurrent, ça n'a pas de bon sens. Je ne dis pas qu'il n'y aurait peut-être pas

des exceptions à quelque part, mais, dans l'ensemble, chez nos membres, une cinquantaine de membres qu'on a, d'organismes, non, c'est habituellement une personne qui va donner une journée par semaine, une journée par mois, une journée par 15 jours.

Par rapport aux frais aussi, j'aimerais rajouter quelque chose. Si on regarde ce qui est donné même aux fonctionnaires quand ils se déplacent, c'est bien plus que 0,29 \$. Ça fait que je me dis...

M. Bordeleau: Je ne le sais pas. C'est combien, les fonctionnaires?

M. Émond (Serge): Les fonctionnaires ne sont pas là pour faire de l'argent avec leur voiture non plus, que je sache.

M. Bordeleau: 0,35 \$.

M. Émond (Serge): Bien, 0,06 \$, ça compte.

M. Bordeleau: Oui, bien...

M. Boucher: Il y a un maximum, puis, après ça, ça tombe à 0,25 \$, puis, après ça, ça tombe à 0,18 \$.

M. Bordeleau: Mais je dois vous dire que 0,35 \$, ça paie plus que l'essence, ce que je vous ai dit tout à l'heure, ça paie la dépréciation, et quelqu'un qui en ferait beaucoup, à un moment donné ça lui paie une bonne partie de sa voiture, en tout cas de son entretien puis... ça dépend, là, c'est toujours une question d'ampleur.

M. Émond (Serge): Vous n'avez pas d'inquiétude à avoir sur le volume.

M. Bordeleau: Il y a une autre chose que vous avez mentionnée tout à l'heure. Vous parlez d'accompagnement, puis je pense que c'est important, comme vous l'avez fait, de faire cette distinction-là, et vous nous dites: On a de la misère à avoir des personnes qui vont faire de l'accompagnement puis on veut se retirer de... c'est-à-dire, plus précisément, on veut se retirer des choses régulières, l'hôpital... Il y a peut-être une autre façon de voir ça aussi. C'est qu'effectivement les gens sont moins intéressés à faire ça, ils se retirent parce que ça demande trop de temps. Prendre une personne, puis aller la conduire à l'hôpital, puis être payé 0,29 \$ du kilomètre, je ne sais pas, moi, faire 15 km puis attendre deux heures, bien, peut-être que les gens trouvent que c'est du bénévolat qui est peut-être un peu exigeant, ils se retirent de ça. Et là vous n'avez pas de personnes... Vous vous sentez obligés de vous retirer de ce secteur-là parce que les gens ne veulent plus le faire. Pour du transport à plus court terme, si on veut, qui exige moins de temps, j'aimerais savoir si vous avez les mêmes problèmes, si vous vous sentez incapables de suffire au point où vous pensez de vous retirer de ce secteur-là.

M. Émond (Serge): Non, il y a une différence là. Je pense que je dois clarifier quelque chose. Le transport qu'on appelle «récurrent» pour les soins de santé... Je prends l'exemple du cancer, entre autres; il pourrait y avoir des fois trois rendez-vous par semaine, à des heures précises. Pour les organismes, c'est difficile de s'engager, on relève du bénévolat, et les bénévoles, c'est des fois volatils, ça fait qu'ils ne sont pas toujours là. Il y en a trop en volume aussi avec tout le virage ambulatoire, les soins de santé. Ça n'a plus de bon sens. Il y a une demande qui... on ne peut plus suffire, on n'a pas assez de bénévoles. Et par rapport à l'autre dimension que vous dites, non, ce n'est pas parce que ça prend plus de temps, rien; la personne qui va chez un médecin ordinaire, ponctuellement, attend autant que l'autre. Ça fait que je ne pense pas que... les bénévoles n'arrêteraient pas d'en faire, du récurrent, parce que ça serait moins payant. Les bénévoles ne le font pas pour la paie, ils le font comme acte de générosité. Ça existe encore dans la société, ça.

M. Bordeleau: L'autre point que j'aimerais savoir, c'est... Quand vous nous parlez du transport-accompagnement, bon, on l'a mentionné tout à l'heure, on comprend bien la notion. Mais, quand vous référez par exemple à du transport pour aller au centre de loisirs, puis je ne veux pas remettre ça en cause, socialement parlant, c'est évident que les personnes qui ont une mobilité réduite doivent quand même pouvoir faire une vie normale puis se rendre... Ce n'est pas ça que je mets en cause, de dire que les personnes devraient rester chez elles si elles ne sont pas capables de se rendre au centre de loisirs. Mais, quand on regarde les personnes qui se déplacent pour aller à un centre de loisirs, des personnes qui se déplacent avec du transport bénévole pour aller à l'épicerie, il me semble que la notion d'accompagnement n'est pas toujours évidente. J'ai comme l'impression — j'ai déjà posé la question à d'autres groupes et je vous la repose à vous — qu'il y a des gens qui, actuellement, bénéficient du transport bénévole et que ce n'est pas des gens qui ont besoin d'accompagnement, qu'il y en a un certain nombre qui pourraient facilement voyager par taxi. Et là je suis bien conscient qu'il y en a qui n'ont peut-être pas le moyen de payer le taxi, mais ça, c'est un autre problème qu'il faudrait qu'il soit regardé. Si la solution, c'est de payer un transport bénévole ou de payer un taxi, bien là ce sera à regarder ça de près. Mais j'ai l'impression qu'il y a des gens qui, selon ce qu'on nous en rapporte, utilisent du transport bénévole et qui n'ont pas besoin nécessairement d'accompagnement et que ça dépasse un petit peu la limite.

M. Émond (Serge): Bien, tout de suite... quand je parlais aussi du quatrième âge, notre organisme, c'est pour des personnes à autonomie réduite. C'est certain que tous les organismes... quand les gens, ils se rendent compte que justement un usager veut abuser, bien, s'il est coupé... on en a déjà plus qu'on est capable d'en faire, ça fait qu'on ne voyagera pas des gens juste pour le plaisir que madame voudrait se faire accompagner. Non. On va lui dire: Prends l'autobus, prends le taxi, mais débrouille-toi. Les

gens du quatrième âge à autonomie réduite, non, ils en ont besoin. Souvent, ce n'est pas toujours, naturellement, juste physique. Il y a souvent aussi l'autonomie. Il y a de plus en plus de cas d'Alzheimer, présentement. C'est des gens qui ne peuvent pas se déplacer tout seul. C'est cette clientèle-là qui est visée par notre rapport, dans notre mémoire.

M. Bordeleau: Ce que vous dites au fond, c'est que, quand vous faites du transport bénévole accompagné... Je vais reprendre ma remarque. Quand vous faites du transport, c'est nécessairement du transport accompagné pour des raisons médicales, incluant psychiatriques.

M. Émond (Serge): Médicales, de commissions, de loisirs, oui. Bien, les loisirs aussi. C'est parce qu'on sent ça, on pense que les loisirs... les personnes de 80, 85, à mobilité réduite, en perte d'autonomie, ont aussi besoin de sortir de la maison. Et le bénévole reste avec la personne à l'activité. Quand je disais que c'est le troisième âge qui s'occupe du quatrième âge, c'est ça, là.

M. Bordeleau: Les gens demeurent sur place puis attendent la personne.

M. Émond (Serge): Oui, oui, oui, durant l'activité: une partie de cartes, bingo, nommez-les.

M. Bordeleau: O.K. À la page 10 de votre rapport — vous y avez fait référence rapidement tout à l'heure — vous dites que les sommes recueillies comme contribution dans le cadre des services d'accompagnement-transport servent à défrayer les coûts du service. Si je comprends, c'est que les gens qui font appel à vos services paient, les clients, si on veut, là.

M. Émond (Serge): Les usagers font appel à un organisme. Madame X, elle a un rendez-vous chez son médecin, elle a besoin de quelqu'un pour l'aider à descendre, embarquer dans l'auto, attendre chez le médecin. Parce qu'ils font plus aussi qu'attendre. Bien souvent, quand on parle de personnes en perte d'autonomie, ça peut être d'écouter le médecin avec la madame pour lui expliquer exactement qu'est-ce que le médecin dit. Bien souvent, c'est... quand je dis qu'il y a vraiment un rôle d'accompagnement.

M. Bordeleau: Et la contribution des usagers, elle est fixée comment?

M. Émond (Serge): Elle est fixée présentement à 0,29 \$ du kilomètre. C'est ça, la loi, présentement.

M. Bordeleau: C'est ça, l'usager vous donne 0,29 \$ du kilomètre puis, vous, vous le redonnez au bénévole.

M. Émond (Serge): On le donne à l'organisme. Et d'ailleurs, l'usager donne l'argent à l'organisme qui, lui, le remet à l'accompagnateur transporteur.

M. Bordeleau: Alors, au fond, la personne paie toujours le 0,29 \$; ça, c'est une règle générale, là.

M. Émond (Serge): Oui, bien, il peut y avoir... il y a des accompagnateurs transporteurs, de temps en temps il y en a qui n'acceptent même pas, qui disent à l'organisme: Gardez les sous, je n'en ai pas besoin. Mais il y en a d'autres qui, oui, sont prêts, comme je dis, à faire du bénévolat, mais peut-être pas de sortir de l'argent de leurs poches.

• (11 heures) •

M. Bordeleau: O.K. Bon, vous êtes situés dans la région de Montréal. Il y a des remarques qui nous sont venues de l'extérieur de la région de Montréal, mais j'aimerais vous poser un peu la même question pour ce que vous connaissez mieux là, Montréal et les alentours. On nous a dit à certains endroits qu'il y avait des gens qui faisaient du transport bénévole mais qu'à l'extérieur de ça, au fond, se développaient des connaissances et qu'il se faisait du transport tout simplement en disant: Bien oui, je peux aller te reconduire à telle place, c'est 5 \$ ou c'est 3 \$. C'est des gens qui le faisaient et ce n'était pas nécessairement... Ça peut être des bénévoles qui le font en dehors des organismes bénévoles, ça peut être aussi d'autres personnes complètement qui font du transport illégal, qui n'a rien à voir avec le bénévolat. Je ne veux pas qu'on associe les deux directement.

Mais est-ce que, à votre connaissance, ça existe, ça? Ça a pu exister, des gens qui font du bénévolat puis qu'en même temps ils profitent de ça pour se créer un réseau puis, à l'extérieur, bien après ça ils font du taxi?

M. Émond (Serge): Dire que ça n'existe pas, je pense que ça serait se mettre la tête dans le sable. Dans les organismes, c'est pour ça que, nous, on veut un registre. Justement, je vous donne un cas bien, bien simple: Un monsieur qui a été reconduire madame, etc., mais madame, en revenant, dit: J'ai une autre commission à faire après-midi, il faut que j'aille à l'épicerie. Puis le monsieur dit: O.K. Correct. Puis là, ça passe en dehors. Mais justement, ce genre de situation, avec les registres, nous, dès que les organismes l'apprennent, ces gens-là sont avisés puis bien souvent exclus du bénévolat aussi. Parce qu'il faut vraiment que ça passe par les organismes. Et la clientèle aussi, je veux dire, les usagers aussi doivent apprendre à téléphoner à l'organisme. On ne passe pas directement à l'accompagnateur transporteur. Ça, c'est une notion qu'on combat beaucoup. C'est sûr que, comme je vous dis, il peut s'en glisser. Je sais que présentement — je l'ai entendu hier à Montréal — semble-t-il qu'il y a une madame — semble-t-il qu'il y a une enquête dessus — qui, elle, charge 0,90 \$ du kilomètre, elle, pour faire de l'accompagnement de transport.

M. Chevette: C'est un vrai taxi.

M. Émond (Serge): Oui. Mais d'ailleurs, il y a une enquête sur cette madame-là, semble-t-il. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député, il reste 30 secondes.

M. Bordeleau: Oui. En fait, j'ai juste une dernière question. On parle souvent de la question de l'argent que les bénévoles peuvent aller chercher. Mais est-ce que les organismes actuellement qui font faire du transport bénévole ont des relevés? Est-ce que vous autres, vous avez des relevés, des statistiques sur les montants que les bénévoles vont chercher en moyenne, je ne sais pas, moi, par semaine, par mois, par bénévole? Est-ce que vous avez des statistiques là-dessus dans votre organisme?

M. Émond (Serge): Moi, je n'ai pas de statistiques mais, oui, il y a des registres. Ça pourrait être compilable, ça, et c'est ouvert, ces registres-là. C'est compilable. Tout ce qui est donné à l'accompagnateur transporteur en argent, oui, ça se retrouve dans les registres. Sauf que là je ne peux pas vous sortir de statistiques. Il y a 50 membres, chacun... Est-ce que c'est fait à l'intérieur des organismes? Je ne le sais pas.

M. Bordeleau: Juste une suggestion. C'est que, si on avait ces chiffres-là, on verrait plus clair aussi. Parce qu'il y a bien des choses qui circulent là. Si ce n'est pas exact, mettons donc les chiffres sur la table puis on verra. Mais là on parle toujours d'hypothèses puis de ces choses-là. Moi, j'aimerais bien ça savoir des statistiques: dans un certain nombre d'organismes, il y a tant de bénévoles puis il y a un bénévole qui a eu 5 \$ dans une semaine, d'autres en ont eu... Là on verrait clair. Parce que là on parle de toutes sortes de choses et on circule autour de ça et on ne sait pas où on s'en va. Alors, moi, je vous dis: Si on avait ce genre d'informations là de la part des gens qui sont dans des organismes comme le vôtre, ça nous aiderait et on finirait par peut-être y voir plus clair dans toute cette situation-là.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Salaberry-Soulanges, en vous indiquant qu'il reste trois minutes.

M. Deslières: Oui. Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Émond. Avant d'échanger sur la question de la formation professionnelle, du dossier des criminels, juste me préciser une chose: Votre organisme est financé comment? Vous représentez une cinquantaine d'organismes communautaires, j'ai compris ça. Vous êtes financés comment?

M. Émond (Serge): La Coalition est financée par la régie régionale.

M. Deslières: Au complet?

M. Émond (Serge): Oui.

M. Deslières: Au complet depuis plusieurs...

M. Émond (Serge): Moi, je suis là depuis fin juin là, mais ça fait quelques années.

M. Deslières: Votre budget?

M. Émond (Serge): 53 000 \$.

M. Deslières: Parfait, M. Émond. M. Émond, je veux revenir sur une question fondamentale. Votre mémoire, page 4, propositions 7, 8, 9, formation professionnelle. Vous dites: Écoutez, il y a un besoin de formation professionnelle évident. Puis je pense que, des deux côtés de cette commission, de notre Chambre, on l'a reconnu et je pense bien que les organismes et ligues qui vont venir nous faire leurs présentations vont reconnaître cet élément-là. Et ça, je pense qu'on se suit puis on est d'accord.

Là où, moi — je vous le dis bien franchement — je ne vous suis pas, c'est le ton alarmiste et généraliste de votre mémoire quand vous parlez de tout le côté du dossier criminel. Et je vais vous citer pour décrire une situation où je trouve que ça charrie un peu: «Nous soulignons également la crainte croissante des personnes âgées à l'égard des chauffeurs de taxis — on ne fait pas de nuances, là, on ne va pas dans les nuances — en ce qui concerne leur sécurité. Plusieurs — ça peut être deux, ça peut être 2 000 — des usagers manifestent des appréhensions en regard de l'honnêteté des chauffeurs, se sentant abusés», et tout ça. Est-ce que vous ne croyez pas que votre mémoire et le ton généraliste font en sorte que vous visez le noir puis vous tuez le blanc, que de généraliser l'ensemble des gens qui font de leur gagne-pain l'industrie du taxi fait en sorte qu'on ne charrie pas à peu près?

M. Émond (Serge): Quand on parle du quatrième âge, on parle de gens qui sont méfiants, qui ont peur...

M. Deslières: Oui.

M. Émond (Serge): ...qui ont peur de tout. On a de plus en plus, dans nos usagers, des gens qui ont peur, oui. Est-ce que la peur est toujours justifiée? C'est une autre paire de manches. Mais, oui, les gens ont peur. Beaucoup de personnes âgées ne prennent plus le taxi. Justement, elles veulent de l'accompagnement de transport parce qu'elles ont peur de prendre... Elles se sont fait abuser. Ça ne prend pas grand-chose pour se faire abuser à 85 ans, 90 ans, là.

M. Deslières: M. Émond, vous nous dites que vous êtes un organisme qui...

Le Président (M. Lachance): En conclusion.

M. Deslières: Oui, M. le Président. Vous êtes un organisme, puis vous nous le prouvez, là, vous avez sorti deux documents. Est-ce que vous allez, pour nous expliciter davantage cette situation, comme vous l'avez fait dans d'autres domaines, là — je fais référence à vos deux documents — nous expliquer un petit peu, pour cadrer, pour situer cette situation-là? Parce que ça me fait penser de dire: Bon, bien, toute la flotte des véhicules de taxi,

c'est tous des tacots, c'est tous des bazous. On s'en va nulle part avec ça. L'autoflagellation qu'on se fait, là, au Québec, on est champion de ça. Est-ce que, pour préciser cette donnée-là, que je ne mets pas en doute — mais le ton me fatigue — vous n'avez pas des choses beaucoup plus précises pour informer l'ensemble de la commission, pour qu'on puisse prendre action en connaissance de cause? Parce que votre ton est quand même — vous le croirez — généraliste. Puis on ne nie pas la situation, là, mais on veut savoir quelle est l'ampleur de la situation.

M. Émond (Serge): Je n'ai pas de statistiques sur l'ampleur, mais, par contre, c'est pour ça qu'on demande, un peu plus loin, aussi, qu'il y ait vraiment un bureau ou quelque chose pour recevoir les plaintes. Parce que ce n'est pas des gens qui se plaignent. Les personnes âgées ne se plaignent pas, elles disent toujours oui, oui, oui. C'est nous autres, c'est les organismes bénévoles qui reçoivent les contrecoups de ça. Ce n'est pas des personnes qui vont porter des plaintes, malheureusement.

M. Deslières: Vous voyez le problème, hein? Vous voyez que l'analyse, il faudrait qu'elle soit pas mal plus articulée pour qu'on soit en connaissance de cause exacte de ce phénomène ou de cet épiphénomène.

Le Président (M. Lachance): Alors, sur ce, je vous remercie, M. Émond, pour votre participation aux travaux de cette commission. Merci.

J'invite les représentants de la municipalité régionale de comté de Charlevoix-Est.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Bienvenue, messieurs. M. Lavoie, le préfet de la MRC, je vous demande de bien vouloir identifier la personne qui vous accompagne.

Municipalité régionale de comté de Charlevoix-Est

M. Dufour (Denis): Oui. Je suis Denis Dufour, directeur du service de l'aménagement de la MRC de Charlevoix-Est.

Le Président (M. Lachance): Merci. Vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires.

M. Lavoie (Gaston): Merci. M. le ministre, M. le député, messieurs, ça nous fait plaisir d'être ici ce matin pour venir vous parler un petit peu de nos régions, pour venir vous parler aussi des incidences de la réforme dont on veut parler ce matin. Et vous me permettez auparavant de vous dire qu'on va vous faire relaxer un petit peu pour vous parler de nos problèmes à nous autres aussi, parce qu'on a beaucoup de problèmes nous autres aussi, en région, et les effets de la réforme ont des implications à notre niveau également.

On n'a pas présenté de mémoire, on a simplement présenté une résolution. Effectivement, à 48 heures d'avis, on nous a demandé de venir ici vous parler justement du problème que ça causait au niveau de la région. Alors, ça nous fait plaisir d'être ici et vous comprendrez que l'essentiel de mon propos va viser beaucoup les transferts de responsabilités vis-à-vis des régions, des MRC et des municipalités.

• (11 h 10) •

Le procès-verbal qu'on vous a envoyé au niveau de la résolution touchait principalement les articles 48 et 50 de la réforme du transport par taxi. Alors, ce sont ces deux articles-là qui nous touchent vraiment. La résolution était dans le sens que ça constitue, encore une fois, un autre transfert de responsabilités sans aucune compensation financière vers les municipalités régionales de comté. C'est une responsabilité, pour nous autres, qui est d'abord une responsabilité qui nous est inconnue; on n'a pas les compétences pour gérer ça, et encore moins les moyens pour le faire.

En matière de transfert dans les MRC, vous connaissez principalement nos problèmes. Je vais vous donner quelques exemples de ce qu'on a présentement à gérer comme transferts depuis quelques années et quelle ampleur ça a comme incidence chez nous. Le ministère de l'Environnement propose le transfert de la planification et de la gestion des matières résiduelles; l'avant-projet de loi est déjà déposé. Le ministère de la Sécurité publique proposera bientôt le transfert de la planification des mesures d'urgence et, chez nous, on a également un centre de mesures d'urgence dans notre MRC qui a demandé quand même passablement d'énergie et beaucoup de ressources.

Le ministre de la Sécurité publique a institué, en vertu des ententes de fourniture de services de la Sûreté du Québec, des comités de la sécurité publique auxquels on se doit de siéger. À ce propos-là, on doit également gérer les constats d'infractions. Alors, encore une fois, ça implique beaucoup d'administration, un logiciel, les rapports à la SAAQ. Alors, ça, ça implique, encore une fois, beaucoup de responsabilités.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec a institué, en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole du Québec, des comités consultatifs agricoles où on se doit, encore une fois, de siéger et d'organiser dans nos régions.

La Régie du bâtiment demande un rapport pour les maisons unifamiliales neuves et travaux de rénovation pour contrer le travail au noir.

Le ministère des Ressources naturelles délègue aux MRC la gestion des lots intramunicipaux, et ce n'est pas une mince tâche. Seulement la négociation a été quand même très longue et toute l'organisation qui entoure ça, et la gérance des lots intramunicipaux est quand même une grosse responsabilité.

Le ministère des Ressources naturelles, suite au Sommet de la forêt privée, a institué des agences de forêts privées où les MRC auront un rôle de protection des ressources forestières via une réglementation. Alors, les MRC doivent suivre l'évolution du plan de protection des

mises en valeur. Encore une fois, c'est une responsabilité qui est très accrue, qui est très spécifique, et on se doit de mettre beaucoup de ressources humaines et financières, encore une fois, dans ça.

Le gouvernement parle de transférer bientôt le transport scolaire et éventuellement les bâtiments scolaires. Alors, vous voyez qu'est-ce qu'on doit assumer comme travail et comme responsabilités depuis quelques années au niveau des MRC, et ceci arrive toujours sans aucun transfert d'argent.

Quelles sont nos ressources humaines au niveau de la MRC? Nos ressources humaines existantes ne peuvent prendre davantage parce que la capacité de payer de nos gens et des municipalités est quand même très restreinte. Donc, ça veut dire que c'est toujours un surplus à chaque fois qu'une nouvelle responsabilité s'en vient en région. C'est un surplus de travail pour nos gens, et tout ça sans ressources. Il est temps de penser à l'ajout de responsabilités à l'échelle régionale sans compensation financière aux MRC puis ça peut s'exercer unilatéralement.

Notre gros constat, c'est que nous constatons que les ministères transfèrent des responsabilités sectorielles sans approche globale à l'échelle régionale, sans se soucier de la capacité d'absorption de cette responsabilité, tant au niveau humain que financier, et ça, il va falloir que ça arrête un jour. Tout transfert du gouvernement sans compensation financière, ça vient complètement changer la planification régionale et les priorités des municipalités dans le domaine de l'aménagement du territoire et du développement régional. On ne peut penser à de nouveaux projets parce qu'on passe notre temps à administrer, à faire des réunions puis à siéger sur des comités consultatifs.

Alors, aucun service supplémentaire ne peut être développé. Quand est-ce qu'on a le temps de penser à d'autres choses puis à faire de la planification lorsqu'on manque de ressources humaines et financières? On a beaucoup de projets à développer en région, à mettre en valeur, et on s'aperçoit que nos gens fonctionnent à 100 mi/h; ils en ont par-dessus la tête et ça devient de plus en plus difficile de gérer tout ça.

Ça fait déjà 10 ans qu'on gère la décroissance dans nos régions. On essaie de ménager le chou et la chèvre parce que nos gens, leur capacité de payer est limitée. Alors, nos gens également, au niveau des cadres, on essaie de tenir nos cadres, on peut dire, dans des salaires qui font en sorte qu'on est capable de les payer en région. Et si on compare les salaires qu'on paie en région, les mêmes cadres, lorsqu'on les retrouve dans des milieux urbanisés, il y a des différences énormes. Alors, on n'a pas le choix, on est obligé d'aller avec les capacités de payer. Et, en région, il ne faut pas se le cacher, les directeurs généraux et les salaires qui se paient dans les MRC sont de beaucoup moindres que dans des milieux urbains. Par contre, la tâche est pratiquement deux fois plus lourde parce que les ressources ne sont pas du tout les mêmes et c'est toujours basé sur une évaluation. Donc, quand on parle d'évaluation foncière en région et d'évaluation en milieu urbain, c'est complètement différent. Donc, on ne parle pas des mêmes moyens financiers.

Et il y a une autre chose, quand même, qui vient nous influencer depuis que le gouvernement se désengage. Qui est-ce qui prend la relève en région et qu'est-ce qui afflue en région, dans les demandes? Tout vient à la MRC et on est obligé de compenser pour le désengagement du gouvernement. Alors, ça, ça fait partie de nos problèmes.

Également, on doit penser qu'il n'y a pas seulement le gouvernement du Québec qui nous envoie à la pelle des responsabilités, il y a également le gouvernement fédéral qui nous transfère des ports, des aéroports. Alors ça, il va falloir vivre aussi avec ça. Et les ressources, c'est le même problème qu'ici au Québec. On gère tout ça et, présentement, on est après faire ces transferts-là et administrer encore une fois, et augmenter la tâche des gouvernements locaux. Alors, c'est à ça qu'on fait face à l'heure actuelle.

L'ensemble des ministères interpellent à tout moment les ressources humaines de la MRC dans la révision de schémas d'aménagement via les orientations gouvernementales qui constituent une courroie de transmission de responsabilités. Alors, l'application du cadre normatif en matière des plaines inondables, des zones d'embâcles, des zones de mouvement de terrain, ce sont toutes des choses qu'on doit gérer avec les ministères.

Alors, comment expliquer, au niveau de la MRC, qu'un seul directeur général, un directeur des services à l'aménagement, un aménagiste, un agent de bureau et un agent d'administration puissent faire toutes ces tâches-là? Laissez-moi vous dire que, ces gens-là, ils en ont par-dessus la tête.

L'ensemble des maires et des ressources disponibles siègent présentement chez nous sur 30 comités en région. Alors, à mesure qu'il y a une responsabilité qui s'en vient en région, il y a toujours un comité dont on doit s'occuper. Alors, imaginez le temps qu'on a à passer en réunion. On se tape présentement, en région, de 110 à 115 soirs de réunion par année. Alors, des responsabilités, on en a beaucoup.

En conclusion, nous réaffirmons le contenu de la résolution que la MRC a adoptée à l'effet de ne plus recevoir d'autres transferts de responsabilités sans compensation financière et sans vision d'ensemble relativement à des responsabilités que le gouvernement veut donner aux MRC. Il faut penser à de nouveaux revenus, il faut penser à une planification du rôle et des responsabilités que la MRC doit assumer dans son évolution à long terme. Il faut rester dans des créneaux et dans des champs de compétence où le personnel est déjà formé chez nous. Il faut rester dans des champs de responsabilités municipales et régionales attachées à des services publics de première instance et non pas tout prendre. On ne peut pas servir de véhicule-taxi pour le gouvernement.

En termes de conclusion, la problématique en région est totalement différente au niveau du taxi que dans les milieux urbains. La politique se doit d'être différente chez nous que dans les milieux urbains. L'industrie du taxi est très, très minime chez nous. On parle, chez nous, peut-être de six permis avec un permis adapté. Mais une organisation pour 10 taxis ou 100 taxis, tu dois la faire; et les politiques, tu dois les faire. Alors, c'est la même

organisation de base. Donc, le taxi, chez nous, ce n'est pas un problème et on n'en veut pas, de problèmes. Alors, ce n'est pas plus compliqué que ça. On ne veut pas se mêler de taxi chez nous. C'est une petite industrie qui va, à mon avis, présentement très bien. On n'a pas de problème à l'heure actuelle et on n'en veut pas plus. Merci.

Le Président (M. Deslières): Merci, M. Lavoie. Alors, débute l'échange. M. le ministre.

M. Chevette: Oui. Merci, M. le Président. Je suis très surpris du mémoire, de l'exposé du préfet, M. Lavoie. D'abord, M. Lavoie, quelques petites questions, vite. Saviez-vous que les lots intras, ça a été demandé par les MRC, dans Charlevoix, pour s'en occuper? Parce que j'étais ministre des Ressources naturelles. Saviez-vous ça? Première question.

M. Lavoie (Gaston): Oui. Ça a été demandé parce que, dans nos régions, on parle de plus en plus de l'implication des municipalités en ce qui a trait au développement des régions. Et, quand on parle de développement et des crises de chômage chez nous et de l'économie chez nous, on a tellement de misère qu'on n'a pas le choix de s'impliquer dans ça pour aider notre région. Alors, c'est pour ça qu'on fait des pieds et des mains pour faire ça.

M. Chevette: D'accord. Saviez-vous que c'est moi aussi qui ai reçu la demande des MRC pour que les MRC fassent partie des agences de forêts privées?

• (11 h 20) •

M. Lavoie (Gaston): Oui. Les agences de forêts privées, c'est parce que, ça, c'est un rôle quand même de base. Quand on parle au niveau des MRC, on parle d'agriculture, on parle de forêts, on parle d'aménagement de territoire. Ce sont des rôles qui nous sont dévolus et pour lesquels on a des compétences. Ça, c'est le rôle qu'on devrait absolument, moi, je me dis, certifier puis développer à long terme. Alors, c'est notre rôle, il ne faut pas se le cacher là. Ça, on ne peut pas dénier là-dessus, et c'est notre devoir et c'est notre responsabilité. Ça, j'en conviens, et c'est là-dessus qu'on devrait siéger et c'est là-dessus qu'est l'importance au niveau des régions: de voir à développer. Écoutez, c'est l'agriculture, c'est la forêt, nos forces. On n'en a pas d'industries en région, alors, si on ne développe pas ces créneaux-là, qu'est-ce qu'on va devenir en région?

M. Chevette: O.K. Saviez-vous que je présidais le Conseil des ministres personnellement quand Mme Simard de Charlevoix a signé avec M. Trudel le transfert du transport scolaire?

M. Lavoie (Gaston): Ça a été une grave erreur. Ça, je dois vous le dire, que notre association, on n'était pas fiers de ce côté-là, puis ça avait pas mal brassé la chaloupe lorsqu'on avait fait, voilà deux ans, cette fameuse sortie sur laquelle je ne voudrais pas revenir.

M. Chevette: Non, non, mais ils avaient signé.

M. Lavoie (Gaston): Le transport scolaire comme le taxi, on n'a pas de compétence dans ça, on n'a pas d'affaire dans ça.

M. Chevette: Saviez-vous que, quand on vous oublie sur un comité, vous êtes les premiers à chialer?

M. Lavoie (Gaston): Je ne suis pas prêt à dire, moi, qu'on nous oublie dans des comités. Ça dépend des comités.

M. Chevette: Non, non, mais régionalement, quand on vous oublie, quand on n'invite pas les MRC, vous êtes en furie?

M. Lavoie (Gaston): Moi, je ne suis pas susceptible à ce point-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Non, mais comment vous expliquez les crises puis les articles de journaux de la part des MRC dès qu'on vous oublie dans un comité quelconque, puis que vous veniez vous plaindre du trop grand nombre de comités?

M. Lavoie (Gaston): C'est parce qu'à vouloir trop être démocratique on va devenir un gouvernement local qui va être surchargé de réunions puis de comités consultatifs. C'est ce qui s'en vient présentement. Alors...

M. Chevette: Comment ça se fait que vous ne vendez pas vos idées à...

M. Lavoie (Gaston): ...c'est pour ça que je dis...

M. Chevette: ...aux MRC?

M. Lavoie (Gaston): ...à chaque fois que vous déléguez dans les régions, il y a toujours un comité. Alors, on s'en va vers quoi? Il va falloir du monde à temps plein tantôt pour faire juste ça.

M. Chevette: Mais à l'assemblée des préfets au niveau national, est-ce que vous avez pris position pour nous dire que vous vouliez vous retirer de plusieurs comités?

M. Lavoie (Gaston): En fait, lorsqu'on parle d'industries, par exemple, on va parler de secteur forêts privées. On parle de secteur forêts publiques qui nous regardent beaucoup; secteurs forêts privées, ça nous regarde beaucoup moins. Alors, il y a des secteurs quand même où on pourrait s'épargner d'être là. On n'est pas obligé d'être partout. Lorsqu'il y a des incidences, je me dis, sur notre population et sur l'emploi en région, on devrait être là. Mais ça demeure — je le disais tout à l'heure — que ça prend une planification globale, et c'est

ce qu'on n'a pas. On n'a pas de vision globale présentement sur le développement au niveau des régions, sur les responsabilités de chacun. Et ça, ça cause beaucoup de problèmes. Et tant et aussi longtemps que, ça, ça ne sera pas éclairci, il va y avoir beaucoup de discussions à ce niveau-là. On pourrait en parler longtemps.

M. Chevette: Saviez-vous, M. Lavoie, que j'ai signé, le 14 septembre 1994, une entente de 155 000 000 \$ de décentralisation avec les deux Unions municipales et que, depuis ce temps-là, vous vous êtes entendus sur 3 000 000 \$ seulement sur 155 000 000 \$, avec tous les pouvoirs ou les transferts fiscaux équivalents? J'ai de la misère à vous suivre quand vous dites que l'État en général n'a pas de vision globale. Ça négocie depuis des années sur la décentralisation avec les sources de financement accompagnées. D'abord, il y a un fossé qui se creuse au niveau de deux Unions. Et, dans chacune de vos MRC, vous avez des municipalités qui appartiennent à deux Unions.

M. Lavoie (Gaston): Oui.

M. Chevette: Est-ce que vous pourriez de temps en temps regarder dans votre jardin aussi puis nous dire si vous en avez une, vision globale? J'aimerais ça l'entendre. Je vous offre l'opportunité de me dire quelle est votre vision globale à matin.

M. Lavoie (Gaston): Je dois vous dire que je vous ai déjà entendu, M. le ministre, lorsque vous étiez aux Affaires municipales, nous parler de transfert et de transfert d'argent, qu'il n'y aurait pas de transfert sans avoir d'argent. Le discours a bien changé depuis le temps que vous êtes passé, parce que les ministres aux Affaires municipales, il en est passé quelques-uns après vous. Alors, ce discours-là a passablement changé. Et «chat échaudé craint l'eau chaude»!

M. Chevette: Craint l'eau froide, plutôt!

M. Lavoie (Gaston): Craint l'eau froide, excusez. Parce que les exemples qu'on a eus tout de suite après, autant le transfert des routes, autant le transfert de la police, c'est venu, en tout cas, nous apporter un gros handicap. On a commencé à 0,10 \$ pour la police, c'est rendu à 0,18 \$. Avec les rôles uniformisés, on est rendu à 0,22 \$, 0,23 \$. C'est des services qui nous coûtent terriblement cher. Alors, ça veut dire qu'avant de prendre des responsabilités il faut faire très, très attention. Vous nous avez offert de déléguer à peu près tout ce que vous vouliez déléguer quand vous parliez tantôt de votre 155 000 000 \$, qu'on avait tout un choix et toute une batterie. Mais il faut être prêt pour ça. La première chose qu'on a faite au niveau des MRC, on a regardé qu'est-ce qui pouvait être transféré. Les lots intramunicipaux, c'en est un exemple. Puis, présentement, on peut dire que les lots intramunicipaux, la dernière nouvelle, c'est qu'on a signé une entente qui a été faite. L'entente présentement

est sur la tablette et on doit attendre. Attendre quoi? Je ne sais pas. On demande probablement certaines modifications à ce qu'il y a dans l'entente. Alors, c'est pour vous donner un exemple.

On a eu une autre entente qu'on a passée proche de faire...

M. Dufour (Denis): Au niveau de la villégiature.

M. Lavoie (Gaston): ...au niveau de la villégiature. Et vous connaissez le problème de la loi 45 qui a empêché tout report avec les dossiers de villégiature. Alors, c'est pour vous dire que c'est beau de vouloir transférer des choses mais il y a des choses qu'on ne peut pas tout prendre. Il faut analyser tout ça. Puis quand je parle de vision globale, c'est un peu ça.

Présentement, on sait qu'on vit beaucoup de fusions municipales. Chez nous, dans notre MRC, on a fait une fusion à cinq pour créer une ville de tout près de 10 000 habitants. Je pense que là-dedans on a voulu fonctionner puis on a voulu se donner une force en région qui va faire en sorte que la région va devenir plus forte au niveau de ses interlocuteurs puis on va se donner une force monétaire, peut-être une marge beaucoup plus grande.

Mais il ne faut pas oublier là-dedans que les ressources en région sont drôlement limitées. On doit se battre, nous autres, constamment avec les taux de chômage, avec tous les programmes qu'on n'a pas. Vous savez, en région — on parle ici d'industrie du taxi — chez nous, c'est très, très minime, c'est même négligeable. Mais il reste quand même que cette industrie-là, avec la population qui est vieillissante... On a parlé de transport adapté; ça, on a commencé. Moi, je me rappelle à la MRC, voilà 12 ans, où on avait le transport des handicapés. Aujourd'hui, on n'a pas seulement les handicapés, on a les handicapés mentaux et on a les handicapés physiques. Le gouvernement s'est...

M. Chevette: Bien, ça a toujours été.

M. Lavoie (Gaston): ...encore une fois retiré de certains transports et maintenant c'est... Parce que les usines, tout ça, avant ça elles avaient leur propre transport. Et on a enlevé ces transports-là puis c'est maintenant nous autres qui voyageons ces personnes handicapées mentales qui vont travailler dans des centres. Alors, ça a augmenté de beaucoup notre clientèle. Et vous pouvez voir passablement que notre répartitrice, au niveau du transport adapté, travaille pas mal plus et a beaucoup de misère à gérer le transport adapté parce qu'on est à pleine capacité actuellement.

M. Chevette: Je pense qu'on fait une distinction entre transport adapté puis personne à mobilité réduite. On a mis 4 000 000 \$ de plus. De toute façon, les besoins sont illimités, on le sait très, très bien, ça.

Moi, je retiens de votre mémoire que s'il y avait une juste compensation financière vous ne seriez pas contre le seul... Votre motion dit ça. Et j'ajouterai deux

phrases. Ce qui a d'impossibilité présentement de discuter intelligemment le dossier de la décentralisation, c'est qu'on n'a pas les masses critiques dans bien des MRC. Puis, par masse critique, même si on vous donnait... Je vous donne un exemple. Si on vous donnait 1 % de la taxe de vente, demain matin...

M. Lavoie (Gaston): Oui, on serait très heureux.

M. Chevrette: ...à cause de la petitesse du nombre dans certaines MRC, vous n'auriez pas plus la masse critique pour prendre de nouvelles responsabilités. C'est ça qu'on constate dans les faits. Et peut-être, si on veut avoir une vision globale de part et d'autre, qui au moins ne s'oppose pas, il va peut-être falloir qu'on se décolle le nez de la vitre puis qu'on dise: Bien, pour réaliser telle responsabilité adéquatement, avec un transfert de points d'impôt ou de points de taxe de vente, il nous faut quand même... dans certains cas, ça sera une banque de péréquation parce qu'on ne peut pas regrouper nécessairement du monde; dans d'autres cas, ça sera peut-être de regrouper des gens sur une autre base plus large pour avoir la masse critique nécessaire pour réaliser. Est-ce que vous êtes conscients de ça?

M. Lavoie (Gaston): On est conscient là-dessus. Et le danger, c'est toujours ça, c'est que dans tout transfert durant les deux, trois premières années, souvent on a beaucoup d'aide. Après trois ans, bien, on nous dit: Le gouvernement se retire, et on reste avec le paquet dans les mains. L'appréhension des municipalités, c'est toujours vers ça. Alors, est-ce que, dans le transport, on va arriver encore une fois à la même chose, où on va donner aux régions la chance de pouvoir de s'organiser et, une fois organisées, au bout de deux, trois ans, on se retire puis vous restez avec la boulette? Alors, des boulettes, on en a, là.

M. Chevrette: Ça peut s'autofinancer comme à Montréal, si vous avez une masse critique.

M. Lavoie (Gaston): Avec six, sept taxis, c'est difficile.

M. Chevrette: Bien, je ne dis pas la région de Charlevoix, là. Le taxi, ça peut être toute la région et non pas une MRC. À ce moment-là, si tu as une masse critique assez forte, ça peut s'autofinancer.

• (11 h 30) •

M. Lavoie (Gaston): Mais vous comprendrez que dans le domaine taxi, je pense qu'il va falloir une politique très différente entre l'urbain et le rural qui, à mon avis là, ne vit pas du tout les mêmes problèmes.

M. Chevrette: Je suis un peu d'accord avec vous que ça va prendre des formules différentes. Merci.

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

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. Alors, disons que j'aurai seulement quelques commentaires à faire, parce que je pense que votre mémoire est clair et votre exposé aussi. Vous avez fait référence d'une façon très précise à ce qui s'est passé au niveau des gouvernements locaux et régionaux au cours des dernières années.

Moi, personnellement, je vous donne raison d'être prudents et surtout d'attendre le résultat des négociations, comme vous le faites dans votre résolution, entre le gouvernement et le monde municipal. Je pense que, comme vous l'avez dit, «chat échaudé craint l'eau froide», vous avez raison d'être prudents. Et on a vu ce qui s'est passé...

Une voix: ...

M. Bordeleau: Oui, mais il y avait eu des transferts d'argent aussi à ce moment-là. Ça n'a pas été fait de la même façon. Il y avait eu des transferts de fonds, à ce moment-là.

M. Lavoie (Gaston): ...des deux côtés.

Une voix: ...ça a fait la même chose. Pire.

M. Bordeleau: Pire encore, il n'y a pas eu un sou. Alors, je pense qu'effectivement votre position est claire et la position de l'UMQ qui est venue ici est exactement la même. On a eu M. Jean-Bosco Bourcier, qui est venu présenter au nom de l'UMQ une position analogue à la vôtre. Je pense que, comme je vous l'ai mentionné, vous avez raison. C'est clair aussi qu'il ne faut pas se conter d'histoires, l'objectif du gouvernement est de décentraliser, disons, de pelleter dans la cour des gouvernements locaux des responsabilités qu'elle a actuellement. Et, notamment dans le domaine du transport, ça circule depuis un certain temps — on l'a vu, on le voit régulièrement dans les journaux où on fait référence à ça — il y a une volonté claire du gouvernement, dans l'ensemble de toute la question de la fiscalité municipale ou du partage des responsabilités entre le gouvernement du Québec et les municipalités, de transférer des responsabilités, et pas toujours accompagnées des ressources nécessaires pour le faire.

Alors, ce que je peux vous dire aussi, c'est que c'est quand même... En tout cas, la perception que j'en ai à date, c'est que si le gouvernement a cet objectif-là, c'est son objectif à lui et ça n'a jamais été une demande du milieu régional de vouloir prendre la responsabilité du transport. En tout cas, je n'ai jamais vu ça. Et on sait que dans la réalité des choses, depuis 1983, les différentes agglomérations pourraient, si elles le voulaient, comme Montréal a décidé de le faire, se créer un organisme pour gérer. Et personne ne l'a fait à l'exception de Montréal, de la Communauté urbaine de Montréal. Donc, c'est qu'il n'y en a pas, de besoin.

Et quand on fait une proposition comme celle-là, où on fait une consultation sur des possibilités de régionalisation, je pense que ce n'est pas tellement une

consultation qui vise à répondre à des demandes du milieu, parce qu'il n'y en a pas de demandes du milieu à ce niveau-là.

M. Lavoie (Gaston): Pas de problème, on n'en court pas, effectivement.

M. Bordeleau: Et je pense que c'est essentiellement l'agenda du gouvernement là qui est en arrière de tout ça. Alors, effectivement, moi, je vous comprends bien et je suis tout à fait d'accord avec vous autres, là, que vous vouliez attendre le résultat des négociations pour voir clair dans toute la question de la fiscalité avant de commencer à assumer du pelletage du gouvernement du Québec, un accroissement de ce côté-là avec toute la question du transport. Moi, c'étaient des remarques que je voulais faire. Si vous avez des commentaires à ajouter, vous êtes le bienvenue.

M. Lavoie (Gaston): Non. Je pense que vous avez bien cerné l'essentiel de mon propos, c'est exactement ça.

Le Président (M. Lachance): M. Lavoie, je profite de l'occasion qu'il nous reste un peu de temps. Mes observations personnelles. J'ai été élu maire en 1973 et, à ce moment-là, c'était l'Union des conseils de comté du Québec avec un personnage très coloré, à l'époque, qui était président, Jean-Marie Moreau.

M. Lavoie (Gaston): Oui.

Le Président (M. Lachance): Depuis Jean-Marie Moreau à venir jusqu'à M. Saint-Onge, le nouveau président de la Fédération québécoise des municipalités, il y a une constance: c'est la difficulté de votre union, de votre organisation à prendre des décisions. Le mécanisme de prise de décision est extrêmement compliqué. Je ne sais si, vous-même, vous avez observé cette chose-là. J'étais présent à certaines des discussions lors du dernier congrès, ici, il y a à peu près un mois. Si on vous avait mis au défi de nous donner des solutions, de vous entendre entre vous autres pour donner des solutions ou des pistes de solution, j'ai l'impression que vous auriez été un peu mal pris. Il semble y avoir beaucoup de difficultés, étant donné le grand nombre de membres qui sont présents lors de ces congrès.

Le ministre y a fait allusion tantôt, parfois le bureau de direction de l'Union, qui, encore là, est très... il y a plusieurs personnages autour de la table, en arrive péniblement à une espèce de consensus ou à une ligne directrice, et puis les membres arrivent puis virent ça bout pour bout. Ça ne marche plus, ça ne fonctionne plus. Alors, c'est difficile aussi de dialoguer avec une organisation comme ça, pour le gouvernement. Parce qu'à un moment donné il faut prendre des décisions.

Et nous, les députés, on est 125 ici qui représentons 7 400 000 habitants. Si, à chaque fois, on devait se rapporter continuellement à nos électeurs, on aurait peut-être de la difficulté à prendre des décisions, ça

prendrait du temps. La responsabilisation fait en sorte que, si on prend des mauvaises décisions, les gens, au bout de quatre ans ou quatre ans et demi, lors des élections, s'ils ne sont pas contents, ils nous mettent dehors. Je ne sais pas si vous avez observé ce phénomène-là, si vous avez des pistes de solution, mais c'est extrêmement difficile pour un gouvernement de pouvoir discuter avec un mécanisme de décision comme il existe dans votre Union.

M. Lavoie (Gaston): C'est vrai que c'est difficile, je le conçois. Moi, ça fait exactement 12 ans que je suis maire à Rivière-Malbaie. Et, à l'UMRCQ, il ne faut pas s'étonner, c'est très, très politisé. C'est un petit peu comme ici, chacun a son parti politique. Alors, c'est difficile, par exemple, quand son parti est au pouvoir, d'être contre son parti, comme quand c'est l'autre parti.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lavoie (Gaston): Ha, ha, ha! C'est très politisé au niveau de l'Union et c'est ça qui paraît. Alors, c'est difficile de se retenir parce que, justement, les rôles sont très politiques. Ça, c'est une chose qu'on remarque puis qu'on va toujours remarquer, ça va être difficile de prendre une ligne seulement, mais, par contre, il y a des constantes qui se dégagent.

Et je parle, par exemple, du dernier congrès où on parle de transfert. Écoutez, on parle de plus en plus de transfert puis du Pacte 2000. Quand on se fait dire, par exemple, par un sous-ministre, que le 375 000 000 \$, il n'est pas récurrent uniquement pour deux ans pour le déficit mais il est récurrent à tous les ans, ad vitam aeternam, on s'en est fait passer une belle. Et ça, c'est des réactions qui viennent.

Depuis le temps qu'on parle, au niveau municipal, qu'on a besoin de nouveaux revenus. À chaque fois que, nous autres, on parle de nouveaux revenus, ça prend des décennies avant de pouvoir régler ça, alors que le gouvernement, aussitôt que vous avez un besoin de plus, vous allez chercher un impôt, ce n'est pas très long. Nous autres, c'est toujours très, très long d'aller chercher de l'argent de plus. Nous autres, ce qu'il nous faut présentement, ce n'est pas compliqué, on dit: Notre marge de manoeuvre, on n'en a plus pour développer en région, on n'a plus d'argent pour les routes, on n'a plus d'argent pour se développer. Si on ne nous dégage pas avant longtemps des marges de manoeuvre, on va se ramasser dans le Québec avec un réseau routier qui est fini, avec des infrastructures pour l'eau potable, pour les égouts qui vont être finies. On n'est pas capable de se rattraper.

Alors, si le gouvernement ne prend pas conscience de tout ce qui s'en vient au niveau de municipal puis qu'il ne nous vient pas en aide pour nous dégager des montants ou des programmes pour nous venir en aide pour toutes les infrastructures municipales, on va passer à côté du bateau. Et présentement, on peut dire quand même, au niveau de nos négociations sur le Pacte municipal, je pense que c'est sur la table. Et tout le monde, à chaque fois que vous venez en région, que les députés nous rencontrent, on a

toujours le même message. Je pense qu'on a besoin d'aide, on a besoin de souffler, on a besoin d'oxygène. Et nos infrastructures municipales, dans toute la province de Québec, sont dans un état pitoyable. Alors, c'est ça où on est rendu présentement au niveau municipal.

Le Président (M. Lachance): Juste une remarque en terminant. Lors de la création des MRC, en 1979, j'étais un préfet du comté de Dorchester. À ce moment-là, la réaction, c'était: On n'en veut pas. Le monde municipal est un monde extrêmement conservateur, il n'aime pas le changement. Et aujourd'hui, bien, vous le savez, si on disait «on abolit les MRC», je pense que les gens diraient: Non, non, non, on a appris à vivre avec ça. Puis je pense que c'est important.

M. Lavoie (Gaston): Oui, puis de plus en plus, on joue un rôle primordial au niveau du développement des régions...

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

M. Lavoie (Gaston): ...et ce rôle-là doit être accru. Je pense qu'on l'a compris maintenant. Au bout de 20 ans, là on commence à comprendre le rôle réel qu'on doit jouer dans les régions et c'est ça qu'on devrait accentuer. Merci.

M. Chevette: Moi, je n'ai pas fini.

Le Président (M. Lachance): Une minute, M. le ministre.

• (11 h 40) •

M. Chevette: Je voudrais rétorquer sur un point. Je pense — cachons-nous-le pas là — qu'il y a disparité dans l'équité fiscale puis dans l'effort fiscal au sein même de vos MRC. Et j'aimerais vous poser une question. Si on recherche l'équité ou l'effort fiscal au Québec, ce n'est pas nécessairement et exclusivement en tout cas par les fusions — ma perception à moi — mais beaucoup plus par la mise en commun de grands services au niveau précisément de vos MRC. Mais allez-vous accepter, par contre, qu'il y ait une masse critique pour réaliser certains types de services? Parce que l'inéquité fiscale... Par exemple, sur l'île de Montréal, c'est 1,89 \$, à Montréal; puis à Westmount, je ne sais pas combien; puis dans d'autres villes de l'île, c'est je ne sais pas combien.

Dans des bassins naturels, il y a nécessairement un effort fiscal différent, quand on compare ça, en plus, avec la richesse collective de certaines entités. Dans bien des cas, là où les taxes sont les moins chères, c'est là où il y a une richesse accrue par rapport à d'autres, aux citoyens par rapport à l'effort qu'ils font. Mais, sur les grands services — transport en commun, déchets, aqueduc, fournitures d'eau potable, assainissement des eaux, je ne sais pas quels autres — les grandes, grandes missions de même...

Regardez, en France, ce qui s'est passé. Il y a 36 000 communes, il y a 36 000 maires, mais ils n'ont pas les pouvoirs de tout régler au niveau municipal. Si on

partait avec une idée de mise en commun puis de principes d'équité fiscale ou d'effort fiscal commun, peut-être que la discussion serait plus intelligente.

M. Lavoie (Gaston): On doit dire qu'en région on suit nos sous de beaucoup plus proche. Alors, effectivement, quand on parle d'endettement municipal et de contrôle de la gestion municipale, on regarde dans des petites municipalités et c'est peut-être les moins endettées. Alors, ça ne reflète pas nécessairement... Moi, je me dis: Écoutez, Charlevoix, durant l'hiver, il y a 45 % des gens qui sont inactifs, ce qui est énorme. Par contre, tu regardes les taux d'endettement municipal qui sont dans le domaine du très, très raisonnable. Alors, c'est pour ça qu'on dit: On gère de façon très serrée. Tantôt, on disait: On gère la décroissance depuis 10 ans. On la gère de cette façon-là. Mais, en tout cas, vous allez concevoir que présentement, si on consomme encore 20 % de moins d'oxygène, tantôt on va devenir bleu puis on va devenir noir. Alors, il va falloir que tout ça soit regardé de façon globale. Et je suis d'accord avec vous que la mise en commun de certains services est possible, mais il y a un taux pour lequel, quand même on ferait n'importe quoi, le seuil est atteint.

M. Chevette: Quel est le taux moyen, chez vous, au niveau de la MRC, de l'effort fiscal du 100 \$ d'évaluation?

M. Lavoie (Gaston): Ça doit se situer présentement dans les alentours de 1,15 \$, en moyenne.

M. Chevette: Est-ce qu'il y en a en bas du 1 \$?

M. Lavoie (Gaston): Oui. C'est-à-dire que c'est 1 \$... On parle toujours, là... C'est uniformisé, mais ça peut jouer entre, on peut dire, 0,88 \$ et 1,35 \$ à peu près, au niveau de la MRC.

M. Chevette: Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Lavoie, et merci, M. Dufour, pour votre participation aux travaux de cette commission.

J'invite maintenant les représentants du Service de covoiturage Allo-Stop Montréal inc. à prendre place, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Si le ou la porte-parole veut bien s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne.

Service de covoiturage Allo-Stop Montréal inc.

Mme Patenaude (Claire): Moi, c'est Claire Patenaude, je suis présidente, et Stéphane Boivin, directeur des communications.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, Mme Patenaude et M. Boivin. Vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires. Et, juste au point de vue technique, je peux vous signaler que vous n'avez pas à vous déplacer vers le micro. Le technicien, la personne qui s'occupe de ça est capable de jouer avec le volume nécessaire.

M. Chevette: Elle capte même vos soupirs.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Allez-y.

Mme Patenaude (Claire): Alors, depuis 1983, Allo-Stop opère. Pour le définir assez brièvement, Allo-Stop est un service professionnel de liaison entre automobilistes et passagers, donc on fait du jumelage entre des gens qui sont motorisés et des gens qui ne le sont pas. Ce genre de service existe depuis plusieurs années dans toutes les villes principales d'Europe, aussi. C'est un service qui cible principalement, comme clientèle de passagers, des étudiants à petit budget.

Depuis 1983, je crois que c'était l'article de loi 131 qui permettait... En 1983, c'était la crise économique et on parlait beaucoup de covoiturage. Et pour permettre le covoiturage, il a fallu changer un article de loi qui permettait aux gens d'en faire sans s'astreindre à un permis de taxi. Et 15 ans plus tard, là, on songe à décloisonner une loi qui était un peu bizarre, dans la mesure où le covoiturage était permis selon les motifs du covoiturage, c'est-à-dire qu'on ne permettait le covoiturage qu'en autant que c'était pour des motifs de travail ou d'études. C'est un peu comme dire: On peut recycler le plastique, mais c'est défendu de recycler le papier, si je veux vulgariser un peu l'anachronisme de cette loi-là.

Alors, là, sous les présentations de la proposition 40, on veut élargir le covoiturage à des fins autres: peut-être le tourisme, les loisirs. Et surtout depuis peu de temps on parle beaucoup de covoiturage, depuis le problème de congestion des ponts, on veut impliquer les gens de plus en plus dans le processus de faire du covoiturage. Sauf qu'à Allo-Stop nous avons toujours fait le jumelage entre individus. C'est sûr que pendant 15 ans je ne pouvais pas demander à mes clients où était leur linge sale, à Montréal ou à Québec, m'introduire dans leur vie privée pour savoir leurs motifs de voyages.

Je me suis réjoui de la volonté du gouvernement de pouvoir élargir le champ du covoiturage pour les gens qui veulent opter pour cette méthode de transport-là, sauf qu'il faudrait peut-être regarder globalement les pièges du covoiturage. C'est pour ça qu'on a ajouté, pour pouvoir délimiter qu'est-ce que c'est qu'un covoitureur ou un véhicule de covoiturage. On a décidé d'identifier, premièrement, c'est quoi un véhicule de covoiturage pour éviter les mavericks du transport, comme je les appelle, où des gens, sous le couvert du covoiturage, ne respectent pas les règles du jeu, c'est-à-dire peuvent faire du transport par passagers avec rémunération standard sous le couvert

du covoiturage, par minibus ou par van. Je ne suis quand même pas la porte-parole pour protéger l'APAQ, mais je suis maintenant respectueuse des acteurs en place dans le domaine du transport au Québec, et c'est pour ça qu'on a dit qu'on devrait délimiter un... Comme ça s'adresse aux particuliers, le covoiturage, délimiter qu'est-ce que c'est qu'un véhicule de covoiturage, c'est-à-dire un véhicule qui ne devrait pas excéder sept places ou plus, comprenant le chauffeur. Alors, on pourrait intégrer là-dedans les petits Aerostars ou les caravanes, mais un véhicule à haute densité de capacité de passagers, style des minibus à 11, 15, 18, 20, 30 places. Ce n'est plus un véhicule de covoiturage et ça laisse la place à un chaos au niveau du transport de personnes au Québec.

Et je me suis réjoui d'avoir aussi délimité que le conducteur doit faire partie intégrante du voyage, dans la mesure où ce n'est pas possible que ça soit quelqu'un qui soit parachuté pour conduire des personnes. C'est une personne qui fait partie intégrante du voyage, donc le véhicule devrait lui appartenir ou devrait être un véhicule de particulier, non pas un véhicule de 20, 30, 40, pas un autobus.

On a aussi dit qu'est-ce que la proposition 40 avait omis de faire: que les frais que l'automobiliste a, il ne faut pas se le cacher, la dimension sociale, conviviale est là, dans le covoiturage, mais la dimension économique, il faut que ça soit intéressant pour l'automobiliste, il faut que ça amoindrisse ses coûts, mais il ne faudrait pas que les frais donnés aux passagers excèdent les frais d'utilisation du véhicule, ce qui est facilement calculable, selon des chiffriers qu'on peut avoir partout pour ce que ça coûte, les frais d'utilisation d'un véhicule.

• (11 h 50) •

Donc, on a délimité le véhicule. On a délimité aussi c'est quoi, les rétributions attendues à l'automobiliste pour qu'il pratique le covoiturage, ce qui donnera peut-être une paix au niveau du transport pour un peu d'ordre là-dedans et éviter un peu le chaos, puis que des petites entreprises comme moi, qui ont donné le goût, depuis 15 ans, aux gens de faire du covoiturage, que ce n'était plus une pratique obscure et marginale, puissent vivre et survivre et, somme toute, pour quelque fin que ce soit, pour le but du voyage. Voilà! C'était ce que Allo-Stop avait à dire au niveau du covoiturage.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme Patenaude. M. le ministre des Transports.

M. Chevette: Je voudrais vous remercier. C'est positif. J'aime ça, puis vous vous exprimez très clairement sur un point que vous connaissez bien, puis vous arrivez avec des suggestions, en tout cas, à faire. Moi, je trouve ça heureux.

Mme Patenaude (Claire): Oui.

M. Chevette: Parce qu'on lit souvent dans les petites annonces: Tilden... En tout cas, on voit partir des gens pour New York, dans un petit mini-bus, huit, 10,

suite à des annonces dans les journaux. Ça vient gruger à même l'industrie, effectivement.

Mme Patenaude (Claire): C'est parce que la loi, elle n'était pas précise. C'est sûr que, dans le fonctionnariat, au début des années quatre-vingt, on parlait de «car-pooling», de covoiturage, de méthode pour pouvoir contrer... Il y avait, dans ce temps-là, la crise de l'essence, mais la législation n'était pas en place pour que les gens en fassent. Mais, là, la législation a été mal faite parce que tout ce qu'elle a pensé, c'est aux motifs du voyage.

M. Chevette: Supposons que vous êtes à Joliette, madame, puis vous travaillez à Montréal. Puis, moi, je travaille à Montréal. Puis on s'entend pour faire du covoiturage. Comment ça vaut du kilomètre, ça, selon vous?

Mme Patenaude (Claire): Combien on avait dit pour le covoiturage urbain, combien du kilomètre, Stéphane? À peu près de 0,11 \$ à 0,15 du kilomètre.

M. Chevette: Ça partageait les frais, les coûts.

Mme Patenaude (Claire): Oui, l'automobiliste, pour prendre un, deux ou trois passagers, il faut que ça vaille la peine, et aussi, pour que le passager, ça ne lui coûte pas le montant d'une course de taxi. Alors, c'est sûr que le covoiturage ne viendra jamais contrer le taxi, puis aussi, si on minimise... Si, avec la mini-van, je reçois 0,15 \$ du passager Joliette—Montréal mais que j'en prends 30, bien, là, c'est «another ball game», comme on appelle, ce n'est plus une conviabilité entre automobilistes et passagers pour amoindrir leur coût; c'est carrément un commerce.

C'est sûr que ça serait difficile de légiférer, d'aller à l'intérieur des véhicules et dire: Combien t'as payé ta course, toi, pour Terrebonne—Montréal, ce matin? C'est sûr que si c'est un bon deal pour le passager, c'est sûr que ça ne contre absolument pas le taxi. On ne peut pas prendre un...

M. Chevette: Mais une des grandes difficultés qu'on a, même lorsqu'il y a des petites annonces, là...

Mme Patenaude (Claire): Des petites annonces dans les journaux?

M. Chevette: ...qui ne coûtent pas cher puis qui rapportent bien, là. On poursuit. On sait très bien que les individus ne veulent plus témoigner. On a un problème majeur là-dessus.

Mme Patenaude (Claire): Ceux qui offrent les services de...

M. Chevette: Non, ceux qui ont profité, puis qu'on a identifiés.

Mme Patenaude (Claire): C'est la même chose pour ceux qui adhèrent à des petites annonces d'escortes aussi, dans les journaux.

M. Chevette: Exact.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: C'est un marché noir, ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Il n'y a pas toujours les définitions de charge.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: C'est une société silencieuse. Mais, ceci dit, est-ce que c'est vrai... Je me fais dire très régulièrement que seul une mesure fiscale ou un incitatif fiscal pourrait aider à redresser la situation de tout ce trafic de noir?

Mme Patenaude (Claire): Moi, je suis un peu tannée qu'on me pose ces questions-là, à moi.

M. Chevette: Bien, je comprends, mais...

Mme Patenaude (Claire): Allo-Stop n'a jamais...

M. Chevette: Moi, je suis arrangé comme vous. Je ne sais pas tout, mais je veux savoir.

Mme Patenaude (Claire): Oui, O.K.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Patenaude (Claire): Pour les mesures d'incitatif fiscal aux automobilistes, pour les encourager à faire du covoiturage, ça serait de mettre du gros «red tape» sur un processus qui ne poigne pas beaucoup, le covoiturage urbain. Allo-Stop a été un des premiers précurseurs à faire du covoiturage. Il y a eu Covoiturage Québec. Énergie, mines et ressources ont fait des pamphlets, les gouvernements font des pamphlets sur le covoiturage, ça n'a jamais marché parce que l'obstacle psychologique est très fort, de prendre la petite gang matin et soir. Sauf que nous, depuis 15 ans, on a développé le réflexe, si on veut. Faire des incitatifs fiscaux pour faire du covoiturage, c'est difficile pour moi d'entrevoir ça parce que, moi, je vois énormément de «red tape».

M. Chevette: Si on le faisait au niveau de l'entreprise? Je vais vous dire pourquoi, parce que, moi, ça ne me fait rien de sortir des sentiers battus. Si on reste toujours dans nos mêmes créneaux, on ne corrigera rien, on va se complaire à se réunir à tous les deux ou trois ans, à se gratter le bobo et à dire: C'est effrayant, il y a du noir là-dedans, il y a du noir là-dedans. Mais prenons le

programme Entreprises, par exemple, des entreprises de 50 et plus. On les rencontre et on leur dit: Écoutez, il y aurait deux moyens, peut-être, de réduire... Parce que les automobilistes ont repris le dessus, vous le savez, il y a un accroissement effrayant par rapport au transport en commun.

Est-ce que, par exemple, si on disait à une entreprise: Si tu favorises le transport en commun ou le transport par covoiturage, il pourrait y avoir une déduction fiscale, si tu changes ton heure, par exemple, d'ouverture le matin. Au lieu d'ouvrir à 8 heures, si tu ouvrais à 7 heures ou bien à 9 heures, je ne sais pas, ou bien à 10 heures et tu finis...

Mme Patenaude (Claire): Moi, je trouve que c'est bon dans les plans de fonctionnaires, ça. En tout cas, je vais faire une parenthèse là-dessus. Quand les gens travaillent dans une entreprise, à 9 heures du matin, moi, j'aimerais bien ça que... Si j'ai une fourniture de métal à commander, je veux parler à mon gars qui travaille à Valleyfield, je veux qu'il soit là. Je ne veux pas qu'il soit là à 7 heures et je ne voudrais pas qu'il commence à 11 heures pour finir à 19 heures. Au niveau du pratique-pratique, les gens d'entreprises sont pragmatiques. Alors, pour accommoder, pour une meilleure mobilité de leurs employeurs, de faire en sorte qu'il y ait du monde qui entre à 7 heures et qu'il y en ait d'autres qui entrent à 11 heures, c'est un peu, si on veut, utopique.

M. Chevette: Mais ça ne peut pas dépendre du type d'entreprise? Ça dépend du type d'entreprises. Il y a des entreprises qui ne sont pas du tout en liaison directe... Par exemple, en enseignement.

Mme Patenaude (Claire): Je ne sais pas pourquoi on vise toujours les... C'est sûr que les gros employeurs ont toujours un contrat social à la gang, à la société, mais qu'on vise les entreprises dans la mesure où, si elles n'ont aucun intérêt... C'est ça qu'est le rêve, un intérêt à organiser du covoiturage. Le gouvernement a beau leur en faire part «down the throat», comme on appelle — depuis quelque temps on vise beaucoup, beaucoup, beaucoup les entreprises pour qu'elles encouragent le covoiturage — je pense que ça va être quelque chose de très, très, très difficile à faire dans la mesure où les employeurs n'y trouvent pas leur compte.

Alors, les problèmes de stationnement, ce n'est pas un gros problème pour les employeurs. On n'est pas Toronto où la ville est champignon et qu'il n'y a plus de place. Ici, au Québec, si on avait des problèmes de stationnement, si notre problème était un problème de stationnement pour nos employés, on serait tous bien heureux.

M. Chevette: Mais quel intérêt ce même employeur a-t-il à faire attendre sur le Métropolitain ou sur Jacques-Cartier ou sur Champlain ou sur Victoria? Quel intérêt a ce même employeur ou cette même entreprise à faire en sorte que ses travailleurs attendent deux

heures dans des bouchons le matin et deux heures le soir? Il ne pourrait pas...

Mme Patenaude (Claire): On ne peut pas demander à un employeur d'avoir une vision urbaine à long terme, ça, c'est le rôle des gouvernements. Et aussi, je crois que l'important, c'est peut-être... Moi, ma vision, c'est de faire en sorte d'un peu décourager l'étalement urbain. Si mes employés ont décidé de rester à Sainte-Julie au lieu de rester à Montréal et à proximité, c'est de leurs affaires, s'ils se tapent le pont deux heures et demie de temps, là. Dans la mesure où il faudrait peut-être encourager des meilleures taxes, des meilleures conditions pour vivre à Montréal que d'encourager toujours les jeunes familles à aller en banlieue. Voilà, c'est plutôt...

M. Chevette: Je suis content que vous disiez ça. Si j'ai décidé d'aller vivre à Sainte-Julie parce qu'il n'y a pas de trottoirs, parce qu'il n'y a pas de boulevards urbains et qu'il n'y a pas de tuyaux sous terre et que l'eau coule, c'est aussi un choix. Si vous voulez que j'aie consommé à Montréal, il va peut-être falloir que la fluidité me permette d'y aller.

Mme Patenaude (Claire): Moi, je suis juste une simple citoyenne, O.K.?

M. Chevette: Oui, je sais. Moi aussi, je suis arrangé comme vous.

● (12 heures) ●

Mme Patenaude (Claire): Je n'ai même pas de bac, moi. Mais c'est juste que les jeunes familles n'ont aucun intérêt à vivre à Montréal. Dans la mesure où on a accès à la propriété, souvent, en bas de 90 000 \$, avec une cour, avec des infrastructures qui sont là. On devrait peut-être encourager l'habitation à Montréal: des taxes moindres et faire en sorte que... Tu sais, les taxes de bienvenue, là, quand j'achète une propriété à Montréal, c'est épouvantable. Ça décourage les jeunes familles et toutes les jeunes familles ont tout intérêt à venir s'installer ailleurs qu'à Montréal. Et ça, à cause du manque de vision de gens qui sont en tête du gouvernement pour encourager les gens à rester à Montréal. Là, ils mettent ça sur le dos des employeurs ou...

M. Chevette: Non, Je n'essaie pas de vous...

Mme Patenaude (Claire): ...des casse-tête d'infrastructures, de constructions de ponts et de structures en place de voirie...

M. Chevette: Je n'essaie pas de vous faire dire que les employeurs, c'est des pas bons. Ce n'est pas ça, j'essaie de vous faire dire comment, face à la situation actuelle, on peut aider des gens par le covoiturage, par exemple.

Mme Patenaude (Claire): Mais moi...

M. Chevette: Non, 30 secondes. S'il manque des infrastructures... Je vous donne un exemple: s'il y avait un pont de plus, par exemple, sur le Saint-Laurent pour rentrer à Montréal, ça dévierait un 100 000 automobiles de la Rive-Sud, mettons, de façon additionnelle. La Rive-Sud, c'est terrible ce qui se vit présentement. Donc, on encourage le train de banlieue, on encourage le covoiturage puis on crée une structure de plus. Le dilemme, c'est que, moi, je pense... Je réfléchis tout haut, je fais comme vous dans vos réponses. L'étalement urbain dans la première couronne, est-ce qu'il n'est pas réalisé puis qu'on doit faire un constat, puis qu'à partir du constat on doit corriger les situations dans la mesure où on le peut, puis qu'on arrête l'étalement, par exemple, là où il s'amorce? Est-ce que vous pensez qu'il y a une vision de ce côté-là à regarder?

Mme Patenaude (Claire): Il y a deux écoles là-dessus. Il y en a une qui dit: Ça n'a pas d'allure, une ville moderne comme Montréal qui a juste trois accès d'entrée à sa ville, surtout qu'il n'y a pas non plus un corridor qui est fluide entre l'est et l'ouest, qu'une ville comme ça n'a pas plus de ponts d'accès. Puis il y a l'autre école qui dit: Mais pourquoi encourager l'étalement urbain en faisant plus d'accès, laissez les banlieusards attendre deux heures et demie, trois heures sur le pont puis ils vont décider de vivre à Montréal. Ça, je ne le sais pas. Ça, c'est en dehors de mon champ d'action. Moi, je suis venue ici dans la mesure où, nous, notre spécialité, ce n'est pas de se pencher sur des problèmes de congestion urbaine ni de problèmes d'agglomération d'employés dans un espace donné comme Pratt & Whitney, Bombardier.

Les gens ont toujours pensé point d'origine et point de destination. Ils se sont toujours penchés sur le point de destination qu'était la grande entreprise. Nous, Allo-Stop, on pense le contraire. On pense faire du jumelage plutôt sur le point d'origine que du point de destination. S'il y a des personnes qui travaillent dans le centre-ville de Montréal, qu'elles se fassent laisser au métro Berri ou qu'elles se fassent laisser au métro McGill, pourvu qu'on est capable de faire le «match making» à Candiac! Ça, c'est beaucoup plus intelligent que tenter de ramasser dans un amalgame de Bombardier, de AT&T ou de IBM, dans l'environnement où est-ce qu'ils travaillent. Moi, je trouve ça beaucoup plus important d'aller chercher du monde de Valleyfield, de Candiac et puis du monde de Sainte-Thérèse, qui sont peut-être voisins, qui voyagent à proximité. Mais, moi, je ne suis pas payée par le gouvernement pour faire des études.

M. Chevette: Non, mais on peut profiter de votre présence pour tester votre jugement. Merci, madame.

Mme Patenaude (Claire): Je vous en prie.

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

M. Bordeleau: Je veux vous remercier pour votre présentation. D'ailleurs, je pense que c'est le seul mémoire

qu'on a sur le covoiturage. J'ai l'impression. Je ne suis pas certain qu'il y en a un autre. En tout cas, je pense que c'est important que vous ayez fait valoir votre point de vue. Je pense que vos idées sont claires. On voit l'expérience que vous avez de ce phénomène du covoiturage.

Je voulais juste comprendre un petit peu comment fonctionne... Vous autres, vous faites, mettons, de la courte distance et de la longue distance aussi?

Mme Patenaude (Claire): En ce moment, Allo-Stop est connu comme ce qui existe en ce moment en Europe, c'est un peu de l'auto-stop organisé, du covoiturage longue distance, style Québec, Toronto, Ottawa, Chicoutimi, Rimouski. Et notre service s'adresse beaucoup aux étudiants qui doivent aller voir leur famille. Ça procède par abonnement. C'est 6 \$ l'abonnement pour un an, pour passager, et 7 \$ pour les automobilistes. On a un système informatisé où les gens, qu'ils soient motorisés ou non motorisés, sont inscrits avec leurs pièces d'identité officielles. Puis on fait du jumelage quand les gens s'en vont quelque part. Les automobilistes sont rémunérés à un prix suggéré maximum, c'est-à-dire, de Québec à Montréal, un automobiliste qui prend un passager a au maximum 9 \$ par passager, ce qui couvre ses frais, et le passager en question va dans l'autre ville pour moins cher.

En ce moment, si vous voulez savoir les nouvelles, Allo-Stop a émis un plan d'affaires pour pouvoir être un acteur important dans une tentative de covoiturage urbain, c'est-à-dire le navettage soir et matin, d'être un tremplin de jumelage pour des gens volontaires. Alors, on ne parle pas d'abris fiscaux ou quoi que ce soit, c'est pour des gens qui veulent laisser leur nom pour pouvoir voyager des gens soir et matin d'une destination A à une destination B. Notre projet vise sensiblement à aller chercher des automobilistes et à les jumeler ensemble, ce qui pourrait avoir un impact de faire moins de voitures sur la route, pour avoir le genre clientèle qui aimerait peut-être avoir un break de conduire. Mais c'est d'aller chercher des gens dans le même environnement et de leur envoyer un mailing de tous les partenaires possibles qui pourraient partir avec eux le matin et revenir le soir.

M. Bordeleau: O.K.

Mme Patenaude (Claire): Et voilà ce qui est sur la table en ce moment, depuis quelques mois. On essaie de chercher un partenaire auprès du ministère des Transports qui pourrait nous aider. Parce que c'est sûr que cette mission-là, ce n'est pas rentable. C'est un service à la population, c'est une bride de solution très, très modeste qu'on amène. Le plan d'affaires, on ne demande vraiment pas grand chose. Mais comme Allo-Stop existe depuis 15 ans, il a sa crédibilité, on est connu. Même les gens, dans le langage commun, on ne fait pas du covoiturage, on fait de l'allo-stop. On est la boîte de covoiturage, les gens nous connaissent bien. On va tenter de faire du jumelage, du covoiturage urbain, quelque chose qui n'est pas facile, comme je vous le dis; l'obstacle psychologique est très,

très... le taux de pénétration chez les automobilistes qui veulent faire ça, c'est très, très peu.

M. Bordeleau: Oui. Vos revenus, c'est essentiellement des abonnements ou si quand il y a un...

Mme Patenaude (Claire): Abonnements et mises en contact. On charge de 6 \$ du contact.

M. Bordeleau: O.K.

Mme Patenaude (Claire): De 4 \$ à 6 \$, selon les destinations, tu sais. Toronto, Sherbrooke, c'est moins loin que Montréal, Québec. Alors, on cherche par contacts.

M. Bordeleau: O.K. Par contacts et par abonnements que vous inscrivez dans vos fichiers...

Mme Patenaude (Claire): L'abonnement, c'est pour un an. C'est pour ouvrir le fichier avec les pièces d'identité.

M. Bordeleau: Oui. C'est ça. Au niveau du voyage comme tel, à part le contact ou la personne clé quand vous établissez le contact, vous n'avez pas de ristourne sur...

Mme Patenaude (Claire): Non. Le passager paie directement à son automobiliste pour la course.

M. Bordeleau: O.K. Juste une question. Ça fait, bon, 15 ans, vous dites, qu'Allo-Stop existe.

Mme Patenaude (Claire): Depuis 1983. On a commencé à 14 ans...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez eu des difficultés, disons, ou des conflits avec le monde du taxi?

Mme Patenaude (Claire): Non, pas avec le monde du taxi parce que ça ne rejoignait pas notre clientèle, mais plus l'APAQ, qui nous voyait comme un concurrent déloyal, dans la mesure où on n'avait pas d'employés, de contrats, de permis spécifiques pour faire ça.

M. Bordeleau: Est-ce que vous pouvez nous décrire...

Mme Patenaude (Claire): L'APAQ, c'est l'Association des propriétaires d'autobus du Québec.

M. Bordeleau: Non, c'est correct.

Mme Patenaude (Claire): Qui comprend Orléans, Prévost et tout ça. Évidemment, ils étaient dans une situation politique difficile parce que, bon, bien, notre service s'adresse aux étudiants, on n'a pas d'équipement,

d'infrastructure de transport. On est une agence de rencontre entre des gens consentants de maximiser l'espace dans leur voiture. Mais ils nous voyaient d'un très mauvais oeil. Mais qu'est-ce que vous voulez? Je pense que dans une société démocratique, il y a des alternatives. C'est comme si les manufacturiers de vêtements neufs étaient contre les friperies de vêtements usagés. C'est une alternative.

C'est sûr qu'on n'offre pas un service de transport conventionnel, on offre des probabilités de lift avec des inconnus. C'est une alternative pour des étudiants de voyager. Puis aussi j'avais fait une conférence là-dessus, sur la complémentarité d'Allo-Stop par rapport au transport conventionnel, c'est qu'ils y gagnent au change dans la mesure où, si j'ai fait aller un étudiant à Québec mais que d'abord il n'avait pas les sous pour se taper le Voyageur à 70 \$ aller-retour, il l'a peut-être repris au retour, son autobus, ou ça a peut-être créé une fréquence d'aller plus souvent à Québec. Parce que les étudiants sont un peu en détresse économique en ce moment et puis c'est une alternative pour eux autres. Ils les récupèrent «in the long run».

• (12 h 10) •

M. Bordeleau: Oui. Dans une entreprise comme la vôtre, vous faites combien de «matches», si on veut, par année, dans les courtes distances — bien, courtes distances, je parle de la banlieue — et mettons dans les longues distances?

Mme Patenaude (Claire): En ce moment, c'est de l'interurbain qu'on fait. O.K.? Combien de matches? Je ne peux pas vous arriver avec un chiffre précis comme ça.

M. Bordeleau: À peu près, approximativement, juste pour avoir une idée. C'est parce que je n'ai aucune idée, là. Ça peut être...

Mme Patenaude (Claire): Je fais à peu près de 80 à 100 matches par semaine.

M. Bordeleau: O.K. Ça veut dire, mettons, 5 000 par année, en gros.

Mme Patenaude (Claire): Là, je ne calcule pas bien, moi. Je pourrais vous donner des chiffres plus détaillés à la demande.

M. Bordeleau: Non. C'était juste pour avoir une idée de l'ampleur, un petit peu, pour avoir une meilleure compréhension. Tout à l'heure, vous nous avez parlé des abus, des minibus et tout ça. Vous ne voulez pas qu'on donne une mauvaise perception du covoiturage, vous spécifiez clairement que ce n'est pas des minibus et tout ça.

Mme Patenaude (Claire): C'est une mauvaise perception du covoiturage. C'est qu'il y avait une entreprise, à un moment donné, qui s'appelait Easy Ride, qui engageait des chauffeurs qui se tapaient Montréal—New York, Montréal—Québec, dans des minivans infectes,

puis les gens pensaient que c'était ça, du covoiturage. Le Highway Transport Board de l'Ontario les a mis dehors. Nous, on a toujours joué les règles du jeu, dans la mesure où on fait vraiment du covoiturage, on fait vraiment du jumelage de vraies personnes. Je n'aimerais pas que, sous le couvert du covoiturage — et là je parle peut-être pour les propriétaires d'autobus aussi, qui eux autres ont des intérêts à protéger — ça soit rendu le «free for all» de transport par minibus de gens qui ne se sont pas octroyés les permis nécessaires.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il y a des abus? Vous avez fait référence à une entreprise, là, je ne sais pas si elle est encore dans le marché ou non.

Mme Patenaude (Claire): Elle n'est plus dans le marché.

M. Bordeleau: Elle n'est plus dans le marché. Mais, présentement, est-ce que ça existe encore des abus de ce type-là, avec des plus que neuf passagers, de fait, où on fait pratiquement du transport...

Mme Patenaude (Claire): Pour le moment, je n'ai pas regardé les petites annonces, mais pas une entreprise comme Easy Ride qui avait une flotte d'environ 40 minibus de 20 passagers. Si ça existe, c'est très marginal, obscur, underground, si on veut. Je ne connais pas, à ma connaissance, un gros canon, là, depuis Easy Ride, qui fait ce genre de transport de personnes sous le couvert du covoiturage.

M. Bordeleau: C'est parfait.

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

La commission va poursuivre ses travaux cet après-midi, mais nous allons devoir attendre un nouvel avis du leader du gouvernement, ça devrait être après les affaires courantes.

J'indique aux parlementaires un petit message qui m'a été remis, mais votre devoir d'État, ça va être d'être ici, je vous l'indique tout de suite. L'Assemblée nationale reçoit le ministre-président de la Bavière, M. Edmund Stoiber, et ce personnage va s'adresser aux députés, aux membres de l'Assemblée nationale, à la salle du Conseil législatif, après la période des affaires courantes. Cependant, notre devoir d'État, ça va être d'être ici après la période des affaires courantes.

M. Chevrette: Donc, vous parlez pour les autres.

Le Président (M. Lachance): Je parle pour les autres, mais le message est fait. Alors, j'ajourne les travaux sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 14)

(Reprise à 15 h 24)

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

Alors, cet après-midi, nous allons recevoir les représentants de trois organismes: d'abord, Service de limousine Aristo Car; ensuite, Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec; et, finalement, Taxi des Anges.

Alors, j'invite les représentants de Service de limousine Aristo Car. C'est déjà fait. Alors, bienvenue, messieurs. Si vous voulez bien vous identifier, monsieur, ainsi que la personne qui vous accompagne.

Service de limousine Aristo

M. Dumont (Jean): Bonjour, M. le Président. J'aimerais me présenter. Mon nom, c'est Jean Dumont. J'aimerais vous présenter mon frère Jacques, à côté.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue. J'imagine que vous n'êtes pas très familiers avec l'Assemblée nationale, avec la commission des transports et de l'environnement. Alors, vous avez ici, autour de la table, à ma droite, quelqu'un qui est très connu cependant, M. Chevrette, le député...

M. Dumont (Jean): M. le ministre, bonjour.

Le Président (M. Lachance): ...le ministre des Transports. Il y aura un peu plus tard quelqu'un d'autre qui va venir prendre sa place, le ministre délégué aux Transports, M. Baril, député d'Arthabaska. Il y a également le porte-parole de l'opposition officielle et député de l'Acadie, M. Bordeleau; Mme Margaret Delisle, qui est députée d'un comté de Québec, ici, de Jean-Talon; le député de La Peltre, en banlieue de Québec, M. Michel Côté; et, moi, je suis le député de Bellechasse, Claude Lachance.

Alors, vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires.

M. Dumont (Jean): D'accord, M. le Président. C'est sûr qu'on connaît très bien la raison de notre visite ici, cet après-midi. Si vous me permettez, par exemple, pour être sûr de ne pas en oublier, j'avais placé ça par écrit puis, après, je pourrai échanger avec vous. Ça va?

Une voix: Très bien.

M. Dumont (Jean): Je ne voulais pas en oublier.

En mon nom personnel et en celui de mes associés, nous tenons à vous remercier de l'opportunité que vous nous offrez afin d'expliquer notre point de vue sur le

document intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de taxi de meilleure qualité*. Service de limousine Aristo Car est en affaires depuis 1994. Nous opérons avec trois limousines de grand luxe, ce qui veut dire des voitures allongées. Pour deux de ces véhicules, nous possédons un permis TS et, pour l'autre, un permis spécialisé pour mariages et baptêmes. On pourra tout à l'heure vulgariser le tout, si vous voulez. Pour offrir un service de meilleure qualité, nous avons fait l'acquisition, en 1997, de deux limousines de modèle récent et ainsi satisfaire aux exigences qui étaient prévues par la nouvelle réglementation qui prévalait à l'époque, c'est-à-dire que l'année du véhicule ne devait pas excéder quatre ans.

Pour les nouveaux budgets, vous, vous avez des souliers neufs; moi, j'ai des dents neuves. Je m'excuserai si ça siffle un petit peu.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Vous êtes chanceux d'en avoir. Il y en a qui sifflent puis ils n'en ont pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dumont (Jean): Vous m'excuserez. Nous étions entièrement d'accord avec cette réglementation qui a permis l'élimination de limousines devenues désuètes.

Présentement, les coûts annuels pour l'immatriculation de ces véhicules est de 5 000 \$ par année par véhicule. Au tout début, ce montant a été fixé sur la base de la valeur marchande des permis de taxi. Maintenant, cette tarification annuelle n'a plus sa raison d'être, et voilà pourquoi, du moins nous le pensons. Ce règlement, mis en vigueur en 1997, stipule que toute nouvelle acquisition de véhicule ne doit pas excéder quatre ans lorsqu'on demande un nouveau permis. Si nous prenons pour acquis que ce nouveau véhicule coûte 50 000 \$ et plus et que nous devons déboursier en surplus 5 000 \$ par année pour le permis, alors, la première année, nous avons un déboursé de 55 000 \$ et plus pour opérer, dont les coûts comparatifs avec un permis de taxi sont relativement, je crois, équivalents. La différence entre les deux, c'est que nous devons, à chaque année, défrayer des coûts de 5 000 \$ en immatriculation par véhicule comparativement à 100 \$ pour les taxis. Vous devez comprendre qu'il est devenu urgent et même nécessaire que cette réglementation soit changée.

C'est sûr qu'on va faire, nous, des comparaisons avec le marché de Montréal et le nôtre. À Montréal, les sièges sociaux, les grandes entreprises, sont beaucoup plus nombreux qu'à Québec et cela fait en sorte que nous opérons dans un marché beaucoup plus limité. À part la grande région de Montréal, le service de transport par limousine de grand luxe est, à notre avis, un service saisonnier. Afin de contrer cette lacune, nous avons dû développer de nouveaux marchés tels que les forfaits restaurants en limousine de grand luxe, mais cela, naturellement, n'est pas suffisant. Il nous faut d'autres alternatives pour pouvoir poursuivre nos activités.

Nous voyons en l'option B de la proposition 36 de la réforme du transport par taxi la seule option favorable et même souhaitable. Cela nous permettrait, après cinq ans — coût décroissant pour ce qui est de l'option B — de pouvoir envisager l'achat de nouveaux véhicules et ainsi continuer à offrir un service de haute qualité.

• (15 h 30) •

Le transport en limousine de grand luxe est un service complémentaire au transport par taxi. Nous offrons des services que ce type de transport n'offre pas. En Amérique du Nord, il y a une demande toujours grandissante pour le transport par limousine. Nous n'avons qu'à penser aux événements spéciaux, tels les Oscar et les grandes premières que vous voyez régulièrement à la télé. Cette façon de faire nous a influencés et fait maintenant partie de notre mode de vie. Maintenant, la clientèle demande ce genre de service pour des mariages, des baptêmes, des sorties-spectacles, restaurants, voyages d'affaires, transports aéroportuaires et même des visites guidées. Si cette clientèle demande ce genre de service, c'est pour un événement spécial; alors, elle se tourne vers un service de transport en limousine de grand luxe.

Nous vous remercions du temps que vous nous avez accordé et nous espérons que notre point de vue pourra vous aider dans votre décision. Merci beaucoup, M. le Président.

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

M. Chevette: Merci, M. le Président. D'abord, je voudrais vous remercier de votre présentation qui est très pointue, très spécifique. C'est des commentaires en fonction de votre propre situation. Vous vous gardez bien de vous prononcer sur les autres sujets. Je serais surpris d'autre part que vous n'ayez pas d'idée sur les autres sujets. Quand on lit 36, option B, c'est: «Une variante à l'option précédente serait d'appliquer cette diminution progressive sur une base individuelle par permis à compter de la date d'émission de ces nouveaux permis. Chacun des nouveaux permis serait émis au coût de 5 000 \$ la première année, puis la diminution se ferait progressivement jusqu'à 1 000 \$ par année.» C'est ça que vous avez choisi. Et c'est tout ce que vous nous dites.

M. Dumont (Jean): C'est que, nous, présentement, c'est sûr que... La façon de voir, pour nous, les permis, dans le petit marché où nous vivons présentement, nous autres, on est quand même à Québec et aux alentours, c'est pratiquement devenu nécessaire. On ne peut pas, M. le ministre, continuer à penser opérer parce que... Jacques, tout comme moi, on ne vit pas de ça présentement. C'est impossible d'ailleurs. Parce qu'on investit toujours de l'argent à tous les ans pour pouvoir bouquer, si vous voulez, les fameux permis qui nous coûtent quand même 10 000 \$ plus les taxes.

M. Chevette: Je peux-tu profiter de votre présence pour essayer de me faire aider?

M. Dumont (Jean): Pardon, M. le ministre?

M. Chevette: Je peux-tu profiter de votre présence...

M. Dumont (Jean): Oui.

M. Chevette: ...pour tâter le pouls ou votre perception des autres recommandations du livre vert et puis vous demander des appréciations ou encore ce que vous feriez si vous étiez à notre place? Parce que, nous autres, on est des simples députés, non spécialistes en limousine et encore moins dans le taxi.

Tout le monde vient parler pour son propre secteur, mais, nous, on devra faire la coordination de l'ensemble des secteurs. Si on se ramasse en commission parlementaire présentement, c'est parce qu'il y a des choses qui ne tournent pas rond dans l'industrie du taxi. Ça peut être plus criant à Montréal. D'ailleurs, il y a eu des titres: *Québec, peur d'être victime de Montréal*, ou je ne sais pas. Mais, quand on vit l'aéroport de Québec puis qu'on regarde l'aéroport de Montréal, il y a des similitudes minimales. Il y a des permis qui valent 73 000 \$ à Sainte-Foy puis qui en valent 10 000 \$ à Beauport. Il y a comme un décalage assez fort. Il y a des limousines de plus en plus qui s'insèrent dans le transport des personnes, que ce soit à Montréal ou que ce soit à Québec. C'est parti. Jusqu'à quel point, nous, on devra permettre, au-delà des prix, au-delà de votre position sur les tarifs, jusqu'à quel point on peut ouvrir sur le nombre de limousines, par exemple? Est-ce que ça doit être contrôlé, ça doit être limité, ça doit être restreint à un pourcentage per capita dans une région, ou quoi que ce soit? J'aimerais ça vous entendre sur cet aspect-là.

J'aimerais ça aussi vous entendre sur le transport par minibus qui se fait, les «sight-seeing tours» qui se font au détriment du taxi, au détriment des limousines déjà existantes qui ont des permis, etc., puis eux autres n'en ont même pas dans certains cas, des petits Tilden loués avec des petites annonces dans les journaux, qui partent avec des gens de Québec, qui s'en vont à New York. Pensez-vous qu'on a un rôle à jouer, nous autres, ou si on doit laisser aller allégrement cette industrie?

M. Dumont (Jean): Bon. O.K. Si vous permettez, M. le ministre, je vais commencer par votre première question, au niveau des limousines. C'est qu'avec la nouvelle loi qui exige que, pour tout nouveau permis, la limousine ne doit pas excéder quatre ans, ça veut dire que, en 2000, le citoyen qui décide de partir en compagnie de service de limousine de grand luxe... l'on doit acheter une limousine de 1996, c'est-à-dire une année 1996 et plus. Le coût, déjà, de ces véhicules est très exorbitant. C'est impensable. Je peux vous dire, moi, que ça prend une mise de fonds quand même, parce que les...

M. Chevette: Combien ça vaut, une limousine neuve?

M. Dumont (Jean): Une limousine neuve, c'est 97 000 \$US, ça veut dire aux alentours de 120 000 \$CAN. Mais là encore, M. le ministre, vous avez différentes longueurs: vous avez des limousines comme les nôtres, des 30 pieds, vous pouvez avoir des 28 pieds, des 24 pieds; naturellement, ça va avec la longueur du véhicule que vous avez commandé. Dans les compagnies aux États-Unis, lorsqu'ils achètent, eux autres, un Continental, ils l'achètent — si vous me passez l'expression — il est tout nu: le véhicule a un volant, un moteur, une transmission, il n'y a rien à l'intérieur. Eux, ce qu'ils font, ils le coupent selon la commande, ça veut dire qu'ils coupent le véhicule en deux. Si c'est un 120 pouces de rallonge, M. le ministre, à ce moment-là, c'est des 30 pieds de long. À ce moment-là, eux rajoutent un «frame» — si vous me passez l'expression, je ne connais pas le mot français — ils rajoutent le «frame» d'un véhicule.

M. Chevette: Une carrosserie.

M. Dumont (Jean): Non, le «frame» en dessous, je parle vraiment du «frame», là.

M. Chevette: Ah! le «frame». Ce n'est pas un...

M. Dumont (Jean): C'est parce que c'est des monocoques, ce n'est pas fabriqué...

M. Chevette: C'est le châssis d'un petit camion d'une demi-tonne?

M. Dumont (Jean): Le châssis, c'est ça. Ce que je veux vous dire, c'est que ce n'est pas fabriqué dans des garages de basse-cour, ça ne se fait plus, ça. Maintenant, c'est des limousines qui sortent en usine.

M. Chevette: Non, ça prend une grande cour, effectivement.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dumont (Jean): Ça sort d'une usine, ça fait que c'est des véhicules qui sont très spacieux.

M. Chevette: Mme la députée de Jean-Talon dit que c'est la comparaison entre un bain ordinaire et un bain tourbillon.

M. Dumont (Jean): Ah! mais c'est bien.

Une voix: Il y en a qui ont des bains tourbillons.

M. Dumont (Jean): Oui, mais on n'a pas le droit, nous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dumont (Jean): C'est 30 pieds, on ne peut pas avoir plus. Aux États-Unis, il n'y a pas de limite, là.

Une voix: ...

M. Dumont (Jean): Aux États-Unis, il n'y a pas de limite. Vous pouvez avoir des 14 passagers, si vous voulez. Avec le Vieux-Québec, c'est préférable d'avoir des 30 pieds, sinon on ferait des pieds plats.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: ...c'est aussi bien.

M. Dumont (Jean): On ferait des pieds plats. Le monde se rentre le ventre puis il ne se rentre pas les pieds, ça fait que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dumont (Jean): O.K. Ça, c'était pour votre première question, M. le ministre.

La deuxième, c'est concernant les minibus. On s'est déjà renseignés, nous, pour faire l'achat de minibus, des 21 passagers, il y a de ça trois ans. J'avais peut-être un projet de faire visiter les sites autochtones au niveau de la province puis j'aurais eu une clientèle pour ça. Maintenant, j'ai communiqué avec mon avocat parce que j'ai eu beaucoup de difficultés à avoir mon permis, en passant, pour le transport des limousines de grand luxe. Ça nous a coûté 5 000 \$ rien que d'avocat avant de partir. En tout cas, là, ça, c'est du passé, on n'en parle plus. Ça ne fait rien, j'ai été quand même échaudé. Je me suis renseigné au niveau de mon avocat pour penser comment on pourrait faire pour sortir un permis pour opérer un minibus de 21 passagers. Il a dit: Regarde, as-tu bien des sous? J'ai dit: Non, pas vraiment. Il a dit: Ça va t'en prendre beaucoup parce que, regarde, en frais d'avocat, il faut que tu prévois entre 10 000 \$ et 15 000 \$ puis tu n'es pas sûr d'avoir ton permis. Ça fait que...

M. Chevette: Mais en quoi?

M. Dumont (Jean): Pardon?

M. Chevette: En quoi un avocat peut dire ça?

M. Dumont (Jean): Parce que, lui, il le sait que, si, moi, je fais une demande de permis pour un minibus, il va y avoir de l'opposition à mon permis. Donc, ça, c'est des frais.

M. Chevette: Je comprends, mais...

M. Dumont (Jean): Puis Dieu sait que même la STCUQ s'opposerait dans un cas comme ça. Ça fait que c'est un peu trop pesant pour nous.

M. Chevette: Ce n'est pas une question de pesanteur, c'est beaucoup plus...

M. Dumont (Jean): Bien, c'est-à-dire, vous comprendrez que...

M. Chevette: Non, non, c'est parce qu'il faut rectifier les faits puis dire exactement ce que c'est. On l'a compris ce matin par un témoignage. C'est parce qu'il y a une dimension économique, c'est les critères économiques pour l'octroi d'un permis d'autobus. En d'autres mots, on n'accordera pas un permis si c'est pour faire mourir l'ensemble de l'industrie, les autres. Ça prend des critères économiques de rentabilité. S'il y a 14 minibus de 21 passagers puis ça en prend sept, on en a déjà sept de trop, on n'en accordera pas un autre. Ça, là-dessus, il va falloir qu'on dise les vraies choses, parce que, si on vous fait accroire que c'est une question de lourdeur de portefeuille, c'est faux. L'épaisseur du portefeuille n'a rien à voir avec les critères économiques de rentabilité d'un permis.

M. Dumont (Jean): Parce que le plan d'affaires que, nous, nous avons l'intention de déposer, c'est qu'on ne touchait aucunement, si vous voulez, à ce qui se faisait un peu au niveau de Québec. C'était tout simplement de prendre les touristes européens puis de leur faire voir les réserves indiennes à travers la province. Ça n'avait pas rapport. Un Français qui vient ici, le Vieux-Québec, il en a chez lui. Ce n'est pas ça qu'il voulait voir, lui. Il voulait aller se faire piquer à la pêche, ou peu importe. Lui, il voulait aller à la pêche, il voulait aller voir les Indiens, comment les Indiens vivaient. J'avais un très bon plan d'affaires à ce sujet-là, il est encore vivant — si vous voulez m'aider, il n'y a pas de problème — sauf qu'on a tassé ça de côté pour le moment. On s'est dit: Nous, ce qu'on va faire... Quand, moi, je suis arrivé, en 1994 — quand je dis «moi», c'est toujours avec mon frère Jacques — on a vu des chauffeurs de limousines avec des chapeaux de cow-boy puis des bottes de cow-boy. Ce n'est pas ça, nous, qu'on voulait. On s'était dit: On va faire un service, on va donner un bon service aux gens, on va donner des bonnes limousines.

• (15 h 40) •

Mais là, M. le ministre, c'est soit un, soit l'autre. Là, les limousines, elles vont vieillir. Après cinq ans... les limousines, elles sont encore bonnes pour cinq ans encore, ça veut dire 10 ans. Mais, à dépenser des 10 000 \$, dans notre cas à nous, par année, le véhicule, on le paie plusieurs fois au bout de la ligne. Comprenez-vous? C'est qu'on n'est pas dans un marché... On ne peut pas se comparer. On devrait dire: Il y a Montréal puis il y a les alentours. Ce qui se passe à Montréal, c'est sûr que des compagnies de limousines, à Montréal, il y en a plusieurs, mais elles vivent toutes, d'après ce qu'on sait. Nous autres, à Québec, on n'est pas beaucoup, mais ceux qui vivent, c'est ceux qui ont des limousines... ce n'est pas ceux qui ont des limousines comme nous. Je ne veux pas être fendant, je ne veux pas être prétentieux, mais vous comprendrez qu'une limousine de 120 000 \$ puis une limousine, une 1985, de 20 000 \$, ce n'est pas la même chose à faire vivre puis ce n'est pas la même chose à faire assurer non plus. Nous, on part avec 10 000 \$ de permis en partant, plus un 7 000 \$ d'assurance. Ça veut dire qu'on a 17 000 \$ en partant, là. On repart au 31 mars,

c'est ce que ça me coûte. Puis vous comprendrez qu'après ça il y a les frais courants tout le temps, tout le temps.

M. Chevrette: Oui, ça, je pense qu'on peut le regarder effectivement, puis il faut le regarder de toute façon dans le cadre d'un partage de la tarte disponible, si on veut permettre à l'industrie du taxi de vivre, à une partie de la limousine de vivre, puis les bénévoles, ça a l'air qu'ils veulent vivre, avec des tarifications. On a de gros problèmes, vous le savez, ça ne sera pas facile de trouver des solutions à tout cela, on s'en rend compte même en discutant informellement entre nous, mais il va falloir faire quelque chose. Moi, j'ai vu un contrat — je vous donne un exemple — liant un groupe de bénévoles à une structure d'État où il se donne 0,34 \$ du kilomètre, 11,25 \$ pour dîner et 20 \$ d'accompagnement de temps. Bien, là, c'est parce que je suis en train de m'interroger si j'ai perdu personnellement toute notion de ce que c'était que le bénévolat par rapport à une industrie qui paie des droits pour vivre. Donc, il y a des choses qu'on va regarder très sérieusement. On va le regarder en fonction de la rentabilité d'un secteur industriel mais aussi d'un partage pour faire en sorte que... Si on continue à permettre à une foule d'acteurs de se partager une tarte, alors que la tarte grossit en volume puis, pour certains secteurs de l'industrie, la part diminue parce qu'il y a trop d'acteurs qui s'y greffent, on va avoir des problèmes tout à l'heure. C'est ça qu'il faut regarder, comment on peut civiliser ça, comment on peut ordonnancer cela pour permettre un peu à tout ce beau monde de vivre puis empêcher que l'industrie se dégrade au point que... Quand on est rendu à demander... Je vous donne un exemple. Que ça prenne trois inspections ou quatre inspections pour une auto de 10, 11, 12 ans, 13 ans, ce n'est pas pour rien qu'on le fait. Je reconnais, moi, qu'à cinq ans ou cinq ans, une auto bien entretenue ou une limousine bien entretenue peut être encore très bonne, mais...

M. Dumont (Jean): Mais la vie d'une limousine, entre autres, là, on peut compter — un véhicule entretenu — aux alentours de 10 ans.

M. Chevrette: Bon. Mais vous pouvez comprendre aussi que ceux qui sont responsables de la sécurité des citoyens peuvent exiger, plus il y a un vieillissement, un peu plus de vérifications.

M. Dumont (Jean): Absolument. On est vérifié, nous...

M. Chevrette: Il y a au moins un petit bout, là, déjà, qu'on est en train d'établir correct, là.

M. Dumont (Jean): ...deux fois par année, M. le ministre.

M. Chevrette: Deux fois par année, oui, je comprends. Puis les autobus, même c'est trois fois, je pense.

M. Dumont (Jean): Je pense que oui.

M. Chevrette: Le système d'autobus, trois ou quatre... Quatre fois. Dès que tu augmentes le nombre de personnes transportées, il est normal que les exigences se durcissent. Parce que, quand tu en mets 45 puis dans la côte des Éboulements, puis qu'il arrive une catastrophe, vous comprendrez que, socialement, c'est comme si on était au pilori ici, à l'Assemblée nationale. Tu sais, il ne faut pas se surprendre que de plus en plus les gens exigent de resserrer les contrôles. Plus on transporte de citoyens, c'est la sécurité des citoyens. Parce qu'on a un bilan routier qui est passé de 2 000, il y a quelques années, à 717, en 1998. Je peux vous dire que, au moment où on se parle, on est, pour la même période de l'année, en retard de 14 % par rapport à 1998. Donc, on ne veut pas que le bilan se détériore. Donc, on va exiger sans doute de plus en plus de normes rigides. Je vous remercie d'avoir présenté votre point de vue.

M. Dumont (Jean): Je vous remercie.

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

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Vous avez décrit tout à l'heure un petit peu votre entreprise. Je voudrais juste bien comprendre. On va reprendre ça un petit peu. Vous dites que vous avez trois véhicules, c'est ça?

M. Dumont (Jean): Oui, monsieur.

M. Bordeleau: Vous en avez deux qui sont... Est-ce que c'est deux qui sont des véhicules de grand luxe?

M. Dumont (Jean): Oui, c'est bien ça. C'est des véhicules de 30 pieds. Eux ont le permis TS, ça veut dire «taxi spécialisé». C'est deux véhicules récents, des 1995 et 1994. On en a un qui est un petit peu plus court, un 24 pieds, lui, c'est un modèle 1985, mais toujours... Il n'a pas de TS, lui.

M. Bordeleau: Mais les deux de grand luxe, là...

M. Dumont (Jean): Oui, monsieur.

M. Bordeleau: ...vous n'avez pas de permis... ce n'est pas des permis de taxi qui ont été transformés, ça, là?

M. Dumont (Jean): Non, monsieur.

M. Bordeleau: Alors, c'est des grand luxe.

M. Dumont (Jean): C'est des grand luxe.

M. Bordeleau: Est-ce que je comprends bien qu'un TS, c'est un permis de taxi transformé?

M. Dumont (Jean): Non. Un TS, c'est «taxi spécialisé». Ça coûte 5 000 \$ par année. On pourrait acheter un permis de taxi et le convertir en TS.

M. Bordeleau: O.K.

M. Dumont (Jean): Mais c'est 45 000 \$.

M. Bordeleau: Oui. O.K. Alors, c'est 5 000 \$, puis le grand luxe, c'est 5 000 \$ aussi, le permis grand luxe.

M. Dumont (Jean): Oui, c'est 5 000 \$...

M. Bordeleau: O.K.

M. Dumont (Jean): ...chaque véhicule.

M. Bordeleau: Chaque véhicule. Puis vous avez un autre véhicule qui sert pour des...

M. Dumont (Jean): Pour les mariages, tout ce qui sort de l'église. C'est sûr qu'on ne fait pas beaucoup de funérailles avec une Cadillac blanche. Mais des mariages, des baptêmes, c'est ça.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez à payer des coûts pour...

M. Dumont (Jean): C'est 250 \$.

Une voix: 350 \$.

M. Bordeleau: 250 \$.

M. Dumont (Jean): 350 \$ par année, celui-là.

M. Bordeleau: C'est comme les véhicules antiques qui servent pour les mariages, et ces choses-là.

M. Dumont (Jean): C'est la même chose.

M. Bordeleau: O.K. Dans les véhicules que vous avez, on nous a dit — je ne sais pas, en tout cas, je veux savoir si vous fonctionnez comme ça — qu'il y a des compagnies qui ont des véhicules de grand luxe qui donnent des contrats à d'autres taxis qui sont des taxis spécialisés, des taxis qui travaillent pour ces individus-là. Vous autres, vous avez deux véhicules puis vous travaillez seulement vos deux véhicules, vous ne donnez pas de sous-contrat, si on veut, à d'autres...

M. Dumont (Jean): À l'occasion, monsieur... Ce qui arrive, c'est que, nous, n'ayant que des véhicules de type allongé... Souvent, nous, on fait affaire avec des compagnies internationales. Elles nous réfèrent souvent à un client qui, lui, ne veut pas nécessairement un véhicule allongé. Il veut être plus dans l'anonymat, soit un Continental, mais Sedan, là.

M. Bordeleau: Oui, oui. O.K.

M. Dumont (Jean): À ce moment-là, ça nous arrive, si vous me passez l'expression, de donner le contrat, oui.

M. Bordeleau: O.K. Il y a combien de compagnies ici, à Québec, qui font de la limousine?

M. Dumont (Jean): Présentement, il y en a cinq.

M. Bordeleau: Cinq?

M. Dumont (Jean): Cinq compagnies présentement.

M. Bordeleau: Puis combien de véhicules en tout à peu près que ça donne, ça?

M. Dumont (Jean): En tout et partout... Je vais les compter. Sept.

M. Bordeleau: Sept véhicules.

M. Dumont (Jean): Sept véhicules.

M. Bordeleau: Cinq compagnies.

M. Dumont (Jean): Cinq compagnies, oui.

M. Bordeleau: O.K. La tarification que vous chargez pour grand luxe, c'est quoi?

M. Dumont (Jean): Minimum 50 \$, maximum 150 \$.

Une voix: 80 \$.

M. Dumont (Jean): Non, ça, c'est pour une heure, 80 \$. Le minimum, 50 \$, c'est que, si un client nous prenait, exemple, sur deux jours, à ce moment-là, on peut lui faire à 50 \$ l'heure, plus les taxes toujours. Par contre, si quelqu'un nous appelle puis qu'il veut une limousine pour une heure, notre minimum pourrait être de 80 \$, plus les taxes toujours. Mais, nous, on ne peut pas fonctionner à 80 \$. À 80 \$, je paie pour que le client sorte. À ce moment-là, nous, c'est 150 \$ plus les taxes.

M. Bordeleau: O.K.

M. Dumont (Jean): De temps à autre, au mois de novembre, on peut y aller à 125 \$, mais...

M. Bordeleau: Puis, dans les limousines ordinaires, Lincoln ou des choses comme ça, pas les grand luxe?

M. Dumont (Jean): Les Sedan...

M. Bordeleau: Oui, c'est...

M. Dumont (Jean): ...ça, c'est aux alentours de 65 \$.

M. Bordeleau: O.K. Dans votre présentation, vous nous avez dit un peu, là: On n'arrive pas à vivre avec ça, mais, bon, on réussit quand même à faire des affaires assez intéressantes. Puis vous avez mentionné aussi que c'était quand même difficile, étant donné le nombre de compagnies qui existent. Par contre, dans votre lettre, que vous nous avez envoyée, vous nous dites: «Le transport en limousine de grand luxe a sa raison d'être et doit continuer d'exister; la demande pour ce type de transport est à la hausse.»

M. Dumont (Jean): Oui, c'est que, dans les compagnies existantes, présentement... dans les récentes, il y en a quatre seulement. Il y a seulement quatre limousines récentes. Les autres, ce n'est pas le même marché que nous, ce n'est pas les mêmes tarifs. Eux vont toujours aller au minimum puis ils ne paient pas la même chose que nous par mois. Comprenez-vous ce que je veux dire? Moi, j'ai des huit passagers. La demande est que, souvent, les gens se mettent à plusieurs pour prendre la limousine, tandis que les autres, c'est seulement des cinq passagers. Comprenez-vous? Il y a une demande pour les restaurants. Nous, on a développé un marché à Québec. Le point fort de la ville de Québec est la restauration. Moi, les Nordiques, en passant, ne m'ont jamais rien apporté ici, à Québec. Ce n'est pas eux qui me faisaient vivre. Au contraire, quand ils sont partis, les gens ont décidé de gâter leurs femmes, puis, ça, ça nous a fait plaisir.

• (15 h 50) •

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Quoi? Gâter leurs femmes.

M. Dumont (Jean): C'est que les gens ont commencé à sortir puis à voir d'autres choses. À ce moment-là, on a vu les spectacles, on a vu la restauration, puis ça, ça nous a amené beaucoup... On a développé ce marché-là puis on fait affaire avec 14 des meilleurs restaurants à Québec.

M. Bordeleau: Mais les cinq compagnies auxquelles vous avez fait référence puis les sept véhicules, est-ce que c'est tous des véhicules de grand luxe, ça?

M. Dumont (Jean): C'est tous des véhicules allongés.

M. Bordeleau: C'est ça, allongés.

M. Dumont (Jean): Dans les sept, c'est tous allongés, c'est tous des 24 pieds. On est les seuls à avoir des 30 pieds.

M. Bordeleau: Puis le marché est suffisant actuellement. Vous dites que c'est un marché qui est à la hausse.

Mais il y a suffisamment de marché pour sept véhicules allongés dans la région de Québec.

M. Dumont (Jean): Comment je vous dirais bien ça?

M. Dumont (Jacques): Dans les trois ou quatre dernières années...

M. Dumont (Jean): Pardon?

M. Dumont (Jacques): ...il y a cinq compagnies qui sont parties.

M. Dumont (Jean): Oui, c'est ça. C'est qu'il y a eu une épuration de faite avec la fameuse loi dont je parlais tout à l'heure pour les véhicules; ceux qui changeaient de véhicule, il fallait qu'ils prévoient un véhicule de quatre ans, pas plus vieux que quatre ans. Ça a épuré, si vous voulez, le marché, parce que, avant, il y avait au-dessus de, peut-être, 10 compagnies, 10, 11 compagnies, qui ont disparu. Ça fait que là, ça, en étant parties, moi, je vous dirais qu'il y a présentement sept compagnies à Québec. Je ne sais pas, les autres, comment, elles, vont. Je sais que, nous, on se débrouille du mieux qu'on peut. C'est sûr qu'à tous les ans on est obligés de réinvestir parce qu'on ne passerait pas; impossible, pas avec ce qu'on a à déboursier. C'est parce qu'on réinvestit toujours, toujours, à tous les ans.

M. Bordeleau: O.K. Je vais laisser ma collègue poursuivre.

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

Mme Delisle: Merci. Bonjour, messieurs.

M. Dumont (Jean): Bonjour, madame.

Mme Delisle: Moi, je suis particulièrement intéressée par ce que vous avez dit tout à l'heure concernant le fait que vous faisiez aussi des visites guidées. Est-ce que vos chauffeurs ont suivi une formation pour ça ou bien si vous contractez à l'extérieur? Comment ça fonctionne, là, si j'ai des clients qui viennent à Québec puis que je souhaite leur faire faire un tour de ville, mettons?

M. Dumont (Jean): O.K. Pour les visites guidées, on fait affaire avec des guides, parce qu'il n'y a pas... Vous comprenez, je vais un peu faire... parce que, pour conduire une limousine, maintenant, ça prend un permis de chauffeur de taxi.

Mme Delisle: O.K.

M. Dumont (Jean): Avec la nouvelle formation qu'il y a, il n'y a pas beaucoup de chauffeurs de taxi qui peuvent faire aussi les visites guidées, puis ceux qui le

peuvent, ils le font avec leur véhicule. Nous, ce qu'on fait, on a des chauffeurs... un de nos chauffeurs parle trois langues, puis les autres, ils se débrouillent assez bien en anglais. Par contre, pour des visites guidées, on doit faire affaire avec des guides.

Mme Delisle: O.K. Donc, il n'y a personne qui se fait guider dans Québec... dans votre entreprise puis qui n'a pas de formation.

M. Dumont (Jean): C'est qu'on pourrait faire une visite, vite comme ça, là, le Château Frontenac, etc., mais, vraiment, si on dit une visite guidée, c'est avec des guides.

Mme Delisle: O.K. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. Une brève question pour le député de La Peltrie.

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. MM. Dumont, bonjour, bienvenue à cette commission. On a déjà eu l'occasion de se rencontrer justement concernant votre entreprise. J'ai une seule question. Lorsque vous dites dans votre lettre, que vous avez déposée à la commission: «...notre type de transport et celui du taxi est possible», c'est-à-dire, «la cohabitation est possible», est-ce que ça laisse sous-entendre qu'il y a des contraintes ou, sinon, ça fonctionne très bien, autant le volet à vous, qui est surtout limousine, comparativement au taxi?

M. Dumont (Jean): Ça serait facile pour nous de faire la guerre, dans ce sens que ça serait possible pour nous... on paie le permis pour aller à l'aéroport, on pourrait avoir notre véhicule là constamment. On pourrait prendre des voyages à l'aéroport puis les amener au centre-ville de Québec, on pourrait le faire. Nous, par respect, puis on ne veut pas... ce n'est pas la guerre qu'on veut. On ne le fait pas, pour la simple raison qu'on est conscient que les gens qui sont là, aussi ils ont le droit de vivre, puis que, nous, notre véhicule... Ça ne veut pas dire non plus qu'on aurait une demande, puis de prendre quatre passagers, puis de descendre à Québec, puis de faire notre tarif minimum. Au bout de la ligne, ce n'est pas sûr que ça arrangerait les choses. Avec les chauffeurs de taxi, on n'a aucun problème, parce que, nous, on fait affaire avec des chauffeurs de taxi. Monsieur me demandait tout à l'heure, pour les véhicules, si, souvent, on pouvait donner des contrats à d'autres compagnies; ceux qui ont des Sedan ont des permis de taxi, c'est à eux qu'on donne l'ouvrage.

M. Côté (La Peltrie): Lorsque vous avez des demandes...

M. Dumont (Jean): Pour des Sedan, là.

M. Côté (La Peltrie): ...puis ça ne correspond pas à une limousine, vous faites appel à ce moment-là à une entreprise de taxis.

M. Dumont (Jean): Oui, à des compagnies qui ont des beaux Sedan, par contre, des véhicules récents, puis de couleur foncée naturellement.

M. Côté (La Peltrie): O.K. Alors, votre seule contrainte, si vous vouliez aller vraiment à l'aéroport...

M. Dumont (Jean): Nous, on y va, mais chercher des clients déjà prévus.

M. Côté (La Peltrie): O.K.

M. Dumont (Jean): On ne va pas faire, si vous voulez, de la sollicitation.

M. Côté (La Peltrie): Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, MM. Jean et Jacques Dumont, pour votre participation aux travaux de cette commission.

M. Dumont (Jean): Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Et j'invite le représentant du Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec, M. Lavoie, à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Bienvenue, M. Lavoie. Vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires, mais vous n'êtes pas obligé de le prendre. Vous pouvez débiter immédiatement.

Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec inc. (CFPITO)

M. Lavoie (Jean-Guy): Bonjour, M. le Président, M. le ministre et les membres de la commission. Alors, mon nom est Jean-Guy Lavoie. Je suis du Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec. Le Centre existe depuis 10 ans, depuis 1989. Nous donnons la formation pour les chauffeurs de taxi.

Alors, dans le livre vert qui a été présenté, ce qui nous intéressait le plus, c'étaient les propositions 7 et 8.

Dans la proposition 7, nous optons pour l'option A. Nous croyons que, oui, près des grands centres, il serait peut-être bon que l'ensemble des chauffeurs de taxi aient la chance d'avoir une formation, mais nous faisons un ajout à cette proposition. C'est que, compte tenu que la CUM a déjà de la formation, depuis 1994 obligatoire, et 1989 non obligatoire, on croit qu'on est rendu à un stage nouveau de formation, c'est-à-dire la participation pratique de l'étudiant, c'est-à-dire un stage pratique de conduire un taxi en formation. Alors, on favoriserait cette façon d'approche pour donner une chance à tout le monde de vivre vraiment l'expérience du taxi avant de vraiment entrer dans l'industrie officiellement. C'est pour la proposition 7.

Dans la proposition 8, encore une fois, on est favorable à la formation, mais on rajoute, en plus de celle pour ce qu'on appelle le transport «Taxi ambassadeur» et autres, que tout chauffeur de taxi, avant son deuxième renouvellement de permis de travail ou permis de chauffeur de taxi, qui est de deux ans à deux ans, suive une journée d'étude de huit heures sur la réglementation, lois et règlements, provinciale. Parce que, dans quatre ans, il se passe des choses et, souvent, le chauffeur n'est pas au courant des modifications qu'il y a eu dans les quatre dernières années. Alors, nous, on favoriserait à ce moment-là de dire: Bien, voici, vous avez un renouvellement qui vient de se faire; dans les deux prochaines années, vous allez faire une journée d'étude de huit heures pour vous mettre à date avec les nouvelles — de la loi — modifications et le règlement provincial. Alors, rapidement, bien, c'était notre champ de bataille, c'était ce qu'on voulait rajouter aux propositions déjà établies.

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

M. Chevrette: Je voudrais vous remercier. Je pense que, réellement, il n'y a pas grand monde qui peuvent être contre la formation. On peut être contre un contenu de cours, un contenu de cours théorique ou pratique, mais être contre la formation... je pense qu'il y a de l'intérêt même de toute l'industrie, à mon point de vue. Et je ne suis pas certain qu'on ne devrait pas ajouter la question linguistique à la formation. Parce que plusieurs groupes, en filigrane, viennent nous dire: Il y a une connaissance minimale de la langue française qui doit être exigible. Il y en a même qui disent: Il faudrait au moins un minimum de la langue française et même de l'anglais dans certains cas, parce qu'on me dit qu'il y a certains problèmes même au niveau de l'ignorance des deux langues.

● (16 heures) ●

J'ignore personnellement quelle orientation finale je prendrai au niveau de la formation, mais je pense qu'il nous faut faire un effort de ce côté-là, effectivement, en tenant compte de ce qui existe. Ça, je pense qu'il n'est pas question de réinventer la roue puis les boutons à quatre trous, mais peut-être enrichir et améliorer, et, là-dessus, si vous avez des suggestions... Là, vous ajoutez la dimension pratique. J'ai une seule petite question, c'est: Ce stage pratique là, vous dites que ça devrait se faire en fonction de la location... Attendez un peu, je vais vous le dire. «Servant à réaliser», mais j'avais vu «ajouter au stage pratique de 18 heures pour les candidats à l'obtention du permis du chauffeur de taxi...» Ça veut dire que vous le feriez faire comment, l'ordre pratique, puisque c'est pratiquement des artisans à qui l'auto appartient ou c'est des locataires?

M. Lavoie (Jean-Guy): Alors, pour répondre à votre question, M. le ministre, c'est que, actuellement, la formation dure cinq semaines, avec l'examen de formation

au bout de cinq semaines. Nous, ce qu'on prévoyait, c'est de rallonger la formation d'une semaine. Six semaines. Alors, l'étudiant fait sa formation, mais son examen final va être après son stage de trois jours. Il va avoir trois jours dans la semaine qui va suivre sa formation — pas plus que six heures par jour — pour qu'il fasse son expérience.

À ce moment-là, la façon de travailler, nous, ce qu'on avait fait, c'est qu'on avait approché quelques compagnies de taxi, exemple, à Montréal, la compagnie Diamond, la compagnie Co-op de Montréal, on a rencontré les directeurs, puis on a dit: Seriez-vous prêts à trouver des titulaires de permis qui seraient d'accord pour travailler soit conjointement avec un chauffeur pendant une certaine période, c'est le chauffeur qui conduit, et l'autre est là comme guide, ou bien donc qu'on laisse aller, avec des permis spéciaux — parce que ça prend un permis de travail spécial à ce moment-là pour le chauffeur — travailler six heures sur une voiture après une formation pour voir comment il va vraiment mettre en pratique ce qu'il a appris théoriquement?

Alors, actuellement, ça n'existe pas, mais c'est pour ça qu'on parlait d'évolution dans le stage. C'était que, avec l'approche des ligues, avec les associations de taxi, il y aurait moyen de mettre ce système-là à Montréal, pour la CUM, sur pied, définitivement. Ce dont on a parlé avec les quelques directeurs de compagnies, ils ont dit: Oui, on serait intéressés parce que ça ferait pour nous des chauffeurs meilleurs, on aurait moins de problèmes de discipline avec eux autres, sûrement. Alors, c'était un plus pour eux autres aussi.

M. Chevrette: Je vous remercie beaucoup.

M. Lavoie (Jean-Guy): Vous êtes bienvenu, monsieur.

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

M. Bordeleau: Oui, merci. D'abord, juste une chose, est-ce que ce serait possible de nous faire parvenir en quoi consiste actuellement les cours que vous donnez aux chauffeurs de taxi, une espèce de description du cours complet que vous donnez?

M. Lavoie (Jean-Guy): Vous permettez, une seconde, j'ai le cours avec moi.

M. Bordeleau: O.K. Bien, vous pourrez le déposer au secrétaire après qu'on aura terminé, et, à ce moment-là, ce sera distribué à l'ensemble des membres de la commission.

M. Lavoie (Jean-Guy): D'accord.

M. Bordeleau: Juste aussi une question d'information, votre Centre, vous êtes physiquement installés à Montréal, c'est ça?

M. Lavoie (Jean-Guy): C'est exact.

M. Bordeleau: Est-ce qu'il existe des compagnies analogues qui donnent de la formation dans les autres régions?

M. Lavoie (Jean-Guy): En 1994, lorsque la formation pour le taxi est devenue obligatoire, alors, à ce moment-là, par rapport à Québec, la commission scolaire de Charlesbourg, qui est l'école des routiers, et celle de Saint-Jérôme ont été aussi mandatées. Alors, on a partagé avec eux notre programme qu'on enseignait depuis 1989. Ça a été remodifié pour l'ajuster à la formation de commission scolaire. Alors, actuellement, il y a trois centres reconnus par le ministère des Transports: il s'agit des deux commissions scolaires, soit de Charlesbourg et actuellement Saint-Jérôme, qui s'appelle la Rive-Nord, je crois, et le Centre de formation professionnelle de l'industrie du taxi qui est privé. En passant, c'est un centre privé, ça.

M. Bordeleau: Quand vous dites reconnu, c'est reconnu par le ministère des Transports?

M. Lavoie (Jean-Guy): Absolument. C'est marqué, même, dans le règlement provincial. Les trois centres mandatés pour donner la formation, leur nom est écrit dans le règlement provincial.

M. Bordeleau: O.K. Maintenant, la formation, à date, elle s'est faite seulement dans les régions de Montréal et les alentours et Québec?

M. Lavoie (Jean-Guy): Actuellement, la formation pour ce qui concerne, disons, la partie plus à l'ouest de la province, là, Montréal, il y a la CUM, le territoire complet, Laval, obligatoire, et la municipalité régionale de comté de Champlain. Ça veut dire Longueuil et les cinq, six municipalités alentour de Longueuil. Alors, ça, c'est obligatoire actuellement.

M. Bordeleau: Québec, c'est obligatoire aussi?

M. Lavoie (Jean-Guy): Pardon?

M. Bordeleau: Pour Québec?

M. Lavoie (Jean-Guy): Pour Québec, oui.

M. Bordeleau: O.K.

M. Lavoie (Jean-Guy): Il y a Québec qui est obligatoire aussi.

M. Bordeleau: O.K. Dans l'éventualité où il y aurait une formation obligatoire partout, à ce moment-là, comment vous voyez l'organisation d'une structure qui pourrait donner cette formation-là sur un territoire aussi...

M. Lavoie (Jean-Guy): Bon. Si je regarde ce que j'ai vu dans le livre vert concernant le nombre de permis existants, dans ce qu'il parle de formation, là, parce qu'il proposait d'avoir des endroits, ça représentait, le nombre de permis pour ce que j'appelle le bloc nord, qui était Sainte-Thérèse, Deux-Montagnes, 245 permis de taxi, 245 personnes qui devraient suivre la formation. Si je regardais à cette heure pour Québec comme telle, les rajouts, ça serait 14 permis. Pour ce qui est du côté de la Rive-Sud, ça représentait 166 nouvelles personnes formées dans le cadre de la proposition n° 7. Alors, je crois... Comment faire? Bien, étant donné que... Ça serait de prendre les grands centres existants et, ceux qui sont dans l'environnement de tant de kilomètres, d'aller suivre une formation à ces endroits-là. Ou la formation pourrait être ambulante, se déplacer.

Par contre, il est sûr qu'on ne peut pas envoyer tout un système de formation à un endroit pour une personne. Il faut que cette personne-là puisse se déplacer et venir à l'endroit établi. Alors, nous, ce qu'on avait pensé, c'était justement par Charlesbourg, qui est déjà existant, puis par Saint-Jérôme. Tout ce qui est du bloc nord, Saint-Jérôme le prend, c'est près de leur résidence, et tout ce qui est de la Rive-Sud, près de Montréal, bien, vient à Montréal à ce moment-là. Ça leur fait moins de distance pour suivre le cours.

M. Bordeleau: Au fond, les centres qui existent actuellement prendraient...

M. Lavoie (Jean-Guy): Pourraient facilement contrôler...

M. Bordeleau: Répondre aux besoins sur l'ensemble du territoire québécois en rayonnant, là...

M. Lavoie (Jean-Guy): Oui, c'est pour ça qu'on était favorables à l'option a, parce qu'on disait: Oui, la faisabilité, elle est réelle. Elle est très facile à réaliser en tenant les centres qui sont actuellement là et en dirigeant les personnes du bloc nord vers Saint-Jérôme, celles de la Rive-Sud vers Montréal et celles de Québec, bien, à Québec.

M. Bordeleau: La formation, vous la donnez à tous les gens qui ont un permis de chauffeur de taxi?

M. Lavoie (Jean-Guy): Pour prendre la formation, l'exigence, d'abord, au ministère, c'est d'avoir un secondaire IV reconnu ou de passer des examens de français et de mathématiques pour être accepté. Parce que, disons, à la CUM, on a une clientèle allophone. Il faut vous dire, 80 % de nos étudiants ne sont pas natifs d'ici. Alors, c'est facile de dire: Bien, moi, j'ai un diplôme dans mon pays, mais ça a passé au feu. On dit: Oui? Bon, bien, il faut que tu le prouves. Si tu n'en as pas, tu as deux examens à subir: français et mathématiques du niveau secondaire IV. Tu réussis, on t'accepte sur le cours.

Mais ce qu'il doit avoir aussi, c'est sa classe 4C, la classe de la SAAQ qui vous donne l'autorisation de faire du taxi. Ça prend la classe 4C. On peut le prendre sur le cours, mais il doit, avant la fin du cours, avoir été chercher la classe 4C à la SAAQ ou au Bureau du taxi dans certains cas, là.

M. Bordeleau: Combien un chauffeur paie pour suivre ce cours-là, mettons, chez vous ou dans les commissions scolaires? Je ne sais pas si c'est le même montant.

M. Lavoie (Jean-Guy): Il est le même tarif, 4 \$ de l'heure.

M. Bordeleau: 4 \$ de l'heure?

M. Lavoie (Jean-Guy): Oui.

M. Bordeleau: Pour le cours?

M. Lavoie (Jean-Guy): Pour le cours.

M. Bordeleau: Puis ça dure combien d'heures, le cours?

M. Lavoie (Jean-Guy): Bon. Le cours de base du ministère dont je vous parle, obligatoire, c'est 60 heures. Nous, il se donne en quatre semaines parce qu'il est marié avec le cours de toponymie de la CUM. La CUM, elle, exige 90 heures de toponymie additionnelles: connaissance des rues, des édifices de tout l'ensemble du territoire de la CUM. Alors, pour ceux de la CUM, le cours est de 150 heures, cinq semaines de 30 heures. Pour ceux qui prennent le cours comme Laval ou Longueuil, c'est 60 heures de formation. Ça veut dire que c'est deux semaines de 30 heures.

M. Bordeleau: La toponymie, c'est vous qui la donnez ou si c'est...

M. Lavoie (Jean-Guy): C'est nous. C'est nous qui avons monté le cours de toponymie, oui. D'ailleurs, je suis encore étudiant à l'université puis... Oui, c'est nous qui le montons.

M. Bordeleau: Alors, mettons quelqu'un à Montréal, c'est 150 heures à 4 \$ de l'heure.

M. Lavoie (Jean-Guy): À 4 \$ de l'heure.

M. Bordeleau: Ça veut dire qu'il paie 600 \$.

M. Lavoie (Jean-Guy): Ça fait 600 \$ plus son dépôt qu'on demande, l'inscription, les frais et ses volumes. Ça ne dépasse pas 800 \$, 700 \$ et quelques, parce qu'il y a des volumes qu'on lui demande de se procurer.

• (16 h 10) •

M. Bordeleau: Si quelqu'un a un permis 4C puis, disons, arrête un certain temps de travailler comme chauffeur et revient cinq ans, six ans après, est-ce qu'il doit refaire le cours?

M. Lavoie (Jean-Guy): Oui, la première fois. C'est-à-dire que la loi, actuellement, ou le règlement de la CUM, le règlement dit que, si vous êtes un an après la fin de votre permis de travail... Votre permis de travail, mettons, est dû à telle date. Bon, c'était à un an, ça a été mis à deux ans. Alors, c'est deux ans. Deux ans après expiration, si tu n'as pas renouvelé pendant cette période-là, bien, tu dois refaire ta formation pour la première fois.

M. Bordeleau: Mettons, pour la région de Montréal, pour l'ensemble?

M. Lavoie (Jean-Guy): Pour la région de Montréal, tu dois le refaire.

M. Bordeleau: Les 150 heures?

M. Lavoie (Jean-Guy): Oui. Bien, c'est-à-dire que tu dois refaire, oui, ton 150 heures.

M. Bordeleau: Mais une personne qui a arrêté deux ans, là, qui a vécu à Montréal toute sa vie, elle doit savoir le nom des rues quand même deux ans après. Puis il n'y a pas tellement de rues qui se développent au point où on est obligé de recommencer 90 heures de...

M. Lavoie (Jean-Guy): Je dois vous dire que certains hôtels à Montréal changent de nom huit fois par année, puis les portes changent de côté. Il y a un gros changement à Montréal là-dessus.

M. Bordeleau: Mais la toponymie, c'est plus les rues, connaître les rues de la ville de Montréal.

M. Lavoie (Jean-Guy): Quand on parle de toponymie, on parle de la connaissance de tout édifice sur le territoire de la CUM. Ça veut dire, par là, tous les hôtels, les hôtels de ville, les bibliothèques, les postes de police, les centres d'achats, les intersections, les numéros civiques. C'est tout ça quand on parle de toponymie. C'est 90 heures de formation.

M. Chevette: Juste cette partie-là?

M. Lavoie (Jean-Guy): Juste cette partie-là.

M. Chevette: Ça veut donc dire qu'il peut y avoir des cours à deux vitesses. Dans le milieu rural...

M. Lavoie (Jean-Guy): Ah non, c'est complètement différent.

M. Bordeleau: À Laval, ce cours-là n'existe pas si...

M. Lavoie (Jean-Guy): Non, mais à Laval je l'ai donné personnellement à des gens qui voulaient avoir le permis de travail de Laval. Ils ont fait le 60 heures puis ils sont allés passer leur permis de travail à Laval, à l'examen de la SAAQ, et ils ont manqué parce que, à Laval, il y avait 15 questions de toponymie sur 30 questions.

Alors, là, ils sont venus me voir et ils ont dit: Jean-Guy, qu'est-ce que je fais? Bien, j'ai dit: Écoute, on va faire la même chose qu'à Montréal, on va s'asseoir ensemble tous les deux puis on va monter le cours de Laval. Alors, on a travaillé deux heures et demie ensemble sur le même principe que si on apprenait à Montréal, et le monsieur, il est allé, 10 jours plus tard, passer son permis puis il a réussi.

M. Bordeleau: Qui détermine qu'est-ce qui doit être dans le cours? Est-ce que c'est le ministère ou si c'est les organismes?

M. Lavoie (Jean-Guy): Disons que c'est un peu, si vous voulez... Si vous travaillez comme chauffeur de taxi, je crois que vous devez savoir où sont les principaux restaurants, vous devez connaître les CLSC, vous devez connaître les hôpitaux, vous devez connaître où sont les cinémas, où est-ce qu'il est, le poste de police. À 3 heures du matin, vous êtes pris à Montréal, au coin de telle rue, où est-ce qu'il est, le poste de police le plus près? Je fais quoi, là? Vous devez connaître les musées.

M. Bordeleau: Ça, ça va, mais je veux savoir qui détermine qu'est-ce qu'on doit connaître, vous, les écoles ou le ministère?

M. Lavoie (Jean-Guy): Bien, non. Le ministère, non. Dans la toponymie, c'est les écoles qui le déterminent par rapport aux besoins qu'on sent que la personne doit avoir. Si je regarde les examens de la SAAQ en toponymie de Longueuil... Parce que j'ai mon permis de travail à Longueuil, j'ai celui de Montréal puis j'ai celui de Laval, et, si je regarde les questions qu'on m'a posées, on m'a posé des questions sur les postes de police, on m'a posé des questions sur les CLSC. Ça fait que, si j'ai à monter un cours, je vais aller avec les choses importantes que tu dois connaître. La ville de Montréal a 25 bibliothèques, on en demande une, la centrale, la principale. Mais, les bibliothèques nationales de Montréal, il y en a trois, tu dois savoir où est-ce qu'elles sont, elles, parce que c'est des endroits où les gens vont souvent. Les universités, les postes de radio. Alors, ça fait beaucoup d'items à apprendre pour un étudiant.

M. Bordeleau: Les 60 heures, c'est la même chose dans les trois écoles?

M. Lavoie (Jean-Guy): Oui, absolument identique.

M. Bordeleau: Puis ça, c'est approuvé par le ministère des Transports?

M. Lavoie (Jean-Guy): C'est exact. Et l'autre est approuvé par la CUM. D'ailleurs, le Bureau du taxi a déjà envoyé des gens s'asseoir chez nous pour regarder qu'est-ce qu'on donnait en toponymie. Le ministère des Transport avait envoyé un M. Martinez s'asseoir pendant cinq semaines chez nous pour voir — ça, le ministère des Transports a fait ça — comment ça se déroule, comment ça se passe, la formation, et tout, oui.

M. Bordeleau: Ça va.

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

M. Deslières: Oui, rapidement, M. le Président, parce que le collègue, le député de l'Acadie, a fait le tour de la question. Juste une question. D'abord, comment est-ce que les gens reçoivent la formation? L'attitude? Est-ce que c'est un mauvais moment à passer ou s'ils se portent de bonne volonté à recevoir cette formation-là?

M. Lavoie (Jean-Guy): La question est excellente, parce que, lorsque vous parlez de quelqu'un de nouveau, lui est intéressé, il arrive à Montréal et il sait qu'il va apprendre des choses que ça va peut-être prendre 10 ans à quelqu'un d'autre à apprendre qui n'a pas de formation. Donc, la surprise, c'est de voir qu'il va aller chercher beaucoup de connaissances.

Par contre, le plus difficile, c'est lorsque quelqu'un est déjà dans Montréal, natif de Montréal, croyant tout connaître, et lui prend le cours, il dit: Moi, je n'ai pas besoin de ça, qu'est-ce que je viens faire ici? Après deux jours, la personne nous regarde: Bah! ça ne se peut pas, tu sais, je veux dire, je pensais que je savais ça. Oui, tu as le nom populaire, mais tu n'as pas le vrai nom, tu as le nom commun de la chose, comment tout le monde l'appelle. Si on prend un exemple bien simple, le pont du bout de l'île, tout le monde appelle ça le pont du bout de l'île. Ce n'est pas le pont du bout de l'île, tu ne trouveras jamais ça sur une carte, c'est le pont Le Gardeur. Et là la surprise de la personne: Ah bien! Et le fun, c'est qu'on a plus de reconnaissance, de remerciements des gens qui étaient natifs de Montréal qui sont venus prendre le cours que des nouveaux parce que, pour eux, ils n'ont pas d'idée de ce qu'ils vont découvrir, alors que l'autre a déjà tout un 40 ans de connaissances, mais on lui met les pendules à l'heure puis on lui dit: Non, c'est la façon de travailler ça, c'est la façon de reprendre ça. On a découvert des systèmes, on a inventé des systèmes pour faire fonctionner la machine.

M. Deslières: Une dernière question. Vous introduisez, dans le fond, le principe de la formation continue, là, quand vous dites des journées de recyclage, et tout ça. Est-ce que vous avez testé votre idée auprès des... Comment c'est reçu?

M. Lavoie (Jean-Guy): Bien, là, nous, ce qu'on propose, c'est des stages pratiques.

M. Deslières: Non, non, je parle de... Les chauffeurs assistent à une journée d'étude, de formation par après, là.

M. Lavoie (Jean-Guy): Bien voilà, c'est que dans le document on parle de formation, hein, et, si vous avez remarqué, on a changé le mot «formation» pour «étude». Je pense, lorsqu'on s'en va vraiment dans la formation, il faut faire attention aux mots utilisés. J'ai tendance à dire: Tu fais une recherche, au lieu de: Tu fais, ce soir, des devoirs. Une recherche, c'est plus agréable qu'un devoir, c'est différent. C'est la même chose, mais, quand l'étudiant le reçoit, il a plus de plaisir à faire une recherche qu'à faire un devoir. Ah, ça, aie! Faire un devoir, ce n'est pas agréable. Alors, c'est pareil pour ici, si on dit aux chauffeurs de taxi d'expérience: Bien, écoutez, vous avez une journée d'étude de huit heures à faire, ça fait plus professionnel — les médecins font des journées d'étude, les avocats font des journées... tout le monde — alors que, si on dit: Bien, là, il faut que tu ailles apprendre une formation pendant huit heures, le gars...

Alors, c'est quasiment de créer une ambiance agréable à entendre. C'est pour ça qu'on a favorisé les mots «huit heures d'étude». Et on a un peu l'expérience par ceux qui viennent pour le transport de personnes handicapées et le taxi ambassadeur pour lesquels c'est déjà obligatoire sur le territoire. Ça fait que, si tu veux faire de ce genre de transport, tu dois faire la formation. Et ces gens-là viennent, puis, bien, on essaie de leur dire: Bien, écoute, ce n'est pas une formation que tu viens faire, c'est juste que tu viens te rafraîchir la mémoire. Parce que ce n'est pas facile pour une personne qui est dans le milieu...

M. Deslières: Comme ça se fait dans beaucoup d'autres industries, beaucoup d'autres secteurs...

M. Lavoie (Jean-Guy): Voilà, c'est tout.

M. Deslières: Comment c'est reçu?

M. Lavoie (Jean-Guy): Bien, au début, c'est assez négatif, c'est normal, la personne s'assoit là avec les bras croisés. Puis on se rend compte que, après quelque temps, là, la personne dit: Aïe! je ne pensais pas d'apprendre quelque chose ici, moi. Et, c'est la surprise, c'est qu'à la fin, le résultat est très positif.

M. Deslières: Vous êtes très pédagogiques.

M. Lavoie (Jean-Guy): Bien, je pense que c'est important, hein? Tu touches à une grande clientèle, puis une clientèle... Nous, je parle de Montréal, CUM, allophones, avec tous les types de religions...

M. Deslières: Qui évolue.

M. Lavoie (Jean-Guy): ... — oui — types de religion, types de coutumes. Alors, ce n'est pas évident.

M. Deslières: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, M. Lavoie, pour votre participation aux travaux de cette commission. Vos propos ont été fort intéressants.

• (16 h 20) •

M. Lavoie (Jean-Guy): Ça m'a fait plaisir. Merci à tous.

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite immédiatement le prochain groupe — puis ça sera le dernier pour aujourd'hui — Taxi des Anges, les représentants, à bien vouloir se présenter à la table, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, je vous prie de bien vouloir vous identifier, s'il vous plaît. Vous pouvez rester assise. Vous pouvez vous asseoir, simplement vous identifier, nommer votre nom ainsi que la personne qui vous accompagne et, par la suite, vous pouvez faire vos commentaires. Vous avez un maximum de 15 minutes, mais évidemment vous n'êtes pas obligée de le prendre, et, par la suite, il y aura des questions de posées par les députés.

Taxi des Anges

Mme Lefrançois (Carole): D'accord. Mon nom, c'est Carole Lefrançois. C'est Louis Girard, on est associés. On a quatre permis régionaux. On a regardé ça, la réforme, là, parce que c'est sûr que ça nous intéresse. Il y a certains points en particulier qui nous intéressent plus que d'autres. Les points qui nous intéressent, il y a les aéroports. Bien, les aéroports, l'aéroport. Nous, on est sur la Côte-de-Beaupré: Boischatel, L'Ange-Gardien et Château-Richer. Après ça, il y a les territoires, les fusions, les contrats de transport, le prorata pour les permis de taxi puis l'âge des véhicules. Disons que c'est les gros points pour nous, qui nous intéressent.

Question d'aéroport, on aimerait pouvoir, comme par le passé, avoir le droit d'y aller. On a le droit d'aller mener nos clients, on aimerait avoir le droit de retourner les chercher avec un contrat écrit au préalable. En allant conduire notre client, lui nous dit: Je reviens telle date, tel numéro de vol, telle compagnie d'aviation, puis il nous signe le contrat, comme on faisait avant. Pour les aéroports, c'est ce qu'on aimerait, nous autres, obtenir. Je ne pense pas que ce soit immense pour les taxis à l'aéroport ce que c'est que, nous, on peut aller chercher. Pour nous, c'est beaucoup. Régional, c'est beaucoup pour nous.

Question de territoires, question de fusion de territoires, bien, avant mai 1985... Moi, je suis entrée dans le taxi en février, mars 1985, puis, en mai 1985, ils ont divisé la Côte-de-Beaupré en deux. Moi, je ne connaissais pas ça beaucoup, mais là j'aimerais ça, si c'était possible, de réunir le territoire comme avant — Côte-de-Beaupré qui fait partie de la MRC, c'est la Côte-de-Beaupré au complet finalement: Côte-de-Beaupré puis île d'Orléans — parce

que les taxis de Sainte-Anne-de-Beaupré, ce territoire-là, à l'occasion, l'hiver pour les skieurs, l'été pour le tourisme du Mont-Sainte-Anne, ils nous appellent parce qu'ils n'ont pas assez de véhicules. Nous aussi, ça nous arrive aussi, des fois, qu'on manque de véhicules, donc on les appelle, puis on se rend service comme ça. On n'a pas le droit normalement, mais on le fait, je l'avoue. Ça fait que, si on pouvait regrouper le territoire ensemble, je pense que ça serait bien. Puis, s'il y a une possibilité d'ajouter l'île-d'Orléans aussi, qui fait partie aussi de la même MRC, il y a seulement un permis de taxi à l'île. Sur l'île, il y a beaucoup de touristes, lui aussi, des fois, nous appelle, puis on l'appelle aussi à l'occasion.

Question de contrats de transport, on a du contrat scolaire, on a du transport adapté. On fait uniquement ce qui concerne notre territoire: Boischatel, L'Ange-Gardien et Château-Richer. Si on pouvait, évidemment dépendamment si le territoire est agrandi ou pas... Mais, si le territoire n'est pas agrandi, si on pouvait aller se chercher des contrats qui ne sont pas dans notre secteur, bien... C'est sûr, aujourd'hui, le taxi — il ne faut pas se le cacher — ce n'est plus ce que c'était. Avant, le permis de conduire était à 21 ans, ça a baissé à 18 ans, maintenant c'est rendu à 16 ans. Si vous regardez, à chaque porte, il y a un, deux puis, des fois, trois véhicules, donc ce n'est plus ce que c'était. Si on pouvait aller chercher des contrats, c'est sûr que ça nous aiderait aussi.

Après ça, bien, là, il y a le prorata pour les permis de taxi. Nous, Boischatel, L'Ange-Gardien et Château-Richer, c'est un permis par 1 000 habitants, ce qui veut dire qu'il y aurait de la place, selon la loi aujourd'hui en vigueur, pour 11 permis de taxi. On en a quatre. On est les seuls, disons, mais on en a quatre, puis, s'il y en avait un autre seulement, je pense qu'il serait de trop. Ça fait que ça, ça nous intéresse aussi, c'est un gros point pour nos autres.

Puis, après ça, bien, l'âge des véhicules. On a une Oldsmobile 1988, une Buick 1988, une Buick 1987 puis une Voyager 1991 qui sont en parfait état, elles sont très propres. Si vous mettez ça à deux ans, ça va être très dispendieux. Même si vous mettez ça à sept ans, ça va être encore très dispendieux pour nous.

Question de quatre inspections par année, moi, je n'ai rien contre, parce que nos véhicules, on les tient toujours en parfait état. Par contre, c'est sûr qu'il y en a qui le sont moins que d'autres. Je ne veux pas dire qu'on est mieux que les autres, on a tous nos défauts, nos qualités.

Nous autres, c'est les cinq gros points, pour nous, qu'on trouve qu'ils sont importants. Il y en a d'autres aussi, c'est sûr, là, question de bien des petites choses, mais c'est les gros points, nous, qui nous intéressent.

Le Président (M. Lachance): Alors, Merci, Mme Lefrançois, pour votre présentation. M. le ministre des Transports.

M. Chevette: Moi aussi, je voudrais vous remercier. Je voudrais peut-être aborder avec vous

quelques questions même que vous n'abordez pas. On pourrait au moins savoir que vous êtes dans l'industrie, vous vous êtes concentrés sur des points, puis vos messages sont clairs en ce qui regarde ce à quoi vous vous opposez.

Moi, je remarque surtout quatre points auxquels vous vous opposez, là, c'est: instauration d'un outil pour s'assurer que les chauffeurs maintiennent leur expertise et travaillent. C'est la 10. Vous vous opposez à la proposition 10. Vous vous opposez à la 22: un nouveau véhicule ne devrait pas avoir plus de deux ans lors de la première immatriculation comme taxi. Ouvrir la notion de covoiturage un peu plus large, vous ne voulez pas. Et puis le montant des frais remboursés à un transporteur bénévole ne sera plus fixé par la CTQ, vous voulez que ça continue à être fixé par la CTQ?

Mme Lefrançois (Carole): Non, ce que, moi, je vois dans le covoiturage, puis tout ça, c'est que personnellement, par expérience, j'avais une cliente à un moment donné qui devait aller à l'hôpital avoir une injection trois ou quatre fois par semaine. Je la conduisais en taxi, puis, à un moment donné, elle m'a dit qu'elle n'en avait plus besoin parce qu'elle avait quelqu'un d'autre qui la conduisait. C'était considéré comme du bénévolat, mais c'est le bien-être social qui payait cette personne-là, qui lui donnait 35 cents du kilomètre. Je suis allé les voir, j'ai dit: Pour moi, je trouve que c'est d'encourager... Ce n'est pas nécessairement du travail au noir, mais c'est de nous enlever du travail parce que c'est le gouvernement qui paie ces personnes-là. Moins cher, d'accord, mais, moi, je leur ai...

M. Chevette: ...

Mme Lefrançois (Carole): Pardon?

M. Chevette: On ne m'a pas fait la démonstration... Je vous arrête là-dessus parce que ce qu'on a compris ici, autour de cette table, c'est que, pour une courte distance, c'est peut-être moins cher, mais, sur une longue distance, ce n'est pas sûr que certains taxi ne seraient pas moins chers.

Mme Lefrançois (Carole): Ah non, ça, je suis entièrement d'accord avec vous. C'est sûr.

M. Chevette: Non, mais c'est bon de le dire, parce que, si on dit à chaque fois que c'est moins cher... C'est moins cher pour des très courtes distances parce que le taxi, vous partez, mettons, à 2 \$ et quart. C'est sûr que, si vous faites un kilomètre, c'est plus cher, mais, si je fais 60 \$ par jour ou 70 \$ par jour avec mes revirailages puis si j'ai la chance d'aller à Montréal puis de prendre 100 \$, alors que 35 cents du kilomètre pourrait donner 115 \$, donc un taxi pourrait peut-être être moins cher à forfait.

Mme Lefrançois (Carole): C'est sûr, sur de longues distances, oui.

M. Chevette: C'est pour ça que je dis: Faites la distinction vous autres même, parce que, depuis le matin, j'essaie de vous défendre, puis, vous, vous arrivez, puis... Arrangez-vous pas pour que je revire capot, là.

Mme Lefrançois (Carole): Non, mais, par contre, en étant taxi régional ou même, je ne le sais pas, urbain, de quelle façon... Mais, moi, ce qui m'intéresse surtout, là, bien, c'est tout l'ensemble aussi.

M. Chevette: Je comprends ça.

Mme Lefrançois (Carole): C'est qu'on a des personnes à qui on fait des prix fixes qui sont signés, puis c'est une entente qu'on a prise, ça fait que, quand c'est de longues distances comme ça... Bien, longues distances, on s'entend, là, ça peut être 20 km, environ, parce que, nous, du territoire où on est, Boischatel, L'Ange-Gardien, Château-Richer, aller à l'Hôpital de L'Enfant-Jésus ou à Québec, Saint-François d'Assise...

M. Chevette: Mais, pour bien comprendre votre position, à la proposition 43, vous vous opposez à ce que les frais remboursés à un transporteur bénévole ne soient plus fixés par la CTQ. Vous vous opposez à ça. Moi, c'est le contraire, je disais: Si c'est rendu que le bénévolat, ça se tarife, tu sais, comme philosophie de bénévolat, moi...

Remarquez bien que, d'autre part, on me dit: Oui, mais, s'il n'y a pas un tarif, il y a des associations communautaires qui vont donner 35 cents puis qui vont donner 40 cents du kilomètre. Et là je dois vous avouer que là je ne serai plus inquiet seulement de l'état d'esprit des bénévoles, je serais aussi inquiet du communautaire qui donne des contrats. On est dans un cul-de-sac, là, c'est l'argent du public, l'argent des taxes, l'argent des impôts qui aide à subventionner des organismes bénévoles qui, eux, paient du kilométrage à des bénévoles, puis, nous autres, on charge des prix pour un chauffeur de taxi, pour un permis de limousine, une immatriculation de ci puis de ça. Puis, là on a l'air un peu drôle, on charge un assez gros prix pour donner un privilège dans une industrie puis on subventionne du monde qui fait concurrence à l'industrie.

Ça commence à se démêler entre mes deux oreilles. Je n'ai pas encore trouvé la solution, ce que je vais faire, mais je peux vous dire que nous, autres, les parlementaires, là, on aimerait... Chez vous, y en a-tu des bénévoles, tiens? Je vais vous poser les questions direct, moi, puis répondez-moi direct, sans patiner, là.

Mme Lefrançois (Carole): Oui.

M. Chevette: Il y en a?

Mme Lefrançois (Carole): C'est sûr. Je connais des bénévoles puis je connais des taxis au noir, puis je connais des taxis réguliers.

• (16 h 30) •

M. Chevette: Donc, il y en a des trois. Il y a trois situations.

Mme Lefrançois (Carole): Oui, oui. Ah oui!

M. Chevette: Expliquez-moi donc c'est quoi, un taxi au noir chez vous.

Mme Lefrançois (Carole): Bien, c'est des gens qui conduisent d'autres personnes, puis ils sont arrangés avec elles, puis ils leur disent: Bien, tu dis que je ne te paie pas. Ça c'est sûr, j'en connais. Mais remarquez que, moi, je ne suis pas ici pour faire du trouble aux autres, là, je suis ici pour prêcher pour ma patrie.

M. Chevette: Non, mais, si tout le monde ne veut pas faire du trouble aux autres, ça va rester comme c'est là.

Mme Lefrançois (Carole): Bien, c'est pour ça que je le dis aussi, là. Il y en a, mais j'ai déjà essayé, moi, de faire prendre quelqu'un, j'avais le nom de certaines personnes qui la conduisaient, le prix qu'elle leur donnait, puis je suis allée voir les contrôleurs routiers. Ça m'a pris un an et demi pour me faire dire: C'est à vous de les amener à la cour, ces personnes-là, puis de prouver ça. Autrement dit, ils me disaient: Faites notre job. Puis ça, ça m'a pris un an et demi pour me faire dire ça.

M. Chevette: Par un contrôleur routier?

Mme Lefrançois (Carole): Par les contrôleurs routiers.

M. Chevette: O.K. Deuxième chose, des bénévoles, chez vous, combien qu'il y en a, à peu près? Êtes-vous au courant du nombre de groupes qui se servent de bénévoles?

Mme Lefrançois (Carole): On fait, nous, du transport pour un foyer, une maison de personnes âgées, puis, quand on prend ces personnes-là pour aller à l'hôpital, on passe toujours chercher une personne bénévole qui accompagne la personne. Après ça, on retourne les chercher à l'hôpital, on retourne mener la bénévole chez elle, puis on retourne la personne à sa maison.

M. Chevette: Donc, vous embarquez avec l'accompagnateur?

Mme Lefrançois (Carole): L'accompagnateur embarque avec nous et il accompagne la personne à l'hôpital...

M. Chevette: C'est comme le groupe de ce matin qui témoignait, là, je ne me souviens plus quel groupe.

Mme Lefrançois (Carole): Mais, encore là, ça, on n'est pas touché, parce que, nous, on a un contrat, des prix qu'on a faits avec cet organisme-là, puis le bénévole, ça regarde l'organisme. Nous, on a notre prix de fait, puis

combien le bénévole peut avoir, ça, je ne le sais pas. Mais c'est une personne bénévole.

M. Chevette: L'accompagnateur, vous parlez.

Mme Lefrançois (Carole): L'accompagnateur, oui.

M. Chevette: En tout cas, je vous dis, on va essayer de clarifier cela, nous autres. On est conscients qu'il y a des aberrations, là. Comme je disais à un monsieur devant vous, on a un contrat entre les mains où l'accompagnateur a 20 \$ pour le temps qu'il passe, le conducteur a 11,25 \$ pour dîner puis il a 0,34 \$ du kilomètre. Là, je vous avoue que j'ai fait du bénévolat pas mal de temps, moi, dans mon coin, puis, nous autres, on n'osait même pas demander 0,34 \$ par jour. On est loin du bénévolat, là.

Mme Lefrançois (Carole): Oui.

M. Chevette: On est loin, loin, loin du bénévolat au point de vue esprit puis mentalité.

Mme Lefrançois (Carole): On ne considère plus ça comme du bénévolat à ce moment-là.

M. Chevette: Je ne dis pas qu'il ne faut pas indemniser, par exemple. Une personne pas trop nantie puis qui veut faire du bénévolat, lui payer ses dépenses réelles, ça, je pourrais comprendre ça. Mais ce que je veux vous dire, c'est que la tarification de la Commission des transports m'embête beaucoup. Si on l'enlève, ça aurait pour effet de payer plus cher, on aurait l'air intelligent. Si on la laisse, il me semble que ce n'est pas conforme à un esprit de bénévolat. Est-ce qu'on devrait laisser négocier directement les bénévoles en ce qui regarde les dépenses réelles et obliger l'organisme payeur à tenir un registre, puis détaillé? Il va falloir faire quelque chose, là. Registre détaillé, puis tu as fait 50 kilomètres, puis on lui a donné 0,25 \$, je ne sais pas. Mais, si ça devient un emploi, un «sideline», comme on dit en bon québécois, pour un bénévole puis que ça empiète en plus sur l'industrie du taxi, bien, on perd des deux bords. Nous autres, on veut forcer les taxis à avoir un taximètre pour avoir les coûts réels, on veut forcer ci, on veut forcer ça, puis, en même temps, on ne leur assure même pas une assiette de base pour faire du taxi. Donc, il y a une volonté de vouloir faire quelque chose, mais c'est les recettes qu'on n'a pas encore trouvées. On réfléchit, à force d'en écouter comme vous autres, il y a des idées qui commencent à sortir.

Mme Lefrançois (Carole): C'est pour ça qu'on a voulu répondre aussi à ça...

M. Chevette: C'est pour ça que je voulais vous remercier...

Mme Lefrançois (Carole): ...à la réforme aussi.

M. Chevette: C'est pour cela que je voulais vous remercier d'être venus.

Mme Lefrançois (Carole): Parce qu'on a quatre véhicules, puis on a quatre taximètres dedans même si on est régional.

M. Chevette: Merci.

Mme Lefrançois (Carole): On veut tenir, nous autres aussi, ça.

Le Président (M. Lachance): Mme Lefrançois, il y a une chose qui m'intrigue, peut-être que ça intrigue aussi les collègues, Taxi des Anges, est-ce que c'est vous qui avez trouvé le nom? À quoi ça rime?

Mme Lefrançois (Carole): Oui. C'est parce que, avant, j'avais le nom de Taxi Larochelle puis là, bien, je ne voulais pas reprendre le même nom. Parce que, à un moment donné, j'ai vendu puis j'ai racheté, puis... Pas parce que le nom n'était pas bon, mais j'avais vendu le nom, puis ça, je respectais ça, ce que j'avais vendu.

Le Président (M. Lachance): Mais pourquoi vous avez appelé ça «des Anges»?

Mme Lefrançois (Carole): L'Ange-Gardien, comme madame a dit.

Une voix: La région de l'Ange-Gardien, c'est dans le comté...

M. Chevette: ...je pensais que vous étiez douce comme un ange.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Lefrançois (Carole): Il faudrait demander ça aux clients.

Mme Delisle: Prenez le, le compliment pendant que ça passe.

M. Chevette: On s'en est parlé, tous les deux, tantôt.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Chevette: Juste une petite question avant de terminer. Vous avez parlé de l'aéroport de Québec, vous avez dit: On ne peut pas aller rechercher nos clients. C'est en vertu de quel règlement? Parce que ce n'est pas le règlement du ministère, ce n'est pas le règlement...

Mme Lefrançois (Carole): Non, c'est ça, quand on arrive à l'aéroport, ils nous retournent. Parce que, avant...

M. Chevette: Qui vous retourne?

(Consultation)

Mme Lefrançois (Carole): Les autorités de l'aéroport, parce qu'elles disent que c'est régi par le fédéral, puis, elles, elles ont donné le droit...

M. Chevette: Oui, mais il a tout abandonné les aéroports, le fédéral, c'est nous autres qui nous en occupons.

Mme Lefrançois (Carole): Avant, j'ai déjà eu un permis de taxi dans la région du Mont-Sainte-Anne, puis on faisait affaire avec des hôtels qui, eux, vendaient des forfaits transport inclus. Puis, nous, on faisait affaire avec les hôtels, eux vendaient les forfaits transport inclus. Donc, ils nous appelaient, ils nous disaient: Telle journée, telle date, tant de personnes, tels noms, tels numéros de vol. On arrivait à l'aéroport avec une carte, le nom, on amenait les clients, puis ce n'était même pas les clients qui nous payaient, c'étaient les hôtels. Mais là on n'a plus le droit de faire ça. D'accord, là, je n'ai plus de permis dans ce coin-là, mais, dans le temps, c'était comme ça. Puis là ça fait peut-être, quoi, deux, trois ans qu'on n'a plus le droit d'aller les chercher, nos clients.

Mais je sais que si... pas rien que si on se débat, la Loi du transport par taxi provinciale nous autorise à y aller si on a un contrat. Je respecte les lois puis je sais que la loi dit ça, qu'on a le droit d'y aller, mais, quand on arrive à l'aéroport, on arrive là, puis il y a un monsieur qui a comme un parapluie sur l'épaule, si vous voulez, qui cache sa badge: C'est à vous, le taxi à la porte? Oui. Qu'est-ce que vous faites ici?

M. Chevette: ...puis qui travaillerait pour le fédéral, il est obligé de s'identifier,

Mme Lefrançois (Carole): Oui, oui, mais, après ça, bien, là: O.K. C'est beau. Là, il rebaisse son...

M. Chevette: Il y en a qui manifestent sans badge, mais il y en a d'autres qui peuvent... On a le droit d'exiger qui nous parle, ou qui nous arrête, ou qui nous intime un ordre, quel que soit le niveau de gouvernement: provincial, municipal, national, fédéral.

Mme Lefrançois (Carole): Ça veut-u dire que, si demain, moi, je vais chercher un client, mon client à l'aéroport, ils ne peuvent pas m'empêcher d'y aller?

M. Chevette: Ça veut dire qu'ils ne peuvent pas compte tenu des règlements du... C'est des règles internes, ça, qu'ils se donnent.

Mme Lefrançois (Carole): C'est ça. En vertu du règlement, ils ne peuvent pas, mais, en vertu des règles internes, eux, ils ont alloué aux A-36 et A-38 pour desservir l'aéroport, ce qui est fédéral, donc ce qui est privé...

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

M. Bordeleau: Oui, merci. Juste revenir sur la question du transport bénévole. Vous, vous êtes dans l'industrie depuis combien d'années, à peu près?

Mme Lefrançois (Carole): 1985.

M. Bordeleau: Disons, avec les années, là, vous avez vu une détérioration ou si ça toujours été le même problème? Pas plus grave...

Mme Lefrançois (Carole): Pour les bénévoles?

M. Bordeleau: Oui.

Mme Lefrançois (Carole): Bien, ça dépend de ce qu'on entend par bénévole ou... Les gens disent qu'ils font du bénévolat, mais ils se font payer d'une autre façon. Ou il y a des gens qui vont au bingo...

M. Bordeleau: Non, non, excusez...

Mme Lefrançois (Carole): ...ils emmènent quatre, cinq personnes avec eux...

M. Bordeleau: ...je veux clarifier, parce que, tout à l'heure, quand on vous a parlé de bénévoles, vous avez fait référence à des gens qui accompagnent la personne, mais là ce que je veux dire, au fond, c'est des gens qui transportent, là, pas juste la personne qui accompagne...

Mme Lefrançois (Carole): Non, non, ça, ce n'est pas l'accompagnateur.

M. Bordeleau: ...qui transportent...

Mme Lefrançois (Carole): L'accompagnateur, c'est une chose, puis le bénévolat de transport, c'est autre chose.

M. Bordeleau: Bon, moi, je parle du transport bénévole puis du transport illégal. Est-ce qu'il y a eu une croissance depuis 1984 ou...

Mme Lefrançois (Carole): Pour le transport illégal, oui. Le transport bénévole, je ne peux pas répondre. Mais le transport illégal, oui.

M. Bordeleau: Il y a beaucoup plus de personnes...

Mme Lefrançois (Carole): Parce que, chez nous, là, dans Boichatel, L'Ange-Gardien, Château-Richer, ce qu'on a de commerces ou qui peut attirer du tourisme, restaurants, bars, salles de réception, il n'y en a pas, donc notre travail, il faut qu'on aille le chercher. Puis aller le

chercher où? Il n'y a pas beaucoup de choses. Donc, on va avec du transport adapté, du transport scolaire, des personnes âgées, comme ça. À part ça, des clients de taxi, là, comme tels, qui disent: Bon, mon char ne part pas, il faut que j'appelle le taxi, ça, on en a à Boischatel — c'est là qu'on en a le plus — L'Ange-Gardien, un petit peu, puis Château-Richer, pratiquement pas.

M. Bordeleau: Il y a combien de taxis dans cette région-là en tout? Est-ce qu'il y en a d'autres...

Mme Lefrançois (Carole): Il y en a quatre. C'est nous qui avons les quatre.

M. Bordeleau: C'est seulement vous autres qui êtes dans le coin, là-bas?

Mme Lefrançois (Carole): Oui. Par contre, il y a le Taxi des Neiges, Taxi Sainte-Anne qui, eux, vont à Château-Richer beaucoup.

M. Bordeleau: O.K.

Mme Lefrançois (Carole): Mais ça... Bien, moi, je ne veux pas faire la guerre avec personne non plus, je veux défendre mes droits. Mais, je veux les défendre légalement, je ne veux pas me chicaner en paroles avec des personnes, là, dire: Bien, reste chez vous, puis... C'est pour ça que je demande d'agrandir le territoire comme c'était avant. Si c'était le cas, bien, c'est sûr que ça serait plus facile, puis pour tout le monde, je pense.

M. Bordeleau: Le territoire était plus grand avant, votre territoire?

• (16 h 40) •

Mme Lefrançois (Carole): En mai 1985, si vous avez des notes de ça, ils ont divisé le territoire. Il y avait Boischatel, L'Ange-Gardien, Château-Richer, Sainte-Anne-de-Beaupré, Beaupré, Saint-Tite, Saint-Ferréol et Saint-Joachim, toute la Côte-de-Beaupré. Puis, en mai 1985, ils ont séparé ça. Boischatel, L'Ange-Gardien et Château-Richer, c'est un territoire. Les cinq autres municipalités, c'est un autre territoire.

M. Bordeleau: Ils ont fait deux territoires avec...

Mme Lefrançois (Carole): Avec un.

M. Bordeleau: ...celui qui existait avant.

Mme Lefrançois (Carole): Oui, c'est ça.

M. Bordeleau: Dans vos propositions, la proposition 15, vous dites: Notre choix est l'option b. L'option b, on dit: «Aux postes d'attente, la règle du premier arrivé, premier servi serait maintenue, sauf si le client veut utiliser un mode de paiement particulier. Par exemple, le client désirant payer avec une carte de crédit, une carte de paiement direct ou un coupon de taxi pourrait faire appel au second taxi si le premier n'offre pas ce mode de

paiement.» Vous dites: Mais on ajouterait que le client peut prendre un autre type de voiture, berline ou automobile. Est-ce que vous pourriez nous expliquer un petit peu plus qu'est-ce que vous voulez dire?

Mme Lefrançois (Carole): Oui. Bien, moi, ce que je veux dire, c'est que, si une personne a un petit peu de difficulté à marcher, je ne sais pas, puis ça se trouve à être un petit Voyager Caravan, une petite vanne, puis le véhicule en arrière, c'est plus facile pour cette personne-là, une personne âgée, exemple, ou même une personne légèrement handicapée... Mais ça, pour nous, disons que ça ne nous concerne pas vraiment parce qu'on n'en a pas de poste d'attente. Nous, on est à la maison, chez nous, le téléphone sonne, on part, on revient chez nous.

M. Bordeleau: Quand vous dites un client, vous pensez plus à un client qui a des problèmes de mobilité, qui est handicapé, des choses comme ça? Parce qu'un client... Ça peut être tous les clients, là, qui décident, moi, je prends telle voiture ou telle autre.

Mme Lefrançois (Carole): Non, non, selon le besoin. C'est selon le besoin.

M. Bordeleau: Oui. O.K.

Mme Lefrançois (Carole): Personnellement, moi, ce qui importe le plus dans le taxi, c'est le service, d'avoir un bon service, c'est important, puis de ne pas faire attendre, puis... Bon, bien, là, je ne peux pas, mais je vais être là rien que dans une demi-heure, dans trois quarts d'heure. Alors que s'il y en avait d'autres... C'est pour ça, des fois, qu'on le fait, ça, nous, on va appeler Beauport parce qu'on sait qu'il va être plus proche, il va être plus rapide que nous autres.

M. Bordeleau: Dans la proposition 16, Sur appel, vous nous dites qu'il faudrait ajouter aux exemples qui sont là des exemples. C'était: «demander une plus grande voiture pour plusieurs passagers, un véhicule à air climatisé ou avec un siège de bébé». Puis vous mettez: ajouter d'un homme ou d'une femme. Vous voulez dire un chauffeur homme ou femme?

Mme Lefrançois (Carole): Oui, c'est ça. C'est que des fois des parents nous appellent pour aller chercher un enfant à l'école. Bon, il est malade. Je ne veux pas faire de discrimination dans ça, là, des fois, les parents, bien, quand c'est une femme, ils disent... Je ne sais pas, ils se sentent plus sûres, des fois... Puis je ne vous dis pas ça parce que je suis une femme, mais, lui, ça lui est arrivé. Ils ont dit: C'est-u une femme? J'aimerais ça que ce soit une femme qui y aille. Parce qu'ils savent qu'on...

M. Girard (Louis): Ils m'ont dit que c'était impossible. Ils m'ont dit que ça ne pouvait pas se faire, qu'il fallait que je prenne le premier du bord puis que je ne pouvais pas exiger de demander une femme pour chauffeur pour conduire ma fille.

Mme Lefrançois (Carole): Parce que, moi, je dis que la personne qui prend le taxi paie, donc elle a un certain droit de demander un peu si elle a un petit quelque chose à demander.

M. Bordeleau: O.K. La proposition 44, vous nous dites: «Nous suggérons que les personnes sans fauteuil roulant puissent se déplacer quand même par taxi régulier.» Ce que, moi, je comprends quand on parle... En fait, ça réfère au fait qu'on créerait une seule catégorie de permis pour le transport adapté et le transport médical. Mais ça n'exclut pas qu'une personne sans fauteuil roulant puisse prendre un véhicule taxi régulier. Je ne sais pas si vous avez vu quelque chose qui empêchait ça dans la proposition 44, mais n'importe quelle personne qui n'a pas de fauteuil roulant peut prendre un véhicule taxi régulier.

Mme Lefrançois (Carole): Je ne comprends pas, là, je m'excuse. «Personnes sans fauteuil roulant puissent se déplacer quand même par taxi régulier.» Là, je vois pas, je ne me souviens pas vraiment qu'est-ce que j'ai pu voir pour ça.

M. Bordeleau: Alors, ça va.

Mme Lefrançois (Carole): C'est vrai, vous avez raison.

M. Bordeleau: Alors, ça va pour moi.

Mme Lefrançois (Carole): J'ai peut-être mal interprété. Peut-être.

M. Bordeleau: O.K. Ça va. Merci, madame.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme Lefrançois, M. Girard, pour votre présence à cette commission. Et, là-dessus, j'ajourne les travaux au mardi 2 novembre 1999, à 9 h 30, à la salle Louis-Hippolyte-LaFontaine.

(Fin de la séance à 16 h 44)