



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 2 novembre 1999 — N° 26

Consultation générale sur le document intitulé
*Réforme du transport par taxi — Pour des services
de taxi de meilleure qualité (7)*

**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 mardi 2 novembre 1999

Table des matières

Auditions	1
Association des Limousines de Montréal inc.	1
Conseil québécois des ressources humaines en tourisme (CQRHT)	8
Ricon Canada inc.	15
Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN)	24
Association des chauffeurs et chauffeuses de taxi de l'île de Montréal (ACCTIM)	33
Association de Montréal pour la déficience intellectuelle (AMDI)	42
MM. Gaétan Sidoti et Jean-Guy Courcy	47
M. Marcel Mathieu	54

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Guy Chevette
M. Yvan Bordeleau
M. Claude Boucher
M. André Pelletier
M. Jacques Baril

- * M. Joe Capitina, Association des Limousines de Montréal inc.
 - * Mme Adèle Girard, CQRHT
 - * M. Serge Lavallée, Ricon Canada inc.
 - * M. Jean-François Viau, idem
 - * Mme Chloé Serradori, COPHAN
 - * M. Raymond Desjardins, idem
 - * M. Jean-Marie Grenier, idem
 - * M. Éric Dumais, ACCTIM
 - * Mme Carmen Bissonnette, AMDI
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 2 novembre 1999

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

(Neuf heures quarante 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*.

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

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

Auditions

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, nous entreprenons aujourd'hui la dernière semaine des auditions publiques, et, cet avant-midi, nous entendrons tour à tour des représentants de l'Association des Limousines de Montréal inc., du Conseil québécois des ressources humaines en tourisme, de Ricon Canada, de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec. Alors, bienvenue à tous les membres de la commission, et j'invite immédiatement le porte-parole de l'Association des Limousines de Montréal à prendre place.

Alors, je pense qu'il s'agit de M. Capitina, et je vous souhaite la bienvenue, monsieur. Vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires, mais vous n'êtes pas obligé de prendre les 15 minutes. Si vous préférez que ça soit des échanges avec les parlementaires, ça sera davantage apprécié. Vous avez la parole, monsieur.

Association des Limousines de Montréal inc.

M. Capitina (Joe): Bonjour, tout le monde. Je suis Joe Capitina, président de l'Association des Limousines de Montréal. Ce que je vais faire ce matin, c'est, en bref, de lire le mémoire avec vous, dont j'ai fait part à M. Charbonneau.

Au début, j'aimerais commencer avec la page 33, votre proposition 35: «Les obligations relatives au stationnement des limousines seraient abrogées. Les autorités régionales auraient le pouvoir de prescrire des modalités de service et de stationnement des limousines en disponibilité de service.» L'Association des Limousines de Montréal est d'accord avec cette proposition.

Ensuite, page 34, votre proposition 36: «Les droits annuels des limousines de grand luxe.» Nous aimerions élaborer un peu là-dessus. Nous vous avons donné deux options. La première, c'est que nous vous proposons

d'émettre un permis d'exploitation à chaque entreprise de limousines, de 700 \$ maximum par année, et un permis d'exploitation de 105 \$ pour chaque limousine de grand luxe. Cette option nous permettrait d'être à la même échelle que toutes les grandes villes nord-américaines et éliminerait les vieilles impiétudes qui sont hors date depuis au moins 1980.

Notez bien qu'il existe rien qu'au Québec un système uniquement et profondément préjugé et complexe qui a été mis en place et révisé à maintes reprises par nos prédécesseurs gouvernementaux et ceux qui font la gestion du transport par taxi, et néanmoins par limousine. Nous concluons que notre ville est en train de régresser, et les villes plus petites que la nôtre, comme Ottawa, fleurissent et s'enrichissent à cause de notre manque de savoir-faire dans ce dossier.

Autre proposition, au niveau du permis de TS. Nous jugeons que le permis d'exploitation des limousines de grand luxe vaut une somme de 50 000 \$ minimum, ou 5 000 \$ par année pour 10 ans. Nous suggérons pour les compagnies qui ont déjà payé ce montant que le montant annuel soit réduit, après la dixième année, à 1 000 \$ par année.

Un moratoire est suggéré sur les limousines de grand luxe, sauf pour les compagnies existantes. Pour toute nouvelle demande, un montant de 50 000 \$ ou 5 000 \$ par année pour 10 ans devrait être exigé, après quoi le montant serait réduit à 1 000 \$ automatiquement.

La page 35, les permis restreints. Un permis est requis pour donner un service de transport lors d'occasions spéciales telles que baptêmes, mariages et funérailles. Un permis est requis pour offrir un service de transport par véhicule antique. Vous nous donnez deux propositions dues à l'augmentation de ce type d'activité. Cette catégorie de permis serait abrogée; nous sommes d'accord avec cette option A. Ces permis seraient éliminés, mais les véhicules visés pourraient être identifiés par l'autorité régionale ou métropolitaine aux fins de service; nous suggérons qu'aucun contrôle ne soit nécessaire, car ceci est un transport saisonnier et, selon les études économiques que nous avons entretenues, il serait beaucoup trop coûteux pour l'État. Ça, c'est pour contrôler les véhicules servant aux mariages, baptêmes, funérailles, des émissions de permis, la gestion financière aussi. C'est beaucoup de travaux administratifs pour un travail qui est saisonnier. C'est le samedi, des mariages de quatre heures de temps. Les véhicules, dans une saison, parcourent 400 km, 800 km dans une saison pendant l'été. Aucun véhicule ne devrait être soumis à une vérification mécanique; plutôt, vous devriez vous concentrer sur des véhicules qui parcourent dans une année 200 000 km et plus. Je pense que vos efforts et vos contrôles seraient beaucoup plus appréciés dans ces

domaines-là qu'en mettant des contrôles sévères sur des véhicules qui servent à des fins de mariage, baptême ou funérailles.

Le prochain point, ça, c'est la page 43. Proposition: «Les autorités régionales ou métropolitaines auraient notamment le pouvoir de» contrôler... Donnez-moi un instant. Ceci pose une problématique à une échelle beaucoup plus sérieuse, et votre temps, vos ressources et attentions seraient beaucoup mieux placés... Nous jugeons que la vérification mécanique n'est pas nécessaire, car l'usage...

Enfin, j'aurais une conclusion. Afin d'augmenter notre compétitivité mondiale dans le domaine de la limousine, il faut adopter un mode de pensée à esprit ouvert. Il est inexplicable qu'en ce moment tout nouvel entrepreneur de compagnie de limousine ne puisse obtenir un permis d'exploitation pour limousine type berline sans avoir déboursé d'énormes sommes d'argent, soit un montant minimum de 50 000 \$ pour un permis de taxi et 30 000 \$ pour un véhicule de deux ans et moins, ce qui fait un total de 80 000 \$. Ce genre d'augmentation n'a aucun sens, logiquement. D'autre part, vous avez Limousine Mont Royal qui détient 32 permis et Limo Montréal qui détient 10 permis. Ce sont des permis grand-père. Mais, par contre, une compagnie qui décide de se mettre en affaires demain, il lui faut avoir déboursé une somme de 80 000 \$ minimum avant de tourner la clé du moteur de limousine.

Votre système pour l'obtention de permis d'exploitation pour limousine type berline est basé sur la promotion du transfert de taxi en limousine berline, encore un coût initial de 50 000 \$ minimum pour un permis de taxi. Nous demandons aussi, avant la fermeture, que le ministère des Transports crée un poste de coordonnateur de la promotion des limousines au Québec, car cette industrie, selon les lois et règlements présentement en vigueur, est à la longue en voie de disparition. C'est tout.

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

M. Chevette: Merci, monsieur. Petite question rapide. Vous nous demandez de déréglementer les limousines, puis vous nous demandez, après, de ne pas avoir de vérification pour les limousines. C'est votre position à l'article 38b puis à 39. Est-ce que j'ai bien compris que c'est ça que vous demandez?

M. Capitina (Joe): Non...

M. Chevette: Avant de passer à l'attaque, moi, je veux savoir ce que vous avez dit.

M. Capitina (Joe): D'accord. Non, je vais élaborer un petit peu. Les limousines de grand luxe, ça, on est d'accord avec une vérification mécanique une fois par année. Il y a des véhicules qui servent seulement à des fins de mariage, baptême, funérailles. Ils travaillent le samedi quatre heures de temps, d'habitude. Une noce à Montréal,

où est le gros de l'industrie, elle dure à peine quatre heures.

M. Chevette: Eux autres, pas de vérification?

M. Capitina (Joe): Nous, on suggère que non. Dans une saison, un véhicule, si on regarde les rapports d'inspection au début de la saison... et puis, eux, c'est à tous les six mois, même pas une fois par année, c'est à tous les six mois qu'on exige des inspections. Ils parcourent à peine 800 km dans une saison. Je pense que vous devez vous concentrer sur des véhicules qui font 200 000 km par année.

M. Chevette: Oui, mais vous ne pensez pas que ça devient difficile de savoir si une limousine est pour le baptême, est pour le mariage ou bien pour transporter des gros, gros messieurs avec des gros, gros portefeuilles, ou bien je ne sais pas, là?

M. Capitina (Joe): Comme j'ai dit, ça, c'est mes prédécesseurs avant moi. C'est à peine la troisième fois que j'assiste à la révision de la loi sur la réforme par taxi et par limousine. Ceux avant moi avaient émis ces permis pour mariages, baptêmes, funérailles. Et puis il y a beaucoup de contrôles, des inspections, mais c'est des véhicules qui ont un travail saisonnier seulement.

M. Chevette: Je comprends, sauf qu'on a la responsabilité de la sécurité publique, puis nous autres, là, je ne pense pas qu'il y ait des inspecteurs puis des policiers sur chaque coin de rue pour dire: Celui-là, il sert aux baptêmes, il fait 800 km par année, pas d'inspection. L'autre, il a la même couleur, le même nombre de sièges, la même longueur, il n'a pas de lit d'eau comme en Floride, mais il sert à peu près à toutes les sauces. Comment vous allez faire la distinction, concrètement? Moi, légiférer pour légiférer, ça ne m'intéresse pas. Légiférer pour que ça dise quelque chose, ça, ça m'intéresse plus. Quand on légifère puis qu'il n'y a pas de moyens de contrôle, ça donne quoi de le faire? Je pourrais déréglementer les baptêmes; vous allez vous servir du même véhicule, puis vous ne me le direz pas. Vous savez qu'il y en a qui font ça, vous?

• (9 h 50) •

M. Capitina (Joe): Bien oui, certain. Je suis au courant de tout.

M. Chevette: Bon! pourquoi vous me le demandez, d'abord?

M. Capitina (Joe): Non, mais je comprends, et c'est parce que le gouvernement ne sait pas où il veut s'en aller. Des années vous mettez des permis restreints baptêmes, mariages, funérailles, vous mettez des petites vignettes sur le derrière, mettons, de nos Rolls-Royce 1962 ou sur une limousine d'ici au mur là-bas, qui est super allongée. Ils travaillent vignette ou pas vignette. Le gouvernement, à toutes les trois, quatre années, il révisé

ce dossier puis il nous émet des permis baptêmes, mariages, funérailles. On discute le prix du TS pour plaquer une limousine de grand luxe. Vous ne savez pas où vous voulez vous en aller. Vous comprenez?

M. Chevette: Non, non, je ne vous dis pas qu'il n'y a pas d'ordre à mettre dans ça, mais je veux vous amener à dire que l'objectif de la sécurité, vous n'y échapperez pas.

M. Capitina (Joe): O.K. Mais, en ce moment, vous contrôlez à tous les six mois un véhicule qui sert pour des funérailles, qui ne roule pas plus que 30 km à l'heure pendant des funérailles, deux inspections par année. C'est illogique. Concentrez-vous sur des autobus qui font 500 000 km par année; eux, à toutes les quatre semaines, faites leur inspection. Mais un véhicule qui fait des funérailles ou bien des mariages, le samedi seulement, mettons, vous lui donnez à tous les six mois une inspection.

M. Chevette: Devant le Ritz-Carlton, là, on voit des limousines blanches tous les jours, puis c'est la même limousine qui fait le mariage le samedi.

M. Capitina (Joe): C'est fort possible.

M. Chevette: C'est la même limousine qui fait le baptême, qui fait les funérailles.

M. Capitina (Joe): Exactement.

M. Chevette: Bon, bien, si c'est la même limousine qui fait tout, qui fait du taxi pour aller reconduire un monsieur à Dorval, avec la bénédiction de l'ADM...

M. Capitina (Joe): O.K. Je vous comprends.

M. Chevette: ...est-ce que vous ne considérez pas, à ce moment-là, que c'est un taxi qui fait de multiples choses? Je ne me mettrai pas, moi, à distinguer les funérailles, le baptême, le mariage. Ça n'a pas d'allure, ça.

M. Capitina (Joe): Non, je comprends, mais les prédécesseurs avant nous, c'est eux qui ont émis à peu près une demi-douzaine de permis de limousine au Québec. Ça fait qu'il faut quasiment prendre un cours pour distinguer... il faut se poser 10 questions pour savoir quel type de limousine c'est. Bon, la Rolls-Royce, c'est-u une Rolls-Royce qui sert juste le samedi, un permis restreint: baptêmes, mariages, funérailles? Elle peut être une Rolls-Royce 1976; vu que c'est un véhicule antique, elle a un permis de véhicule antique, elle peut faire, donc, des mariages, baptêmes, funérailles, elle peut faire des transferts aux aéroports. On a d'autres genres de limousines, elles servent juste pour des mariages. On a les permis grand-père sur des limousines berlines. On a des permis de limousine de grand luxe. Il faut prendre

quasiment un cours, si on est un nouvel intervenant ou bien un nouveau patron de limousines ici, au Québec, pour comprendre ce qu'il faut faire pour avoir un permis de limousine. Vous avez cinq catégories où vous pouvez vous spécialiser. J'ai cité Ottawa tantôt, ça coûte 1 000 \$ pour n'importe quel genre de permis de limousine puis 105 \$ par véhicule. Ça fait que, le monsieur, il a une question à se poser. Moi, j'ai rien qu'une limousine, je paie mon permis d'entreprise 705 \$, il me semble, et puis 105 \$ pour le permis qui va sur ce véhicule. On n'a pas besoin de distinguer quel genre de permis il faut appliquer sur ce véhicule, c'est simple et puis, les limousines, elles fleurissent. L'industrie de la limousine, elle continue de s'enrichir.

Au niveau des inspections mécaniques, on est d'accord, ça prend au moins, minimum, une inspection mécanique par année par véhicule de transport, pour la sécurité. J'ai déjà vu des véhicules antiques, encore, un Cadillac 1941, elle roulait sur l'essieu arrière, mais elle n'avait pas de «bearing» dans les roues, ça fait que ça prend absolument une inspection mécanique, minimum.

M. Chevette: Ensuite, vous me proposez d'éliminer le mécanisme de spécialisation des permis de taxi en permis de limousine, puis en même temps vous me demandez... C'est parce que j'essaie de faire les liens dans votre texte. Si j'y découvre des incohérences, ça ne veut pas dire que c'est vrai. Vous vous donnez l'opportunité, à vous, de rectifier.

M. Capitina (Joe): Exactement.

M. Chevette: Mais comment voulez-vous que j'enlève le mécanisme de transformation de permis de taxi, de spécialisation de permis de taxi en limousine, là? Vous dites: C'est un mécanisme très dispendieux, puis, d'autre part, vous me dites: Aïe! moratoire, sauf pour ceux qui existent.

M. Capitina (Joe): Parce qu'il y a des compagnies...

M. Chevette: Vous ne tirez pas sur la couverture sur tous les bords, rien que sur votre côté? C'est ça que je voudrais savoir, là. Il y a-tu moyen de cohabiter puis de vivre un petit peu les deux?

M. Capitina (Joe): Je vous donne des options. On a plusieurs possibilités. C'est parce que le dossier, il a été tellement travaillé, retravaillé, révisé. D'ailleurs, si vous vous souvenez, cinq ans en arrière, il y avait Paul-Émile Sanscartier à ma place, il vous a adressé les mêmes paroles, et puis ça n'a pas changé tellement.

M. Chevette: C'est parce qu'il n'y avait pas de consensus.

M. Capitina (Joe): Ce n'est pas le consensus, ça vient du parti du ministère des Transports.

M. Chevrette: Ah! c'est la faute du ministère des Transports.

M. Capitina (Joe): Pas vous directement, mais depuis 1980...

M. Chevrette: Non, mais qu'est-ce qu'il faudrait faire, là? Remplacer le ministère des Transports par les propriétaires de limousines?

M. Capitina (Joe): Mais, je comprends, à toutes les cinq années, on révisé la même loi à toutes les fois. On a toujours les mêmes questions, on vous dit: Les permis mariages, baptêmes, funérailles, on les avait en 1980, on les a enlevés en 1983, on les a remis en 1987, aujourd'hui, on vous demande de nous les enlever, demain, on va nous les redonner, les TS... On ne sait pas où est-ce qu'on s'en va, on fait le rond méchant sur l'océan. Ça fait que, nous, on vous donne des propositions, mais j'espère, en étant capable de vous adresser la parole, que vous allez être capable d'en venir à une solution concrète à ce qu'on vit au Québec aujourd'hui dans ce domaine.

M. Chevrette: Merci.

M. Capitina (Joe): De rien.

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

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. L'Association des Limousines de Montréal inc., ça représente qui exactement? Qui sont les membres de ça?

M. Capitina (Joe): Des patrons de compagnies de limousines ainsi que, encore... Vu la complexité de nos permis, on a deux genres de patrons: on a des patrons de compagnies de limousines allongées qui ne font strictement que du corporatif, et ensuite on a des compagnies détenant des permis strictement pour mariages, baptêmes, funérailles. Ça fait que ces deux cas que je viens de citer peuvent être membres de notre Association.

Les compagnies qui détiennent juste des permis restreints ou bien des permis grand-père sur des berlines ne sont pas membres de notre Association. Puis à Montréal, vous en avez deux, puisqu'on représente Montréal. Limousines Mont-Royal puis Limousines Montréal, c'est des permis grand-père acquis, et je crois qu'ils paient 100 \$ par véhicule pour 10 véhicules, tout simplement. Mais nous, on a — ce que je viens de vous expliquer tantôt — cinq possibilités d'obtenir un permis de limousine grand luxe, de limousine berline ou bien de limousine mariages, baptêmes, funérailles.

M. Bordeleau: Les compagnies de limousines, à part les deux que vous avez mentionnées, Mont-Royal et...

M. Capitina (Joe): Montréal.

M. Bordeleau: Pardon?

M. Capitina (Joe): Mont-Royal et Montréal.

M. Bordeleau: ...et Montréal, il y en a d'autres compagnies qui sont membres?

M. Capitina (Joe): À Montréal?

M. Bordeleau: Oui.

M. Capitina (Joe): Elles ne sont pas membres de notre Association.

M. Bordeleau: Elles ne sont pas membres de votre Association. Il y a seulement ces deux compagnies-là, plus celles qui font baptêmes, mariages...

M. Capitina (Joe): Non. Mariages, baptêmes, funérailles sont membres de notre Association...

M. Bordeleau: C'est ça, plus les autres.

M. Capitina (Joe): ...puis les compagnies de limousines de grand luxe. Si on regarde dans le bottin téléphonique, une bonne partie de ces compagnies sont membres de notre Association.

M. Bordeleau: Puis baptêmes, mariages, funérailles, c'est combien, ça, de membres?

M. Capitina (Joe): Vous avez à peu près une trentaine, une quarantaine de compagnies.

M. Bordeleau: Une quarantaine de compagnies.

M. Capitina (Joe): O.K., comme je cite, à Québec, les limousines blanches pour mariage, c'est quasiment inexistant. D'ailleurs, il y a M. Serge Ratté qui est le président de la compagnie A-1, il me semble, ici, à Québec, ce n'est pas un domaine où il y a une industrie. Tandis qu'à Montréal... Baptêmes, on n'en fait presque jamais, ou je n'en ai pas vu; funérailles, les salons funéraires eux-mêmes détiennent leurs propres limousines, donc eux, ils ne sont pas membres non plus. C'est plus les compagnies qui exploitent le commerce des mariages, les fins de semaine strictement. Et puis, à Montréal, mettons, des limousines blanches font beaucoup de mariages les fins de semaine; il y en a à peu près 700, tandis qu'ici, à Québec, c'est un marché différent, vous en avez à peu près deux, trois, puis ceux qui les ont... d'ailleurs, M. Serge Ratté disait que c'était sa bête noire puis il voulait la vendre, la dernière fois que j'étais ici.

M. Bordeleau: À Montréal, il y en a une trentaine, 30, 40 compagnies?

M. Capitina (Joe): Oui, sinon plus.

Une voix: Ça fait combien de permis?

M. Capitina (Joe): De permis? Tous véhicules, ça serait à peu près 700 et plus, un estimé.

M. Chevette: À Québec ou à Montréal?

M. Capitina (Joe): À Québec. À Montréal, ça n'existe pas, vous avez peut-être un permis de mariages, baptêmes, funérailles, pas plus que ça.

M. Bordeleau: Non, mais, écoutez, l'Association des Limousines de Montréal inc., c'est à Montréal, ça?

M. Capitina (Joe): Oui, exactement.

M. Bordeleau: C'est qui qui est membre de ça? Deux compagnies?

M. Capitina (Joe): Non, on s'est mal compris. Limousines Montréal, Limousines Mont-Royal ne sont pas membres de notre Association. Ceux qui sont membres de notre Association, c'est toutes les compagnies de mariages, baptêmes, funérailles de Montréal ainsi que certaines compagnies de limousines de grand luxe.

M. Bordeleau: O.K. Mais il y en a combien, de membres, dans votre Association, à Montréal?

M. Capitina (Joe): On pourrait être à peu près une centaine qui représentent à peu près 1 000 véhicules. Vous comprenez? 1 500.

M. Bordeleau: Une centaine de membres puis 1 000 véhicules.

M. Capitina (Joe): À peu près, 1 000, 1 500, 1 300, je n'ai pas fait le calcul exact, mais on peut vous le communiquer.

M. Bordeleau: Mille véhicules.

M. Capitina (Joe): Pour des permis restreints ou bien des permis de limousine de grand luxe.

M. Bordeleau: Puis combien ont des permis restreints sur ces 1 000 là, puis combien ont des permis grand luxe?

M. Capitina (Joe): Des 1 000 véhicules?

M. Bordeleau: Sur 1 000 véhicules, vous m'avez dit?

M. Capitina (Joe): Oui, à peu près.

M. Bordeleau: À peu près, là.

• (10 heures) •

M. Capitina (Joe): Mettons 76, c'est des limousines de grand luxe, et puis la balance, ça, c'est des

limousines mariage, baptême, funérailles, parmi mariage, baptême, funérailles.

M. Bordeleau: Ça veut dire 900... Au-delà de 900, c'est...

M. Capitina (Joe): Aux alentours.

M. Bordeleau: O.K. Dans vos membres, il n'y a pas de TS là-dedans.

M. Capitina (Joe): Bien, certainement qu'il y a des TS.

M. Bordeleau: Il y a des TS?

M. Capitina (Joe): Oui. Toutes les compagnies de mariage, baptême, funérailles ont au moins, minimum, un TS pour être capable de travailler le coopératif, parce que, si elles se servent des limousines qui ont des permis mariage, baptême, funérailles, elles ne peuvent pas faire du coopératif, ça prend un permis de catégorie TS. Donc, elles ont au minimum un permis de limousine de grand luxe TS, qui leur coûte 5 000 \$ par année en ce moment.

M. Bordeleau: O.K. Ça, c'est des permis de taxi qui ont été transformés?

M. Capitina (Joe): Non, ils peuvent... Vous avez des options: soit acheter un véhicule — je crois que c'est deux ans et moins ou quatre ans et moins — puis faire la demande pour un permis de limousine de grand luxe, qui est un TS, lui, il coûte 5 000 \$ par année; deuxième option, vous pouvez acheter un permis de taxi à 50 000 \$. ensuite le transférer sur une limousine de grand luxe, mais la limousine, elle doit avoir, je crois que c'est quatre ans minimum d'âge pour être qualifiable pour avoir un permis de type TS. Donc, c'est deux possibilités pour obtenir un permis TS.

M. Bordeleau: O.K. Puis vos membres en général ce n'est pas des permis de taxi qui ont été transformés, ils paient 5 000 \$ par année?

M. Capitina (Joe): Rarement. Non. Les permis de taxi, ceux qui se transforment en limousine, ils vont après l'industrie de la limousine berline notamment, c'est rare qu'ils se transforment pour faire des travaux de limousine de grand luxe.

M. Bordeleau: O.K. Sur la première page, là, j'aimerais ça que vous m'expliquiez... C'est parce que j'ai l'impression que je vois, encore là, une contradiction, je ne sais pas si je saisis mal. La proposition 36, vous dites: «Ce que nous proposons est d'émettre un permis d'exploitation à chaque entreprise de limousine de 700 \$ maximum par année et un permis d'exploitation de 105 \$ pour chaque limousine de grand luxe.»

M. Capitina (Joe): Oui.

M. Bordeleau: En bas, la proposition 36, TS: Nous jugeons qu'un permis d'exploitation de limousine grand luxe vaut une somme de 50 000 \$ minimum ou 5 000 \$ par année durant 10 ans.

M. Capitina (Joe): Oui.

M. Bordeleau: Il n'y a pas une contradiction là-dedans? J'ai de la misère à saisir, là.

M. Capitina (Joe): D'accord. C'est parce qu'au bout des années...

M. Bordeleau: Ou vous payez 5 000 \$ par année ou vous payez 700 \$. Ce n'est pas la même chose, là.

M. Capitina (Joe): Oui, mais c'est parce qu'il faut que j'amène des propositions à la table. Parce que ce n'est pas la première fois, comme j'ai dit, que j'assiste à ces genres de consultation. À Montréal, on a eu d'autres consultations, c'était inacceptable d'émettre un permis d'entreprise, donc il fallait que je vienne avec une deuxième proposition. Et puis les pourparlers, ils en exigeaient plus, parce qu'on se consulte avec les ligues de taxi aussi, le ... du Bureau du taxi, etc., et puis on s'est guidé vers l'idée, plus favorable qu'eux... ou bien, les membres de la table de consultation, ils voulaient plus un permis de 50 000 \$ par année, minimum. Parce qu'ils veulent valoir un permis... excusez, ils veulent mettre une valeur marchande au permis de taxi.

Donc, nous, si on veut se transformer en limousine, ça prend au minimum le même investissement, qui a été basé sur le montant de 50 000 \$ par année, et ensuite régresser ça avec les années. Mais, quand j'avais parlé de 1 000 \$ par entreprise, 100 \$ par véhicule, c'était inacceptable et impossible, personne ne voulait aller dans ce train de pensée là, malgré que, dans tous les autres territoires, c'est un genre de permis comme tel qui existe. Ça fait que c'est juste deux propositions que je vous donne à réfléchir.

M. Bordeleau: Vous nous dites à la fin du mémoire: «Nous demandons à ce que le ministère des Transports crée un poste de coordinateur de la promotion des limousines au Québec, car cette industrie, selon les lois et règlements présentement en vigueur, est à la longue en voie de disparition.» Il me semble qu'il y en a quand même pas mal qui sont membres de votre association, pour être une...

M. Capitina (Joe): Oui, mais ça prend quelqu'un au niveau gouvernemental aussi qui défend les droits de la limousine.

M. Bordeleau: Non, mais vous dites que c'est en voie de disparition. Où vous prenez les signes que c'est en voie de disparition?

M. Capitina (Joe): Un, c'est les coûts du permis. Mettons, pour un permis de grand luxe, que vous nous

demandez 5 000 \$ par année. Aux mois de mai, juin, à toutes les années, il y a des bals de finissants. Vos enfants, mes enfants, les enfants des autres, ils se cotisent. C'est 10 enfants et ils louent des limousines de grand luxe pour 10 personnes. Et ils demandent: Combien pour louer une limousine? Il y a des compagnies, elles disent: Bien, minimum 10 heures, 2 500 \$. Et puis ça, c'est à cause de vos coûtants à vous. Vous nous coûtez 5 000 \$ par année par véhicule. Sur le marché, ça a des résultats illogiques. Ça fait que, si on a un coordonnateur qui s'occupe, au niveau du gouvernement, sur les limousines, on n'aurait pas ces pourparlers ici à tous les trois, quatre ans revisant le document du transport par taxi.

M. Bordeleau: Non, ça, je comprends. Je comprends ce que vous me dites, quand vous dites: Un coordonnateur. Il y aurait une personne qui pourrait être plus en contact direct, là. Mais...

M. Capitina (Joe): Qui défend les droits de la limousine. En ce moment, vous avez un coordonnateur du taxi qui défend les droits du taxi, et la limousine elle est mise de côté. Mais elle a aussi des besoins. On en voit tous les jours sur nos rues. Il faut la réglementer comme il faut et puis arriver à la comprendre, ses besoins, et puis interpréter ça dans notre marché quotidien.

M. Bordeleau: Vous dites que l'industrie de la limousine est à la longue en voie de disparition. Ce que je vous demande, c'est: Où vous prenez les signes que l'industrie est en voie de disparition, alors qu'il me semble que selon le nombre de membres que vous avez dans votre association il y en a quand même pas mal? Ce n'est pas une industrie qui est en voie de disparition, même dans le contexte actuel. Où vous prenez ces signes-là?

M. Capitina (Joe): O.K. Certains secteurs de notre industrie peut-être j'aurais dû dire. La limousine de grand luxe, ça nous prend une limousine deux ans et moins. Donc, immédiatement, si l'année prochaine, je décide de renouveler ma flotte, il faut que j'investisse minimum 80 000 \$, parce que ça prend un véhicule — je ne suis pas sûr, là — deux ou quatre ans de moins pour être capable de le plaquer. Et puis ce n'est pas toutes les compagnies qui ont ces fonds disponibles pour renouveler leur flotte à tous les deux, trois ans. Bien, qu'est-ce qui arrive, c'est la flotte de limousines à Montréal vieillit de plus en plus, et puis éventuellement ça devient des compagnies illégales qui travaillent sans permis et puis ça détériore le marché.

Et puis les limousines, mettons type berline, c'est incompétitif, parce que, mettons un taxi, ça lui prend son permis de taxi, 50 000 \$, puis le monsieur, s'il veut se convertir en limousine berline, ça lui a pris un investissement de 50 000 \$, tandis que vous avez d'autres compagnies qui détiennent un permis seulement qui leur coûte 100 \$ par année. Le père de famille, lui, ça lui a pris 50 000 \$ pour acheter un taxi, ensuite il faut qu'il le convertisse en limousine berline.

M. Bordeleau: C'est pour ça, je reviens un peu...

M. Capitina (Joe): Ce n'est pas compétitif.

M. Bordeleau: Oui. Je reviens un peu sur ce que vous mentionnez tout à l'heure. Vous dites: Si on est obligé de charger des montants — vous faisiez référence aux étudiants qui louent une limousine en groupes, là, qui payent, vous dites, 2 500 \$, c'est ça?

M. Capitina (Joe): C'est arrivé à l'occasion, oui.

M. Bordeleau: Bon. Alors, 2 500 \$.

M. Capitina (Joe): J'ai déjà vu ça.

M. Bordeleau: Vous dites: Si on a voulu charger des prix comme ça, c'est à cause du 5 000 \$ qu'on doit payer à Québec.

M. Capitina (Joe): Minimum, oui.

M. Bordeleau: Il reste que dans le taxi les gars payent 50 000 \$ au départ puis ils l'immobilisent, puis ils payent des intérêts là-dessus, puis ils payent un véhicule aussi, et puis ils ne chargent pas 2 500 \$ pour sortir, là.

M. Capitina (Joe): Oui. C'est ça, mais les...

M. Bordeleau: Alors, tu sais, je ne suis pas certain que c'est parce que vous devez payer 5 000 \$ que vous chargez 2 500 \$.

M. Capitina (Joe): En partie, c'est ça. Ça peut aider à éliminer le coût initial pour le permis à toutes les années. L'autre question, vous me dites: 50 000 \$ pour un taxi. Est-ce que c'est logique un nouveau propriétaire de taxi qui veut se mettre dans l'industrie de la limousine 50 000 \$, frais d'investissement minimum? Ça, je ne sais pas si je partagerais la même opinion que vous.

M. Chevette: Mais vous êtes d'accord pour la justice... Me permettez-vous de... juste...

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Chevette: Vous êtes d'accord pour qu'il y ait une justice distributive dans ça. Prenez un exemple. Un taxi paye 50 000 \$, comme disais M. le député de l'Acadie, puis il paye de l'intérêt sur son 50 000 \$ parce qu'il est souvent obligé d'emprunter — je ne connais pas gros de chauffeurs de taxi qui vont payer 50 000 \$ parce qu'ils ont du vieux gagné, à moins de phénomènes, là — vous autres, vous parlez de 50 000 \$ mais sur 10 ans.

M. Capitina (Joe): Parce que dans le temps on avait eu des pourparlers et puis on avait suggéré c'était mieux, avec les ligues de taxi, etc., il fallait émettre un montant fixe sur la valeur d'un permis de limousine grand luxe, qui est de minimum 50 000 \$.

M. Chevette: Bon.

M. Capitina (Joe): Ça fait que, lui, il a déjà fait son investissement à 50 000 \$. Mettons, moi, j'ai une compagnie, on paie, sur un permis TS, ça fait sept, huit ans, et il me vaut 40 000 \$. Donc, j'arrive quasiment au 50 000 \$.

M. Chevette: Mais, si on dérègle, comment on va contrôler la qualité de vos limousines?

• (10 h 10) •

M. Capitina (Joe): Par des vérifications mécaniques une fois par année. Puis en ce moment, à Montréal, on a le Bureau du taxi qui a des inspecteurs, et il en a sept qui font le contrôle routier sur ces véhicules. Le contrôle est fait de cette façon.

M. Chevette: En tout cas, moi, je peux vous dire une chose, je pense qu'il faut faire le ménage dans les permis, je suis d'accord avec vous, là. Je suis d'accord avec vous d'autant plus que ça vous place quasiment — puis je suis convaincu, là — que vous le vouliez ou pas, dans un état d'illégalité. Quand vous avez un permis pour un samedi puis que vous en avez besoin le jeudi, ce n'est pas à moi que vous allez faire accroire que vous ne vous en servez pas. On se comprend-*u* bien?

M. Capitina (Joe): La plupart des compagnies détiennent les deux. Elles ont, mettons, 10 permis mariage, baptême, funérailles, puis, pour être dans la légalité, elles ont un permis — qu'elles paient 5 000 \$ — pour être légales quand elles ont un appel pour un travail qui requiert un TS. Je suis d'accord avec vous, ce n'est pas tout le monde qui respecte la loi, mais ce n'est pas moi qui dicte les lois, ce n'est pas moi qui contrôle les lois.

M. Chevette: Non, mais vous aurez remarqué que je vous ai dit tantôt que, quant à légiférer ou à réglementer, on va essayer d'adopter des choses qui sont applicables...

M. Capitina (Joe): C'est ça.

M. Chevette: ... et contrôlables, sinon ça ne donne rien. On peut avoir l'air fin sur papier, mais on n'a pas l'air intelligent dans les faits.

M. Capitina (Joe): Oui. La dernière fois qu'on avait révisé ce dossier — moi, j'étais vice-président secrétaire, puis il y avait un président — on avait dit qu'il fallait émettre des permis mariage, baptême, funérailles pour éliminer toute illégalité. Ça n'a absolument rien changé, ça vous a amené beaucoup plus de travail administratif. Ça fait que ce n'est pas les permis qui est sur les véhicules qui va changer l'industrie de la limousine au Québec. Ça prend un permis, un permis peut-être global, un permis révisé.

M. Chevette: Mais, moi, je voudrais revenir avec ce que le député de l'Acadie disait. Vous marquez que

vous êtes en péril; vous avez ajouté, comme nuance à sa dernière question: Peut-être dans certains secteurs. Est-ce qu'il n'y en a pas trop, de permis de limousine?

M. Capitina (Joe): Est-ce qu'il n'y en a pas trop?

M. Chevette: Dans certains secteurs.

M. Capitina (Joe): Si vous demandez à mes confrères dans les ligues de taxi, non, il n'y en a pas assez, dans les limousines de type berline. Les limousines de grand luxe, ce n'est pas le même client qui va aller pour une limousine de grand luxe, qui loue un taxi, donc, c'est deux domaines complètement à part. Est-ce qu'il n'y en a pas trop? Je ne penserais pas.

M. Chevette: En tout cas, moi, si vous avez des suggestions concrètes, concrètes à nous donner, envoyez-nous-les à la commission, ici, pour qu'on puisse en prendre connaissance, mais des choses concrètes, pas des grands principes, là: Comment on va régler ça pour que ça ait de l'allure? Qu'est-ce que vous feriez, vous, là, à part de nous dire que vous êtes contre, contre, contre puis que vous êtes pour, pour, pour? On pourrait-u savoir qu'est-ce qu'il y a entre... pourquoi contre, contre, contre? Qu'est-ce qu'il faut faire quand on est contre, contre, contre puis qu'est-ce qu'il faut faire quand on est pour, pour, pour? Correct?

M. Capitina (Joe): C'est un dossier qui fait le rond depuis 1980, avec...

M. Chevette: Oui, mais pour arrêter le rond, là...

M. Capitina (Joe): Oui.

M. Chevette: ...pourriez-vous nous dessiner un carré?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Capitina (Joe): D'accord.

M. Chevette: Merci beaucoup.

M. Capitina (Joe): De rien.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie, ça va? Alors, merci, M. Capitina, pour votre présence à cette commission.

J'invite immédiatement les représentants ou la représentante du Conseil québécois des ressources humaines en tourisme.

(Changement d'organisme)

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

Conseil québécois des ressources humaines en tourisme (CQRHT)

Mme Girard (Adèle): Bonjour. Pourquoi le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme a décidé de se prononcer? Parce qu'on est un comité sectoriel de main-d'oeuvre de l'industrie touristique, parce que notre mission est de hausser le niveau de professionnalisme dans l'industrie touristique et que, nous, on considère que l'industrie du taxi est un élément important de l'industrie touristique parce que les chauffeurs jouent un rôle de premier plan dans l'accueil des visiteurs et dans la promotion touristique.

Sur quoi on se prononce? On ne se prononcera pas sur les permis; honnêtement, on ne connaît rien là-dedans. Ça fait qu'on ne pourra pas vous aider à faire votre carré au sujet des permis.

M. Chevette: Vous apprenez vite, vous.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Girard (Adèle): Sur quoi on se prononce? Sur l'objectif de la réforme qui nous touche le plus, c'est-à-dire améliorer la qualité des services à la clientèle et leur adéquation aux besoins. Pour nous, c'est un élément important. Et l'autre élément qui nous touche plus particulièrement, c'est les propositions 7 et 8, qui touchent la formation professionnelle des chauffeurs. Donc, c'est sur ces deux éléments là qu'on entend se prononcer.

Sur quoi s'appuie-t-on pour se prononcer? Sur un profil de compétence fondamentale qui a été fait pour la profession de chauffeur de taxi, sur des normes de compétence nationale pour l'industrie canadienne du tourisme, chauffeurs de taxi, et sur une étude comparative des programmes de formation des chauffeurs de taxi pour le Québec, les normes de compétence nationales et les programmes de formation qui existent à l'extérieur.

Peut-être qu'on rêve un peu en couleur, mais je vais vous donner une mise en situation que, peut-être, un jour, on voudrait voir dans l'industrie du taxi au Québec. Et je vous dis, je ne l'invente pas, la mise en situation, c'est arrivé à une de mes collègues de bureau qui était, de l'aéroport à New York, entre l'aéroport et son hôtel. Le chauffeur lui a demandé: Quelle est votre musique favorite? La personne, ma collègue de bureau, a été très étonnée de se faire demander pourquoi on lui demandait sa musique favorite. On lui a offert: Est-ce que vous voulez entendre de la musique classique, du jazz, de la musique populaire, Céline — un bon choix? Et on lui a dit: Est-ce que vous aimeriez prendre une boisson gazeuse? Quel est votre journal? Et le transport entre l'aéroport et l'hôtel lui est apparu beaucoup plus rapide. Et inutile de vous dire que le pourboire a été beaucoup plus généreux qu'à l'habitude.

Donc, on croit qu'effectivement l'amélioration du service à la clientèle par l'établissement de standards augmente la reconnaissance et la crédibilité de l'industrie. Pour nous, c'est un enjeu. On ne peut pas parler de

crédibilité d'industrie sans augmenter le professionnalisme des gens qui y travaillent. Ça donne une meilleure image pour notre destination et ça augmente la satisfaction de la clientèle. Et, quand on dit augmenter le professionnalisme dans l'industrie, notre mission, comme comité sectoriel, ce n'est pas uniquement de faire ça pour les vœux pieux mais beaucoup pour augmenter le profit des entrepreneurs mais aussi des travailleurs dans cette industrie.

Nous croyons que dans votre rapport, quand on fait référence au client, le client touriste a été oublié. Votre documentation fait beaucoup référence au client résident du Québec, aux personnes handicapées, aux personnes âgées, mais tout le client touriste, c'est un client qui a été complètement, à notre point de vue, oublié. Et nous considérons que, si on aligne les besoins de la clientèle sur les besoins de la clientèle touristique, tous les Québécois vont être gagnants parce que le client touriste est plus exigeant.

Donc, quant à nous, pour ce qui est de la formation professionnelle, on constate qu'il y a deux éléments dans la formation professionnelle: la formation de base et la formation technique. Il nous apparaît important de placer... Et c'est les éléments, des connaissances suffisantes de l'arithmétique ainsi que du français et de l'anglais dans certaines régions, et, quand on parle de l'anglais, on parle principalement de Montréal et de Québec où il y a une forte concentration de clientèles touristiques. Mais cette connaissance de base, là, il ne faut pas l'éliminer. Il est faux de dire qu'il est possible d'être chauffeur de taxi sans avoir ces compétences de base, et jusqu'à présent on a toujours vu que l'exclusion, les portes d'entrée n'ont été faites que financièrement. Et, si les portes d'entrée étaient faites principalement par la compétence des chauffeurs, il y aurait peut-être des éléments intéressants pour permettre aux gens de bien gagner leur vie.

Un autre élément par rapport à la formation, on fait référence à la formation technique. Et, quand on parle de formation technique, on parle de connaissances techniques liées à la fonction de travail et aussi les attitudes, les habilités, les connaissances et aussi les services à la clientèle.

Donc, les propositions quant à la formation de base, le CQRHT propose qu'un processus de qualification de base, incluant les langues première et seconde de même que le calcul, basé sur le profil de compétences fondamentales du chauffeur de taxi, soit instauré pour s'assurer que tout chauffeur de taxi, qu'il soit nouveau ou expérimenté, soit en mesure d'exercer efficacement son métier.

Donc, ce qu'on dit, pour éviter que ça soit compliqué puis que ça soit simple d'application, on pense qu'un examen standardisé pour le calcul et le français et la langue première pourrait être administré par les commissions scolaires, et ça peut être partout disponible au Québec. Il n'y a pas une région du Québec qui n'est pas capable d'administrer un examen de ce type-là. Et pour ce qui est de la langue seconde, on a développé avec Télé-université une échelle linguistique qui détermine le niveau

d'anglais et de français nécessaire pour occuper cette fonction. Donc, tout ça, c'est déjà existant. Il s'agit tout simplement de trouver des façons de l'appliquer.

Pour ce qui est de la formation technique, à notre point de vue, elle est en deux volets: service à la clientèle, et le programme Taxi Ambassadeur, qui est d'excellente qualité, nous apparaît important à maintenir. Ce qu'on vous dit par contre, c'est que ce programme-là, on a, de notre côté, comme organisme, un programme service à la clientèle qui est disponible partout au Québec. Peut-être en jumelant nos formateurs avec les vôtres, on arriverait à rendre ce cours-là plus rapidement disponible dans toutes les régions.

Et pour ce qui est des techniques liées à la réalisation de la fonction de travail, en tout cas, c'est clair qu'on appuie la proposition 8 de rendre la formation se rapportant au transport des personnes handicapées et à Taxi Ambassadeur obligatoire pour chauffeurs d'expérience qui desservent des territoires où la formation des nouveaux chauffeurs est obligatoire et suggère de la rendre obligatoire à l'échelle provinciale. On est d'accord avec cette proposition-là, mais on trouve que quatre ans, c'est beaucoup trop. En service à la clientèle, excusez-moi, tous les quatre ans, il faut recommencer minimalement à neuf, et ce, pour l'ensemble des travailleurs de l'industrie touristique.

• (10 h 20) •

M. Chevette: Du recyclage.

Mme Girard (Adèle): Du recyclage. Donc, si on se dit qu'on le fait une fois, il faudrait que, d'ici deux ans, on réussisse à former tout le monde, puis après on fait des mises à jour. Pensez que quelqu'un qui a suivi son cours il y a six ans en service à la clientèle, il est encore «up-to-date», c'est comme de croire que... il y a quelque chose là-dedans qui... ne pas comprendre qu'est-ce que c'est en termes de service à la clientèle. Il y a vraiment des nouvelles façons de travailler, des nouvelles tendances qui se dégagent. Et, si on dit que c'est des partenaires de l'industrie touristique, il faut appliquer un peu la même logique que dans cette industrie-là. De plus, on suggère — c'est ça — le rafraîchissement aux quatre ans. Et on dit que c'est important de connaître le territoire. Vous en faites mention. Vous faites beaucoup mention du territoire géographique; nous, on rajoute une dimension qui est le territoire qu'est-ce qui se passe à ce moment-là dans la ville où on est arrivé.

Ce n'est pas très compliqué pour un chauffeur de taxi — en tout cas, je parle peut-être beaucoup par rapport à Montréal... Je suis une utilisatrice de taxi à Montréal et je peux vous dire que ce n'est pas si compliqué ça de ramasser des *Voir* ou des *Mirror* — je crois, anglais — pour donner aux clients. C'est gratuit, et, si le client veut avoir cette information-là... Il y a beaucoup d'éléments simples, de trucs à donner aux chauffeurs pour améliorer leur performance.

On dit aussi que dans les régions du Québec cette connaissance d'une industrie touristique pourrait être faite via les offices de tourisme locaux. Il y a ce qu'il faut pour

supporter l'industrie. Il suffit simplement de faire les liens. L'industrie du taxi est associée à l'industrie du transport et travaille en vase clos avec l'industrie du transport. Donc, je pense qu'il y a des liens à créer avec d'autres partenaires.

Pour ce qui est des propositions au plan technique, on dit que c'est à peu près — je vais peut-être dire une... — c'est probablement les gens qui, en formation, ont le plus le temps pour s'autoformer. Il y a peu de gens qui, dans leurs conditions de travail, ont le temps de lire, ont le temps de prendre connaissance de ce qui est disponible. En tout cas, dans mon temps de travail, c'est rare que j'ai le temps de lire le journal avant de commencer ma journée. Donc, il y a des éléments importants, de dire: Profitons de cette réalité-là qui est liée à l'emploi pour suggérer plutôt un programme de reconnaissance professionnelle qui utilise l'autoformation comme base de travail et faire en sorte que ça soit disponible partout.

C'est clair que le programme de Reconnaissance professionnelle, c'est des systèmes qui sont peu connus au Québec. Au Québec, on a une habitude que la formation ça doit passer par les écoles. Je peux juste vous dire que, nous, on propose un programme qui s'appelle L'école de la vie enfin reconnue. Tout ce qu'on sait, il y a une partie qu'on apprend à l'école, mais il y en a beaucoup qu'on a appris ailleurs qu'à l'école. Et on dit: Le chauffeur de taxi a parfois des compétences et des connaissances importantes qui ne lui sont pas reconnues. Donc, il serait important de mettre à sa disponibilité des outils pour reconnaître ces compétences, et c'est une façon de valoriser la fonction.

Donc, le programme de Reconnaissance professionnelle vise à évaluer et à reconnaître la maîtrise des compétences liées à une fonction de travail. Il a été conçu par l'industrie du taxi, je vais être obligé de l'admettre, à l'extérieur du Québec, parce qu'au moment où ces programmes-là ont été développés le Conseil québécois n'était pas en force, donc on n'était pas partenaire de cette démarche-là, et c'est un processus d'autoformation puis d'évaluation à trois volets.

Ce qui fait la caractéristique du programme, c'est que les trois volets: dans un premier temps, il y a un examen théorique; dans un deuxième temps, il y a un élément de confirmation par un superviseur; et, quand il n'y a pas de superviseur, bien, c'est un processus d'autoévaluation. Mais la force du programme est le fait qu'il y a un client fantôme. Et ça, ça rajoute à la dimension pour évaluer, dans un examen, le savoir, le savoir-faire et le savoir-être.

Donc, il est certain que, pour nous, on appuie la réforme dans un contexte où ça va permettre d'améliorer les services à la clientèle. Il y a toute une dynamique dans le document, puis je peux vous dire que, pour quelqu'un qui, comme moi, n'est pas familière avec les permis, c'est complexe, et je conviens que les gens doivent penser qu'ils ont de la difficulté à tout comprendre. Mais pour nous, les enjeux, c'est d'augmenter la satisfaction des clients, qui va permettre de rehausser la réputation du service, qui va probablement faire en sorte de fidéliser la clientèle parce qu'on va avoir l'intention plus de prendre un taxi parce

qu'on se sait mieux traité, favoriser le respect des employés parce qu'on reconnaît leurs compétences, puis accroître la stabilité financière de l'employeur et de l'employé.

En gros, c'est les éléments qu'on voulait apporter à votre attention, puis je suis disponible pour vos questions.

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

M. Chevette: Je vous remercie, madame. C'est un mémoire intéressant. Je n'irais pas à me rendre à tous vos rêves, mais...

Mme Girard (Adèle): Ha, ha, ha! Mais ce n'est pas des rêves.

M. Chevette: Non, mais il y a une bonne partie, effectivement.

Mme Girard (Adèle): Moi, je peux vous dire, je trouve ça important d'ajouter un élément, puis j'ai peut-être été rapidement, on a, nous autres, des liens avec des partenaires, comme je vous dis, dans les autres provinces. Des programmes de reconnaissance professionnelle sont actuellement implantés en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique, et l'effet de ces programmes-là, c'est vraiment de rehausser la fierté du travailleur. Et ça, c'est important. On a beaucoup tendance à mettre l'accent sur les questions de permis, d'encadrement, mais, si les gens ne sont pas fiers de ce qu'ils font, en général on n'arrive pas à passer à travers des changements parce que ça passe par les personnes.

M. Chevette: Oui, il y a la fierté du conducteur, mais il y a aussi son rôle primordial comme premier intervenant avec le touriste.

Mme Girard (Adèle): Exactement.

M. Chevette: C'est souvent l'image que tu projettes. Moi, j'ai eu la chance de par mes fonctions, en 23 ans de vie politique, de faire plusieurs pays, puis ça se remarque quelqu'un qui est bien formé par rapport à quelqu'un qui ne l'est pas. Quelqu'un qui est bien formé, il va vous demander d'entrée de jeu: Êtes-vous ici pour la première fois? Bon. Si tu dis: Oui, il te montre tout en t'en allant. Il connaît les constructions historiques, il connaît le programme. Il va dire: Si vous avez une chance, allez voir. Il pique même ta curiosité pour que tu puisses visiter son pays. Et ça, c'est indispensable à mon point de vue. Et c'est à l'avantage aussi effectivement de la qualité des chauffeurs eux-mêmes, des conducteurs, des propriétaires eux-mêmes. Ils ne pourront pas s'objecter à ça. Et je suis sûr qu'ils sont assez intelligents, mais qu'ils soient à votre place ils vont dire qu'ils sont pas mal d'accord avec vous sur une bonne partie, là. Pas sûr que ça prend juste qu'à un cooler dans le taxi, là.

Mme Girard (Adèle): Je donne... C'est un exemple en disant...

M. Chevrette: Parce que, si tu commences avec un coke, ils vont finir par une bière; ça ne marche pas, ça.

Une voix: Un gin avec ça?

Mme Girard (Adèle): Mais une chose qui était... Je trouve peut-être que... C'était à titre d'exemple que je vous donnais ça parce qu'une chose qui est importante, c'est qu'il va falloir qu'au niveau des permis, en tout cas, à notre point de vue, c'est que, si... Pour implanter des programmes de formation, il faut qu'il y ait une incitation, c'est-à-dire que je pense que c'est peu réaliste dans cette industrie-là comme ça l'est par exemple dans l'industrie de la restauration de penser que les gens vont prendre de leur poche l'argent pour assurer leur formation. Il va falloir trouver une façon où... Et ça, ça vous appartient plus: Quelle mécanique peut être mise en place...

M. Chevrette: Ça peut faire partie des cours d'éducation permanente.

Mme Girard (Adèle): Oui, mais comment...

M. Chevrette: Il y a des possibilités d'organiser des choses, j'en suis convaincu, là-dedans. Il y a l'autre aspect sur lequel je suis d'accord avec vous également, c'est le transport des personnes handicapées. Ça aussi, c'est important de savoir comment. Parce que autrement... il y a des gens qui ont une autonomie certaine, au point d'être capable d'utiliser le taxi. Ce n'est pas tous des handicapés lourds.

Mme Girard (Adèle): Non.

M. Chevrette: Puis on parle de plus en plus de mobilité réduite, bien, si nos chauffeurs de taxi n'ont pas une certaine prédisposition en tout cas ou une disposition pour aider ce type de clientèle, ils vont verser continuellement dans le transport adapté puis on ne répondra jamais aux besoins. Et à mon point de vue, là, c'est le contraire, il faut que le taxi vienne s'approprier ou s'accaparer une portion importante, encore plus importante du transport adapté. Mais ça, ça suppose peut-être une formation de certains chauffeurs au niveau d'une flotte, je ne le sais pas, je n'ai pas les recettes miracles, là, mais il y a quelque chose à faire là.

Quand on se plaint, puis, là, je m'adresse... Il y a trois, quatre, il y en a six, visages, que je vois régulièrement à cette commission; c'est un peu à eux autres que je vais leur passer le message ce matin. Quand on veut s'accaparer ou conserver une part du marché de plus en plus importante, il faut s'adapter à ce marché, et s'adapter à ce marché, ça veut dire être capable de livrer la marchandise de qualité. Donc, il faut avoir une ouverture d'esprit pour accepter certaines contraintes au niveau de la formation. Si le message n'est pas compris,

je le répéterai, mais je suis persuadé d'ores et déjà qu'il est compris. Il faut faire quelque chose là-dessus, je suis d'accord avec vous.

Et il y avait un autre point dont je voulais vous parler, là, je l'ai perdu, j'y reviendrai. Mais je vous remercie de la part que vous apportez. Je pense que vous soulignez un aspect qu'on n'a pas développé bien, bien jusqu'à date. Il y a eu...

Mme Girard (Adèle): La formation Taxi Ambassadeur.

M. Chevrette: Non, Tourisme roule? Non, quelque chose du genre.

Une voix: Kéroul.

Mme Girard (Adèle): Kéroul.

M. Chevrette: Kéroul.

Mme Girard (Adèle): Ah! oui. Mais Kéroul fait la...

• (10 h 30) •

M. Chevrette: ...qui a parlé pour le transport handicapé, tourisme handicapé. Mais là c'est vraiment le tourisme en général, et je pense que c'est un apport. Aujourd'hui, je rendrai public, puisqu'il m'apparaît qu'il a fait l'objet d'un article de journal, me dit-on, que je n'ai pas lu encore, là, mais il y a eu un sondage au ministère des Transports, et on va le rendre public, puis j'espère qu'il ne sera pas pris dans le sens péjoratif, mais que ce sera dans un sens constructif. Et votre message de ce matin concorde bien avec ce que vous voulez faire et va corriger un paquet de situations, j'en suis sûr. Merci.

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

M. Bordeleau: Merci. Bon, d'abord, j'ai trouvé aussi le mémoire intéressant. Je pense que c'est une autre dimension qui doit être envisagée et qui fait partie de l'ensemble du portrait. Vous faisiez référence, à un moment donné, à une étude comparative des écoles de formation au Québec.

Mme Girard (Adèle): Pas au Québec.

M. Bordeleau: Pas au Québec?

Mme Girard (Adèle): L'étude comparative des programmes de formation des chauffeurs de taxi et des normes de compétence nationales. Ce qu'on a voulu faire, c'est, à partir des programmes de formation qui existent au Québec, voir si on était dans la même... si ça permettait de couvrir la norme de compétence qui a été développée avec les partenaires canadiens. Donc, on a étudié pour voir... Et il y a des éléments de comparaison pour permettre la partie que je qualifierais de manquante.

M. Bordeleau: O.K. Non, c'est ça. C'est que je pense que, dans les écoles au Québec, c'est relativement semblable d'une école à l'autre, les trois écoles de formation pour le taxi. Mais c'est quoi, vos conclusions, quand vous faites la comparaison entre la formation qui se donne actuellement au Québec et ce qui se donne ailleurs? C'est quoi, les éléments principaux de différence?

Mme Girard (Adèle): Je dirais, les éléments principaux, c'est que... Le programme de formation qui est donné au Québec est d'excellente qualité. Le problème, c'est combien qu'il y a de chauffeurs de taxi qui passent à travers ces écoles de formation là. La question est peut-être compliquée, mais, si on regarde, le programme lui-même est de bonne qualité. La même chose avec... On a analysé le dossier Taxi Ambassadeur, qui est aussi une formation qui est bien faite. Le problème, c'est qu'il faut toujours... La question de la formation continue ne fait pas partie de cette industrie-là. Je pense que c'est les éléments.

Et l'autre élément, c'est que la formation, si je compare avec le programme de Reconnaissance professionnelle, il n'y a aucune... Quand on regarde le programme de Reconnaissance professionnelle, il y a un tiers qui porte des jugements, ce qui n'est pas le cas... La personne finit son cours, elle commence à travailler puis, après ça, c'est fini. C'est un peu comme... Elle est bonne pour le reste de ses jours. Ça serait étonnant que... Je ne sais pas, moi, dans beaucoup milieux, quand on étudie, bien on n'a pas le choix. Vous êtes dans un secteur. Je suis sûre que vous avez des mises à jour continues de ce qu'il faut savoir. Et c'est un peu comme si c'est présenté comme des fins. Dans les autres programmes, disons qu'il y a plus de mises à jour continues, mettons.

M. Bordeleau: O.K. Les deux éléments, au fond, auxquels vous faites référence, c'est le fait que ce n'est pas tous les chauffeurs qui ont de la formation, et l'autre élément, c'est l'élément du recyclage qui devrait être intégré dans un processus de formation où il y a à l'occasion... Le recyclage, il se ferait à quel rythme?

Mme Girard (Adèle): Ça, je pense que ça dépend beaucoup des caractéristiques des régions. Je pense que, dans certaines régions, compte tenu que la clientèle change, la clientèle évolue, il faut adapter les recyclages aux besoins des clientèles. M. Chevrette faisait référence à la réalité des personnes handicapées. Si, dans un secteur donné, on construit une nouvelle bâtisse, un centre, par exemple, de personnes âgées, ça serait important que, pour les gens qui desservent cette région-là, la formation suive. On ne peut pas donner des choses en disant que c'est partout pareil, de la même façon, en tout temps. Les gens qui desservent les aéroports ont besoin d'une compétence, je dirais, touristique nettement supérieure aux gens qui desservent un endroit où on ne voit pas quatre clients touristes par année.

Donc, il y a une formation de base qui doit être la même partout. Pour ce qui est du recyclage, ça dépend beaucoup des besoins qui sont régionaux. Là-dessus, il y

a des éléments à faire en fonction des services de formation continue qui existent partout au Québec.

Donc, ce n'est pas un problème, je dirais, de disponibilité des ressources, c'est un problème qu'on n'a jamais fait le lien entre, je dirais, l'industrie touristique et l'industrie du transport. C'est comme si on fonctionnait dans des petites boîtes à part en vase clos. Et c'est de faire le lien qui m'apparaît peut-être un élément intéressant pour améliorer.

Et je peux vous dire qu'il y a des cours qui se donnent actuellement à l'Association des restaurateurs du Québec. Ils n'arrivaient pas à intéresser les serveurs à augmenter le service à la clientèle. Ils ont appelé le cours Augmentez vos pourboires. La salle s'est remplie. Bien, je pourrais dire la même affaire avec l'industrie du taxi. Si on donne aux gens les trucs qui font qu'ils vont augmenter leurs pourboires, ils vont augmenter leurs revenus. Tout le monde comprend ça. Donc, c'est une réalité de dire: Bon, bien, la formation, c'est fait aussi pour être plus performant et pas juste pour... On a une image de la formation comme à la petite école, pour taper sur les doigts des gens, mais la formation, c'est un élément pour être plus performant puis plus efficace dans une industrie qui est en haute compétition.

Actuellement, vous avez décidé par réglementation, depuis des années, que l'industrie du taxi, c'est les permis qui font qu'on exclut des gens. Mais, si c'était la compétence qui fait qu'on exclut des gens, on aurait tout à fait une autre industrie. Mais ça, c'est un changement fondamental. Ça serait peut-être moins payant, mais ça serait peut-être un élément intéressant pour les clients. Peut-être que je vais un peu loin, mais, en tout cas, c'est peut-être une piste pour arrêter de tourner en rond.

M. Chevrette: Qui ne risque rien n'a rien.

M. Bordeleau: L'autre élément auquel vous faites référence, c'est les connaissances de base, les compétences fondamentales, là.

Mme Girard (Adèle): Oui.

M. Bordeleau: Si je comprends bien, c'est les langues et l'arithmétique.

Mme Girard (Adèle): Les langues puis l'arithmétique. Dans l'arithmétique, il y a des... Si on regarde globalement, là, de se dire: N'importe quel chauffeur de taxi doit être capable de lire des mémos, compléter des reçus, moi, je peux vous dire que ça m'arrive fréquemment de prendre un taxi, on me donne le reçu tout simplement parce qu'on n'est pas capable de le compléter. Ça, c'est fréquent. Les gens connaissent la ville par cœur. Dans les petites municipalités, ils connaissent les villes par cœur. Mais, juste pour le plaisir, là, amusez-vous à demander un endroit dont il faut absolument savoir, connaître les rues pour le trouver, vous allez vous rendre compte qu'il y a des problèmes d'alphabétisation dans cette industrie-là. Ça n'empêche probablement pas beaucoup de

personnes de le faire de façon très efficace, mais il y en a, par exemple, que ça peut leur poser des problèmes.

Donc, comment on fait en sorte pour supporter ces gens-là, pour rehausser le niveau de compétences de base? Moi, je ne dis pas qu'il faut exclure tout le monde, là; je dis juste comment on fait en sorte pour rehausser le niveau de professionnalisme de l'industrie, les compétences de base: savoir compter, savoir écrire minimalement, savoir lire une carte. À Montréal, parfois, les gens... Moi, ça m'est arrivé de donner le petit guide de Montréal au chauffeur de taxi. C'est un peu anormal qu'il ne l'ait pas dans son coffre à gants. Ce n'est pas mon travail à moi, là, de connaître la... Donc, il y a des éléments comme ça qui devraient faire partie des outils de base du chauffeur de taxi.

M. Bordeleau: Mais, selon votre perception, il y a des problèmes d'alphabétisation et des problèmes de compétences, au fond, minimales en arithmétique dans certains cas?

Mme Girard (Adèle): Bien, je serais curieuse de faire passer un examen de compétences de base...

M. Bordeleau: Parce que le reçu qu'on...

Mme Girard (Adèle): ...à 20 chauffeurs pris au hasard sur 100, là. Je serais assez curieuse de faire le test.

M. Chevette: D'arithmétique?

Mme Girard (Adèle): Arithmétique. Des règles de trois, là, vous allez voir: Si ça prend 20 minutes pour faire tant de kilomètres, combien ça va prendre de minutes pour faire tant de kilomètres? Vous seriez curieux de voir les questions...

M. Chevette: Non, mais j'espère qu'ils sont capables de remettre le change sur un 10 \$ puis sur un 20 \$.

Mme Girard (Adèle): En général, oui. En général, je dirais que oui. Mais, quand les gens posent des questions par rapport aux monnaies étrangères, en général, il n'y a pas grand monde qui est capable de répondre. Et ça, quand tu comprends les principes... Des gens qui ont appris le système — excusez-moi, là — les vieux chauffeurs qui sont restés dans le système de milles, là...

M. Chevette: Qu'est-ce que vous avez contre les vieux, vous?

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Girard (Adèle): On doit pas mal être du même âge. Ça fait que je n'ai rien à dire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: Mais il est pas mal plus vieux que vous, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Girard (Adèle): Ou j'ai l'air plus jeune. Mais, en tout cas, tout ça pour dire...

M. Chevette: Ce que je perds en cheveux, je le gagne en front, moi.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Girard (Adèle): Il y a des éléments que... La température, les gens sont incapables de faire les transferts, et souvent des gens posent ces questions-là dans notre industrie. Ce n'est pas de remettre... Le change, en général, je pense que les gens sont capables de le faire, mais, si on veut ouvrir, là... Et, quand on regarde les compétences de base, vous avez exactement... puis ça supporte à quoi ça sert. C'est fait de façon rigoureuse, ce qui permettrait de faire un examen pour vérifier. Et, si la barrière à l'entrée, c'était ça plutôt que l'argent...

M. Bordeleau: Non, je comprends. Je comprends les compétences. Je ne mets pas en cause les compétences qui sont là. C'est juste la perception de la réalité actuelle sur laquelle je vous questionne.

Mme Girard (Adèle): La perception de la réalité, je ne vous dis pas que... Je serais curieuse de faire les tests. S'il y avait des partenaires qui étaient intéressés à ce qu'on regarde si on fait ces tests-là, ça serait intéressant de voir si effectivement il y a des problèmes. Mais ça serait étonnant qu'il n'y en ait pas. Compte tenu qu'on a des gens qui ne parlent ni français ni anglais, je serais curieuse de savoir comment ils feraient pour faire l'examen de français et d'anglais. Ça fait que, déjà, en partant...

M. Bordeleau: L'autre point que j'aimerais vous demander, c'est: Bon, étant donné que vous êtes dans l'industrie touristique, vous avez sûrement eu l'occasion de voir des études ou de faire des comparaisons entre l'industrie du taxi qui existe, par exemple, dans votre contexte à vous, au niveau touristique, dans différentes grandes villes du Canada, au fond, pensons à Montréal, Toronto, Vancouver. C'est quoi, la perception que vous avez là-dessus, sur l'industrie du taxi dans des centres comme ça? Est-ce que vous avez de l'information?

● (10 h 40) ●

Mme Girard (Adèle): Moi, je vais vous dire, l'information que j'en ai, c'est l'information des collègues qui font le même travail que moi dans les autres provinces. Et je pourrais vous dire que ça se ressemble. Les problèmes sont assez généralisés, parce que je pense qu'il y a une problématique de... Les gens, il faut qu'ils gagnent leur vie. Ils font beaucoup d'heures pour gagner leur vie, et ça a des incidences sur beaucoup d'éléments.

Je prends la Nouvelle-Écosse, je vous donne ça comme exemple parce que c'est probablement une des... qui ont le plus investi dans les personnes comme modification, parce qu'on fait beaucoup de... En tout cas, je lisais dans les journaux qu'on est convaincu que l'amélioration du taxi passe par le fait qu'on va avoir des voitures neuves. Bien, moi, je pense qu'on peut avoir des voitures neuves puis des épais qui les conduisent puis on peut avoir des vieilles voitures puis des gens très intelligents qui les conduisent. La preuve, c'est dans les hôtels. Un hôtel quatre étoiles, ça ne vous donne pas la garantie d'un service quatre étoiles. C'est la garantie que la bâtisse vaut quatre étoiles. Et ça, il faut faire attention. Je pense qu'il faut lier... Augmenter le service à la clientèle, ça peut passer par l'amélioration des voitures, mais ce n'est pas automatique. Mais souvent on fait ce lien-là: si les voitures sont plus belles, les chauffeurs vont être de... Moi, j'ai de la difficulté avec cette adéquation-là. Peut-être que c'est vrai pour des gens, mais...

C'est sûr qu'un problème qui est soulevé par le tourisme, et ce, partout — et ça, je vous dis, c'est le tourisme qui le soulève — c'est le fait de ne pas pouvoir choisir son taxi. Et ça, c'est un problème qui est soulevé, réel. Si je décide d'aller dans un hôtel, bien on ne décide pas que je vais à tel hôtel parce que c'est à son tour à avoir un client. C'est impensable, cette idée-là. Imaginez-vous, j'arrive à Montréal, je prends le taxi, le premier, il m'amène à tel hôtel. Cet hôtel-là, on le remplit. Après, on remplit le suivant, puis après on remplit le suivant, puis après... Imaginez-vous, là, l'image. Mais c'est ça que les gens ont de la difficulté à comprendre parce qu'on est dans un contexte où les gens sont habitués de choisir, mais on ne choisit pas son chauffeur de taxi.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez, dans vos données, des études comparatives des tarifs de taxi dans les différentes provinces canadiennes?

Mme Girard (Adèle): Non.

M. Bordeleau: Vous n'avez pas ça?

Mme Girard (Adèle): Non. Ça, je pense que... Nous autres, comme je vous dis, on n'a pas analysé l'industrie comme... On se préoccupe plus de la dimension qui est plus reliée aux ressources humaines. Mais je peux vous dire que, à Vancouver — vous avez suivi — ils ont implanté le système de reconnaissance professionnelle à l'aéroport. Je dois vous dire qu'ils ont eu des problèmes puis des...

M. Chevette: On va en avoir nous autres aussi.

M. Bordeleau: Juste une information. Je pourrais demander au ministre: Est-ce que vous avez, au niveau du ministère, des études comparatives des tarifs de taxi dans les différentes provinces?

M. Chevette: C'est par ville.

M. Bordeleau: Par ville. Oui, oui, par ville.

M. Chevette: Mais on pourrait vous le fournir.

M. Bordeleau: Mais ça pourrait être déposé à la commission?

M. Chevette: Oui.

M. Bordeleau: O.K. Ça va.

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

M. Boucher: J'ai deux petites questions. Parlant de formation puis d'image qu'on projette, là, est-ce que vous pensez que les chauffeurs de taxi, je parle particulièrement à Montréal, s'adressent d'abord en français à la clientèle pour donner une image du Québec dont la langue d'usage est le français?

Mme Girard (Adèle): Je pense que la personne va s'adresser en premier dans la langue dans laquelle elle est le plus à l'aise. Je pense qu'instinctivement le Québécois de souche ou la personne dont la langue première, c'est le français, va s'adresser en français. Est-ce que c'est vrai, généralisé? C'est embêtant, parce que je ne pense pas qu'il y a des études qui ont été faites systématiquement à savoir si le chauffeur de taxi, quand il prend un client à Dorval, dit bonjour au client avant de dire «welcome». C'est une question qui est embêtante. Il faudrait peut-être le faire à partir de la langue première des chauffeurs de taxi, c'est quoi, puis extrapoler, parce que je ne pense pas que les Québécois ou les gens dont la langue première... de souche s'adressent en anglais pour débiter.

M. Boucher: La langue étant un véhicule important pour donner l'image.

Mme Girard (Adèle): Oui.

M. Boucher: J'ai une autre question. Le Conseil québécois des ressources humaines en tourisme, est-ce que ça a des liens avec les associations touristiques du Québec?

Mme Girard (Adèle): Oui. À titre d'exemple, le président du Conseil québécois des ressources humaines en tourisme est président de l'ATR de la Montérégie, l'Association touristique de la Montérégie, et vice-président de la l'ATRAQ, qui est le regroupement des ATR. Donc, ils sont membres comme les autres associations sectorielles, comme l'Association des hôteliers, l'Association des terrains de camping, l'Association des pourvoyeurs. Les centrales syndicales aussi sont membres du Conseil québécois des ressources humaines en tourisme. Donc, c'est vraiment le comité sectoriel de l'industrie touristique.

M. Boucher: Je vous pose la question parce que les produits touristiques au Québec, selon les régions,

évidemment sont promus par les associations touristiques sur le marché extérieur.

Mme Girard (Adèle): Les ATR, oui.

M. Boucher: Alors, évidemment, si tous les chauffeurs de taxi de la région de l'Estrie, par exemple, connaissaient bien les...

Mme Girard (Adèle): Les Cantons-de-l'Est, quand on parle de... Ha, ha, ha!

M. Boucher: Moi, je parle de l'Estrie. Vous pouvez parler des Cantons-de-l'Est. Ce n'est pas la région administrative.

M. Chevette: C'est parce qu'elle est de mon âge.

M. Boucher: Ah! elle est de ton âge. Ha, ha, ha! Alors, de l'Estrie, s'ils connaissaient bien les produits touristiques de notre région, ils seraient capables évidemment d'en parler aux gens qu'ils accueillent, n'est-ce pas?

Mme Girard (Adèle): Oui. D'ailleurs, c'est pour ça qu'on dit que, dans chacune des régions, on a la porte d'entrée pour le faire en faisant le lien entre les offices de tourisme locaux ou les associations touristiques régionales et les chauffeurs de taxi.

Il faut savoir qu'il y a des chauffeurs de taxi, dans une région comme l'Estrie que je connais très bien, il y en a...

M. Boucher: Vous la connaissez bien?

Mme Girard (Adèle): J'ai habité 15 ans dans le comté voisin. J'étais dans Orford, donc c'est un...

M. Boucher: Orford, c'est en Estrie. Ha, ha, ha!

Mme Girard (Adèle): Bien, c'est dans les Cantons-de-l'Est touristiques et l'Estrie administrative.

M. Boucher: Voilà, voilà.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Girard (Adèle): Tout ça pour dire que c'est avec les grandes villes, c'est dans les villes où il y a des taxis. Il y a des taxis à Magog, à Sherbrooke, mais il n'y a pas de taxi à Bonsecours, on s'entend.

M. Boucher: Non, mais il y en a à Windsor, il y en a à Valcourt.

Mme Girard (Adèle): Oui, oui. Mais, en général, quand il y a des taxis... Bien, à Valcourt, il y en a un, là. Bon.

M. Boucher: Bien oui, mais, tu sais, il y en a un. Justement parce qu'il y en a un.

Mme Girard (Adèle): Dans ces régions-là, les liens avec les offices sont faciles à faire. Actuellement, ils ne sont pas faits, et c'est ça qui est étonnant. Des choses aussi simples, pourquoi ce n'est pas fait?

M. Boucher: O.K. Je vous remercie, madame.

Mme Girard (Adèle): Ça me fait plaisir.

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

M. Chevette: Moi, je veux juste vous remercier de votre collaboration. Je vais demander au ministère effectivement de créer un comité de travail pour bâtir un programme qui est adaptable bien sûr dans certaines régions pour plusieurs parties, mais le cadre du programme, lui, il peut être effectivement intéressant. On va essayer de faire en sorte que la difficulté d'application soit moins grande que dans certaines provinces de l'Ouest.

Mme Girard (Adèle): Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, madame. Parfois, on a l'impression d'avoir tout entendu, parce que vous êtes le 33e organisme devant cette commission depuis qu'on a commencé nos travaux, mais vos propos ont été fort intéressants. Merci.

Mme Girard (Adèle): Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite les représentants de Ricon Canada à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, je demande au représentant de bien vouloir s'identifier, ainsi que la personne qui l'accompagne.

Ricon Canada inc.

M. Lavallée (Serge): Bonjour, M. le Président, M. le ministre, MM. les députés. Mon nom est Serge Lavallée, je suis le directeur ventes/marketing de la compagnie Ricon Canada. Je vous présente M. Jean-François Viau, directeur régional ventes Canada et représentant une entreprise au sein du Comité technique de la CSA pour le D-409 et également vice-président de l'Association nationale des centres d'adaptation. M. Marcel Tremblay, président et cofondateur de Ricon Canada, ne peut être présent parmi nous. Il s'en excuse.

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

M. Lavallée (Serge): Merci. Alors, dans un premier temps, nous tenons à remercier la commission de nous recevoir et nous offrir cette tribune pour nous exprimer.

D'emblée, il m'apparaît important de vous présenter en quelques mots l'entreprise Ricon, ce qui permettra à tous de mieux comprendre notre intervention et nos positions en ce qui a trait au transport adapté. Ricon Canada est une entreprise québécoise dirigée par les frères Tremblay du Lac-Saint-Jean depuis maintenant 25 ans. Elle est reconnue mondialement comme un chef de file. Sa notoriété provient du fait que sa mission envers les personnes à mobilité réduite s'est orientée vers la production d'un véhicule automobile d'apparence agréable offrant une entière sécurité et pour ses occupants et pour les autres usagers du réseau routier en se conformant principalement aux normes canadiennes de sécurité pour les véhicules automobiles, peu importe le type d'équipement installé et/ou modifié dans ledit véhicule. Actuellement, nous détenons un contrat de 650 véhicules-taxis modifiés pour le transport adapté avec la California Transit.

Notre intervention ici, devant cette commission, ne sera donc pas au niveau de l'encadrement légal, donc au niveau de la tarification, au niveau des permis, mais plutôt au niveau de l'encadrement social et économique, et de vous informer sur ce secteur d'activité tel que vécu par les chauffeurs de taxi et les usagers qui sont également nos clients.

• (10 h 50) •

La situation actuelle. Certainement que d'autres intervenants vous ont signifié le manque flagrant de taxis adaptés, de la difficulté à obtenir un service d'un niveau de qualité intéressant, de la planification 48 heures à l'avance pour obtenir le service du transport adapté, et j'en passe. Nous assistons régulièrement aux conférences qui sont données par diverses associations telles que L'ARUTAQ et autres, et ce qui revient principalement au niveau des usagers concerne le service à la clientèle et la disponibilité du service lui-même.

Aujourd'hui, on dénombre 500 municipalités qui n'ont aucun service de transport adapté. Seize commissions intermunicipales de transport n'ont pas de plan de développement de transport adapté. Mais encore plus incroyable, les chauffeurs de taxi qui sont mandatés pour effectuer le transport adapté ignorent tout de ce mode de transport et, par conséquent, ont une méconnaissance de la clientèle ou à tout le moins ne cherchent pas à s'informer à ce sujet. Et pourtant, il y a actuellement plus de 900 000 personnes au Québec atteintes d'une déficience qui pourraient mieux s'intégrer à la société en matière d'éducation, marché du travail, bénévolat, etc., si les infrastructures du transport adapté étaient mieux définies.

Lorsque vous écoutez les propos des différents intervenants vous racontant tous les inconvénients qu'ils vivent dans les grands centres, par surcroît, vous conviendrez qu'en région ce n'est guère mieux. À Montréal, certains véhicules-taxis circulent actuellement avec une vignette indiquant «transport adapté» alors que ces

véhicules sont en fait des voitures-taxis ordinaires n'ayant aucune modification pour transporter une personne en fauteuil roulant.

Sans nécessairement généraliser, les propos de nos clients à l'égard des chauffeurs de taxi ne sont guère flatteurs. Nous pourrions vous citer toutes sortes d'anecdotes, telles qu'un chauffeur qui n'a pas pris le temps d'attacher un fauteuil roulant dans son véhicule, un autre qui a vu le fauteuil roulant être littéralement lancé dans le coffre arrière de l'auto-taxi.

Bien que certains groupes de chauffeurs suivent une formation de base, le malaise est beaucoup plus profond. La formation n'est qu'un élément de l'ensemble de la solution. Il faut principalement trouver la cause avant la solution pour éventuellement mettre en place les mécanismes qui permettront une amélioration de la qualité du service offert à la clientèle du transport adapté. Il est clair que ces personnes, puisqu'elles prennent plus de temps à prendre place dans le véhicule, sont malheureusement mal servies, le chauffeur s'imaginant qu'il a perdu pratiquement une autre course avec un autre client.

Si les chauffeurs comprenaient l'envergure de ce marché, ils offriraient une meilleure qualité du service. À titre d'exemple, la STCUM est allée en appel d'offres cet été. La première fois, pour avoir 30 véhicules-taxis pour le transport adapté, résultat: six soumissionnaires, dont quatre n'étaient même pas conformes. La seconde fois, la STCUM a réduit ce nombre à 20 véhicules: seulement 24 soumissionnaires ont répondu, 24 individus pour 20 véhicules alors qu'il y a plus de 4 500 véhicules-taxis dans la région de Montréal. Le contrat leur octroyait une somme de 45 000 \$ annuellement pour 25 heures de travail semaine. La semaine normale de travail, selon les normes du travail, est de 41 heures-semaine. Alors, si les chauffeurs travaillaient à tout le moins le 16 heures de plus semaine uniquement pour le transport adapté, on peut croire que leurs revenus seraient certainement supérieurs.

Depuis 1994, les nouveaux chauffeurs de taxi de la région de Montréal doivent, pour obtenir leur permis de travail, suivre une formation de 60 heures portant sur différents thèmes dont le transport des personnes handicapées. Sur les 60 heures de formation, combien d'heures ceux-ci ont-ils consacrées à cette clientèle particulière? Quel est le nombre de chauffeurs qui étaient en poste avant 1994? Ceux qui ont suivi ce cours, si on leur faisait passer un test aujourd'hui, quel serait leur taux de réussite? Voilà autant de questions qui, nous croyons, méritent réflexion.

Notre recommandation, tel que nous l'avions soumis, serait de... un cours de nature générale, tel que la STCUM offre actuellement, à l'ensemble des chauffeurs de taxi, et évidemment à tous les nouveaux. Puis, pour ceux qui désirent vraiment offrir un service adéquat pour les personnes à mobilité réduite, un cours spécialisé comportant deux volets: le premier orienté sur la clientèle elle-même; le second sur les équipements des véhicules adaptés, ceci dans le but de maximiser l'utilisation des équipements tout en réduisant les bris occasionnés par un mauvais usage de cet équipement.

Donc, au même titre que les nouveaux chauffeurs d'autobus assignés au transport adapté, on ne laisserait pas le chauffeur de taxi livré à lui-même. Cette formation serait bénéfique et pour le chauffeur et pour l'usager. Puis, afin de conserver les acquis pédagogiques, planifier un cours de recyclage aux deux ans. Ainsi, la Commission pourrait exercer une certaine forme de contrôle envers les chauffeurs qui n'auraient pas respecté cette formation. Bien que cela puisse sembler lourd au niveau de la formation, il n'en est rien comparable avec l'Angleterre où la formation s'échelonne sur 18 mois. Par conséquent, il est clair qu'une formation bien structurée, régulièrement reprise selon un processus clairement établi, donnerait de meilleurs résultats.

Notre deuxième intervention concernera principalement le type de véhicule approprié. Il est faux de croire que les véhicules adaptés ne sont pas suffisamment résistants, que les équipements se détériorent vite. À prime abord, il faut faire la distinction entre les bris sur les véhicules d'origine et les bris sur les équipements adaptés. Évidemment, la nature humaine étant ainsi faite, il est toujours plus facile de jeter le blâme sur quelque chose que l'on ne connaît pas ou que l'on connaît peu. Initialement, si vous avez acheté le bon outil de travail, vous devriez bien performer. Par contre, si vous cherchez à faire des économies de bouts de chandelles, vous risquez d'éprouver certains ennuis. Et c'est ce qui s'est passé par le passé avec ce véhicule, dans la région de Montréal principalement.

Actuellement, la flotte de taxis se compose principalement d'autos, les fourgonnettes demeurent un nouveau mode de transport. Par conséquent, les chauffeurs doivent se procurer une fourgonnette construite pour un usage commercial, ce qui coûte légèrement plus cher qu'une fourgonnette construite pour un usage privé. Nous avons des clients qui opèrent des compagnies de taxis et, sur nos recommandations, se sont procurés le bon mode de véhicule. Ces derniers n'ont pas connu de difficultés majeures. Le California Transit fait en moyenne 4 400 courses par jour avec les véhicules adaptés que nous leur avons construits et se montre très satisfait de l'activan, notre véhicule à plancher abaissé.

Le coût d'achat est légèrement supérieur entre la fourgonnette et une automobile. Évidemment, l'adaptation vient augmenter le coût total d'acquisition. Les chiffres de la STCUM indiquent qu'ils font sur semaine près de 3 000 déplacements quotidiens par taxi. Les chauffeurs sont les premiers fautifs. À la STCUM, ils ont un contrat garanti de 45 000 \$ par année pour seulement 25 heures de travail semaine alors qu'ils peuvent avoir des revenus bien supérieurs s'ils font le moins de la sollicitation auprès de différents organismes. On parle ici de CLSC, de CHSLD, de centres d'hébergement, de centres d'accueil. Ces chauffeurs sont des PME.

Par ailleurs, ces véhicules qui sont adaptés pour recevoir des fauteuils roulants peuvent également desservir une clientèle régulière. Toutefois, les chauffeurs ont peu de vision à ce sujet. Toutes les personnes ayant des problèmes de mobilité sont des clients potentiels pour ce

type de véhicule au même titre que les gens du troisième âge ou les personnes souffrant d'obésité qui éprouvent certaines difficultés à s'asseoir sur la banquette arrière d'une auto-taxi. Le taxi adapté de type fourgonnette à plancher abaissé offre tous ces avantages d'accessibilité à toutes les personnes que nous venons d'énumérer.

La problématique du transport adapté. Il existe des normes de sécurité en ce qui a trait à la modification d'un véhicule pour le transport adapté. Malheureusement, il n'y a personne pour le contrôler. Concrètement, deux problématiques sont à souligner: primo, les chauffeurs sont ignorants de ces normes et se procurent des véhicules qui parfois répondent partiellement aux normes; secundo, ils ne sont pas prêts à investir dans des équipements afin d'assurer un minimum de sécurité et de confort à leurs clients.

Ainsi, vous pouvez voir, à l'aéroport de Montréal, qui a octroyé un contrat ce printemps: un véhicule adapté ayant un toit surélevé avec une rampe présentant un angle d'inclinaison très élevé; un autre véhicule avec un demi-plancher abaissé qui offre, par conséquent, très peu d'espace de manoeuvrabilité à l'intérieur du véhicule; un troisième avec un système de rétention pour le fauteuil roulant qui n'est même pas sécuritaire. Bon. Nous avons cité comme exemple ADM. Nous ne voulons certainement pas faire le procès d'ADM, nous voulons surtout souligner le côté positif de leur démarche puisque cet organisme, pour la première fois, a émis un appel d'offres spécifiant certains critères pour le transport adapté. Nous aurions pu citer parallèlement la STCUM qui vient d'octroyer ses contrats dernièrement, mais le problème demeure au niveau de chauffeurs qui bien souvent n'ont aucune notion sur les normes à respecter. Ils désirent faire du transport adapté, mais en espérant que le client va s'attacher lui-même.

Le ministre des Transports a déclaré au cours des derniers mois qu'il s'engageait à faire de la sécurité des usagers une préoccupation constante de tous les intervenants impliqués dans le transport. Rapidement, il faudrait légiférer pour mieux contrôler les véhicules adaptés et les équipements qui y sont installés. À tout le moins, les véhicules adaptés devraient être produits par un manufacturier reconnu par Transports Canada, au même titre que les manufacturiers automobiles tels que GM, Ford, Chrysler.

● (11 heures) ●

Certaines normes de sécurité devraient être exigées, telles que les normes sur la sécurité des véhicules automobiles canadiennes: 207 concernant l'ancrage des sièges; la norme 210 en ce qui a trait à l'ancrage des ceintures de sécurité; la norme 220, la protection lors de tonneaux; la norme 301, l'étanchéité du système d'alimentation du carburant; et la norme CSA-D409.

Par ailleurs, on a parlé, au cours de cette commission, de services à la clientèle qui laissent à désirer. Ce que les personnes à mobilité réduite demandent a priori, c'est un minimum de confort dans un véhicule-taxi. Seulement en réglementant les dimensions d'un véhicule adapté au même titre que l'emplacement qu'on considère pour un auto-taxi, ce serait déjà une première étape pour améliorer

le service à la clientèle. Ainsi, si on parle des dimensions pour une fourgonnette à plancher abaissé, on devrait penser au dégagement intérieur entre le siège du chauffeur et la banquette arrière, à une porte latérale côté passager, de 56 po, répondant ainsi à la norme ADA, à une rampe anti-dérapante ayant une largeur minimale de 30 po, avec une capacité d'au moins 325 kilos et un angle d'une inclinaison appropriée permettant à la majorité des personnes se déplaçant soit en fauteuil roulant, manuel ou électrique, soit en triporteur ou quadriporteur, d'accéder au véhicule. Finalement, afin de minimiser les coûts d'opération du véhicule, il devrait permettre l'accessibilité à deux personnes en fauteuil roulant.

Au niveau du développement du transport adapté, divers facteurs peuvent contribuer à l'accroissement du nombre de véhicules accessibles pour desservir la clientèle à mobilité réduite. L'émission d'un permis spécifique au transport adapté et à moindre coût pourrait intéresser un plus grand nombre de chauffeurs de taxi. Une implication sociale de chacune des municipalités à s'assurer que, sur son territoire, il y a un minimum de véhicules-taxis accessibles serait intéressante à regarder. Si on émettait l'hypothèse qu'un ratio de un véhicule accessible pour 20 000 habitants par agglomération servirait mieux la population québécoise, on se retrouverait avec environ 300 taxis adaptés, ou 4 % de la flotte de taxi, ce qui est loin encore de Vancouver, avec 30 % — mais le 30 % ici, je mets un bémol, et M. Viau pourra certainement vous l'expliquer tantôt lors de l'échange au niveau des questions — ou à Londres, avec 100 %. Mais, au moins, nous connaîtrions une certaine amélioration du service, et cela nous permettrait d'analyser les conséquences de cette démarche.

En résumé, ce que nous préconisons pour le transport adapté: une formation spécifique pour ceux qui désirent effectuer du taxi avec cette clientèle; l'obligation de suivre un cours de recyclage selon une période de temps donnée; un permis provisoire pour ces chauffeurs, le temps de se procurer un véhicule qui réponde aux normes du transport adapté; un règlement sur les véhicules-taxis adaptés au transport des personnes à mobilité réduite; lors de l'émission d'un nouveau contrat, s'assurer que les véhicules à plancher abaissé soient neufs; une vérification desdits véhicules par un organisme qui aurait juridiction sur le transport adapté; par la suite, un permis spécialisé, si le véhicule correspond bel et bien aux besoins du transport adapté, sinon, ce permis pourrait être transféré en permis conventionnel; afin de favoriser le développement de ce mode de transport, le coût d'acquisition du permis pourrait être moindre qu'un permis conventionnel, tout en éliminant les transferts possibles, vous avez un individu qui a la formation, donc, vous avez le permis qui suit l'individu; l'accessibilité au transport adapté par la présence d'un plus grand nombre de taxis sur le territoire du Québec, soit au prorata de la population par réglementation, soit par un autre mode de calcul laissé à la discrétion de la commission. Merci.

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

M. Chevette: Oui, merci. J'ai quatre petits points. Tout d'abord, un petit commentaire sur les exemples que vous donnez. Quelqu'un qui dépose brusquement le fauteuil dans la valise arrière, un air bête, il y en a partout. Je veux dire, ce n'est pas règle générale aux taxis. Ça peut être aussi bien dans un autobus. Ça peut être dans un véhicule adapté ou dans un taxi. Il y a du monde qui n'est pas courtois. Des gens qui sont enragés, tu ne sais même pas pourquoi. Donc, je ne suis pas ébranlé par cette partie de votre exposé, sauf que vous ne touchez pas à l'aspect bénévole dans les types de transport de personnes à mobilité réduite ou transport adapté.

Depuis le début, ce qui est ressorti le plus en commission, jusqu'à date, c'est quasiment ça: l'opposition entre les bénévoles puis le taxi. Vous n'en traitez pas, je comprends, parce que ce n'est pas nécessairement votre spécialité. Mais vous êtes dans le secteur; il faut profiter de votre présence pour scruter vos intentions. Personne ne nous parle non plus des taximètres dans les taxis. Le gars du Revenu est ici avec un autre. Ils sont deux dans la salle puis ils écoutent depuis début. Puis ils sont comme moi, ils disent: Coudon, tout le monde est pour parce que personne ne parle. Je ne sais pas si vous avez une idée là-dessus, vous nous le direz. Je vais vous poser toutes mes questions, là, puis après ça, vous vous défoulez à votre goût.

J'aimerais vous entendre aussi sur les coûts de la transformation d'un véhicule adapté. Parce que, si on veut arriver avec des mesures fiscales éventuellement, il faudrait au moins qu'on sache combien ça coûte, parce qu'ils nous ont dit que l'achat et l'adaptation, ça coûtait 52 000 \$, je crois. C'est-u vrai? C'a-tu de l'allure?

Quatrièmement, sur les normes. On n'est pas loin de vous autres, là. On a évolué beaucoup au ministère, et puis je dois vous dire que vos remarques sur les normes sont prises en compte, si ça peut vous consoler avant de vous défouler. Donc, allez-y donc sur les trois points que je vous ai donnés.

M. Lavallée (Serge): Alors, si vous voulez, on va tout de suite se défouler sur les normes. Ce que je vais faire plutôt, je vais demander à M. Viau de vous parler un petit peu de Vancouver au niveau des normes. On voit que, effectivement, c'est une problématique à travers le Canada, ce n'est pas seulement exclusif au Québec. Et par la suite, je vous reviendrai au niveau du coût de transformation. Oui, certainement qu'il y a des individus, comme vous dites, qui se lèvent le matin et ne devraient pas se lever, effectivement. Ça arrive dans tous les domaines. Mais au niveau du taximètre, rapidement, ce n'est pas vraiment de notre mandat en ce qui nous concerne en tant que manufacturier, plutôt que de s'assurer de la sécurité des véhicules et des usagers de la route à ce niveau-là. Alors, je vais laisser...

M. Chevette: Mais ça n'a pas une incidence sur vous? Par exemple, si je mets des taximètres dans les taxis, vous nous dites que ça ne nous regarde pas trop, mais ça pourrait peut-être vous aider? Vous n'y voyez pas un beau côté?

M. Lavallée (Serge): Remarquez que, nous, en ce qui nous concerne en tant que manufacturier, notre première préoccupation, c'est de s'assurer que les véhicules qui sont sur la route sont sécuritaires, que les équipements qui sont à l'intérieur de ces véhicules-là sont sécuritaires. Et malheureusement, le marché actuel ne nous donne pas cette dimension-là. Alors, on se rend compte facilement que les Québécois sont de très grands inventeurs, et, à tout le moins, on peut facilement concocter quelque chose et le mettre dans un véhicule, et il n'y a pas véritablement quelqu'un qui va s'occuper de s'assurer que cet équipement-là est sécuritaire. Et à ce moment-là, ça devient dangereux autant pour l'usager que pour les autres qui sont sur la route.

Alors, je cède la parole à M. Viau concernant les normes pour la ville de Vancouver, entre autres, qu'on entend parler à 30 %.

M. Chevette: Et les coûts, là. N'oubliez pas les coûts.

M. Lavallée (Serge): Les coûts? Je vous reviens avec ça, M. le ministre, immédiatement après.

M. Viau (Jean-François): Bonjour, merci beaucoup de me donner cette opportunité. Ça fait maintenant tout près de 10 ans que je voyage le Canada d'est en ouest, une opportunité que la compagnie m'a offerte, puis j'aime bien ça. Puis je suis un peu au courant aussi que le ministère travaille fort, parce qu'on travaille ensemble aussi sur ce dossier-là des normes. Je suis impliqué au niveau de la révision de la norme canadienne qui est travaillée par le CSA — l'Association canadienne des standards — puis elle a une norme, qu'elle a établie en 1992, principalement pour les minibus adaptés. Elle avait exclu le transport urbain de cette norme-là, puis c'est à partir de cette norme-là, je pense, qu'au Canada les provinces ont essayé de développer leurs propres normes sur le taxi adapté. Alors, chaque province tricote ou organise un peu ses normes, pas juste des véhicules eux-mêmes, mais aussi de la modification des véhicules, de l'espace, des dimensions, et tout ça. Alors, là-dessus, nous, on fait aussi référence à voyager à travers le monde, mais il y a la norme ADA qui est la norme américaine qui pousse dans ce sens-là aussi.

Alors, c'est sûr que, nous autres, on souhaite que l'industrie... que des modifications de véhicules aient une référence à ces normes-là. On sait que les normes sur les véhicules automobiles sont de juridiction fédérale, je crois, au niveau de Transports Canada, qui ont un département qui vérifie les constructions avec Ford, Chrysler puis GM. C'est sûr que, de plus en plus, ils sont ouverts à travailler avec chaque province à ce niveau-là, à savoir comment elles peuvent faire ça. Cependant, ils n'ont aucun droit légal de faire de vérifications sur des véhicules dits usagés.

● (11 h 10) ●

De là, on va rentrer dans les coûts un petit peu. C'est qu'à Vancouver, l'expérience... C'est une précision que j'aimerais apporter. À Vancouver, les types de

véhicules taxi adaptés qu'ils ont, ce n'est pas un plancher abaissé. À l'aéroport, les taxis adaptés, c'est des fourgonnettes Astro ou Safari fabriquées par GM, avec une entrée arrière, avec une rampe manuelle dont le véhicule est soulevé, assez prononcée pour passer par-dessus l'essieu. En tout cas, c'est particulier. Par contre, ils en ont 30 % sur la route, tu sais, de leur flotte de taxis, qui sont adaptés.

M. Chevette: Ils n'ont pas besoin de freins, eux autres, ils passent les deux roues entre les deux bossos.

M. Viau (Jean-François): En arrière, je pense qu'il y a un espace d'à peu près 4 po pour le fauteuil de...

Or, à ce niveau-là, ça serait intéressant de préciser aussi quel genre de taxi adapté on souhaite avoir au Québec, parce que, en Ontario, ils permettent des toits élevés, des planchers abaissés; dans d'autres provinces, c'est des fourgonnettes Ford avec une entrée de côté, etc. Donc, ce serait intéressant de préciser la nature du taxi, puis je pense que c'est dans cette optique-là qu'on se dirige dans les normes au Québec. C'est sûr que le transport urbain donne un peu l'idée où on doit s'en aller avec le transport par plancher abaissé. Ça fait que c'est un peu, là, ce que j'ai à vous parler, des normes, à moins que vous ayez des questions plus précises.

M. Chevette: Non, je crois que ça répond, d'autant plus qu'il y a un travail conjoint qui se fait. J'aimerais entendre les coûts.

M. Lavallée (Serge): Alors, au niveau des coûts, lorsqu'on parle d'un plancher abaissé, on parle d'entre... bien évidemment, dépendamment des options que les gens vont choisir, mais on peut se situer aux alentours de 20 000 \$ et moins, légèrement moins. Donc, c'est la valeur de l'adaptation pour un véhicule.

M. Chevette: Et vous avez dit dans votre exposé initial que c'était légèrement supérieur au coût d'achat. Quelle est la dimension entre l'achat d'un véhicule-taxi puis d'un véhicule adapté?

M. Lavallée (Serge): Alors, à ce moment-là, ici, il faudrait comparer entre une fourgonnette d'origine et une auto-taxi d'origine, et vous pourriez avoir l'écart qui survient entre la fourgonnette et le véhicule-taxi.

M. Chevette: C'est de quel ordre environ, à l'oeil?

M. Lavallée (Serge): Dépendamment du type de véhicule que ces gens-là vont acheter, évidemment, ça peut varier entre quoi... Une auto-taxi, c'est 22 000 \$, 23 000 \$, 24 000 \$ environ, une fourgonnette, une fois équipée, aux alentours de 27 000 \$. Donc, il y aurait peut-être un écart de 3 000 \$, 4 000 \$ qui serait assez réaliste, si vous voulez, et, au niveau de la fourgonnette, à ce moment-là, il faudrait rajouter 20 000 \$ au niveau de l'adaptation.

M. Chevrette: Ça veut dire 26 000 \$, 27 000 \$. Ce n'est pas loin de ce qu'on savait, ça.

M. Lavallée (Serge): Si je peux me permettre...

M. Chevrette: 27 000 \$, ça fait 47 000 \$ par rapport à ça.

M. Lavallée (Serge): C'est ça, plus les taxes. Vous arrivez à 52 000 \$, 53 000 \$. De là vient le...

M. Chevrette: Ah, c'est vrai. Quatre fois 15,56 %.

M. Lavallée (Serge): Si je peux me permettre, au niveau des coûts, juste référer encore aux véhicules à Vancouver. Ils sont en train, eux aussi, de développer leurs propres normes. Ils sont supposés d'être en Chambre en ce moment, à réviser ce qu'ils avaient développé comme critères en permettant l'accès de véhicules dits usagés.

On a entendu madame plus tôt parler que ce n'est pas une garantie d'avoir un véhicule neuf au niveau d'une qualité de service du chauffeur. Cependant, c'est sûrement une référence en ce qui est d'avoir une... en référence aux normes de sécurité pour la fabrication du véhicule. Puis à Vancouver, ils ont permis l'achat de véhicules usagés. Donc, on parle déjà d'une fourgonnette qui peut avoir deux à trois ans. Ils ont forcé sur les inspections aux six mois, mais la modification elle-même, qui est le plancher abaissé central, ne coûte pas plus de 10 000 \$. Donc, on peut voir le grand écart qu'il y a entre un véhicule neuf et une minifourgonnette à plancher abaissé avec un véhicule usagé puis une conversion sur ça.

M. Chevrette: Mais je crois que madame tantôt a dit qu'elle avait entendu des rumeurs voulant que tout ce qu'on voulait projeter, c'était la qualité de la tôle. Mais c'est des mauvaises langues qui ont dit ça, parce que ce n'est pas ça qu'on a dit. On a dit que c'était une combinaison des deux, une formation adéquate, plus un taxi non délabré. C'est-u deux ans ou si c'est trois? Ça, ça se discute. C'est-u trois ou si c'est quatre? Je ne le sais pas, ça se discute. Puis ça dépend qui est propriétaire. C'est vrai qu'à 10 ans, des fois, il y en a qui sont encore comme des sous neufs au niveau de la carrosserie. Mais ça suppose des examens plus minutieux, parce que des vieilles jambes fléchissent plus vite qu'une jeune jambe. Et je pense que tout le monde accepte ça comme réflexe. Je suis convaincu qu'on est capable de faire un grand bout là-dessus. Avec les proprios aussi, je suis convaincu qu'ils ne s'objecteront pas à ces affaires-là, surtout si on arrive avec peut-être — je dis bien «peut-être» parce que je ne suis pas ministre du Revenu, je ne suis pas ministre des Finances — certains incitatifs fiscaux dans le décor. Peut-être qu'on pourra rajeunir une flotte, tout en étant réaliste, avoir un temps, par exemple, de formation, comme vous dites. Il va falloir un certain temps, on ne peut pas y aller le lendemain matin, là.

M. Lavallée (Serge): Exact.

M. Chevrette: De toute façon, il y en a qui vont devoir apprendre le français en partant. Ça ne s'apprend pas, une langue, dans l'espace de trois jours, à moins d'aller chez Berlitz, puis d'avoir plusieurs cours intensifs, puis encore là... Je pense qu'il va falloir qu'on regarde des échéanciers, qu'on améliore la situation dans nos normes de base. Moi, je suis personnellement optimiste. Si on l'aborde, là, si on ne pompe pas les gens inutilement, là, dans aucun secteur, si on l'aborde avec pragmatisme, on va peut-être évoluer dans notre industrie.

M. Lavallée (Serge): À tout le moins, M. le ministre, effectivement, quand on parle de formation, à date, tout ce dont on a parlé, c'est la formation des individus. Et, nous, justement, ce qu'on mentionnait entre autres, c'était la formation au niveau des équipements de ce transport adapté là. Étant donné que c'est un marché qui est relativement assez récent, bon, c'est tout à fait normal que les gens ne connaissent pas ou connaissent très peu l'utilisation et le mode d'emploi en quelque sorte des équipements.

M. Chevrette: Mais vous êtes en train de me faire oublier la première question que je vous ai posée. Les bénévoles?

M. Lavallée (Serge): Les bénévoles. Écoutez, comme je vous l'ai mentionné tantôt, à titre de manufacturier, bénévoles pour nous... C'est sûr qu'on reçoit nos clients dans nos locaux, qu'on entend parler énormément de choses. Au niveau du bénévolat, je ne pense pas que ça soit le mandat de l'entreprise ici présente de pouvoir commencer à débattre sur le bénévolat.

M. Chevrette: Vous esquiviez pareil comme des politiciens les questions qu'on vous pose. Avez-vous une idée personnelle? Trouvez-vous que c'est normal, par exemple, que le bénévolat soit en train d'empiéter dans une industrie de façon dramatique sur la part de la tarte ou du gâteau à partager? Trouvez-vous ça normal du bénévolat à 300 \$ par semaine, vous? Tiens, je vais poser une question directe.

M. Lavallée (Serge): Non.

M. Chevrette: Moi, je suis direct puis j'aime ça les réponses directes.

M. Lavallée (Serge): Alors, à ce moment-là, ce qui est assez anormal, je vous dirais plutôt, c'est... vous avez une industrie qui dit: Nous, de notre côté, on est capables de faire du transport adapté, puis, de l'autre côté, les gens qui ont besoin de ce service-là se plaignent des services comme quoi ils sont inaccessibles. Alors, à tout le moins, l'individu, ce qu'il va faire, c'est qu'il va chercher un palliatif, va se chercher une autre orientation pour dire: Bien, voici, je dois aller à l'hôpital, je dois aller... Et

planifier 48 heures à l'avance, ça va bien. Ici, nous, on était à la commission ce matin pour 11 heures, on devait être ici à 10 heures, on l'a su une semaine d'avance, mais je ne suis pas sûr que tous nos clients, du jour au lendemain, savent...

M. Chevette: Mais, au lieu de vendre un véhicule adapté à l'association bénévole de la rue Sainte-Catherine, si vous aviez à produire 20 % des taxis adaptés au Québec, vous pencheriez sur quel bord? Ma question est-elle plus concrète?

M. Lavallée (Serge): On pencherait des deux côtés.

M. Chevette: Vous ne m'aidez pas à régler le problème pantoute.

M. Lavallée (Serge): Non, pas vraiment. On irait certainement avec les chauffeurs de taxi parce que vous avez quand même un marché qui est là. Au niveau du bénévolat, ça va être la même chose. Vous allez avoir le même problème éventuellement tantôt. Vous allez avoir une formation avec ces gens-là, et tout. Lorsque les gens parlent de bénévolat, ils parlent aussi de l'accompagnateur.

M. Chevette: Exact.

M. Lavallée (Serge): Ça, c'est un point que peut-être l'industrie du taxi peut regarder. Lorsqu'on parle de gens qui peuvent se spécialiser, vous avez une industrie de taxi et une branche qui se spécialiserait dans le transport adapté. Je reviens à votre question du taximètre, ça pourrait certainement être un débat qui pourrait être avancé, à savoir: Est-ce que ces gens-là peuvent être plus qu'un chauffeur de taxi, être accompagnateur? Mais, en conséquence, il y aurait une facture qui serait là, qui serait quand même raisonnable pour les gens à mobilité réduite.

M. Chevette: Surtout pour les courtes, courtes distances. Parce que tu pars sur un taximètre à 2,25 \$ ou 2,50 \$, je ne sais pas, là. C'est évident que, pour les courtes distances, le taxi ne sera jamais en compétition si on ne modifie pas ou si on ne permet pas des arrangements quelconques. Au niveau du taxi adapté, est-ce qu'on ne devrait pas — je ne sais pas, je réfléchis tout haut, je vais préparer mentalement nos sept observateurs réguliers — avoir une approche différente pour le taxi adapté? Si on réservait, par exemple, un nombre de permis x puis qu'on favorisait la transformation par des incitatifs fiscaux, est-ce qu'on devrait aller jusqu'au changement de tarification pour permettre de ne pas proliférer les permis spécialisés de toutes natures, y compris le bénévolat? En tout cas, moi, je réfléchis tout haut puis j'ose espérer que ceux qui auront à venir s'expliquer devant nous nous donnent quelques recettes. C'est par votre intermédiaire que le message est rendu à eux autres. Je vous remercie beaucoup.

• (11 h 20) •

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

M. Bordeleau: Oui, merci. Alors, M. Lavallée, je veux d'abord vous remercier pour votre présentation. J'ai eu l'occasion de visiter votre usine il y a quelques mois, au moment où vous avez fait une commandite d'un événement sportif. J'ai été à même, disons... Vous m'aviez fait une visite guidée d'ailleurs de votre usine et des travaux que vous effectuiez. Je pense que c'est assez impressionnant de voir tout le travail qui est fait pour convertir un véhicule comme vous le faites. Juste à titre d'information, il y a combien de manufacturiers qui font ce genre de travail là, comme vous le faites, vous autres, au Québec?

M. Viau (Jean-François): De cette envergure-là, on est un des seuls, parce que ce qui nous permet d'avoir cette envergure-là, c'est la vente à travers le Canada aussi de nos véhicules. Le marché potentiel du Québec, on le dit, vous l'avez entendu, je crois, à plusieurs reprises, est autour de 300 à 400 véhicules. Il y aurait de la place pour avoir plusieurs joueurs ou quelques joueurs. En ce moment, il y en a deux ou trois qui font ce type de modification là. Et il y a d'autres véhicules qui parviennent des États-Unis aussi qui...

M. Bordeleau: Votre production, vous la vendez dans quelle proportion, disons, dans les autres provinces canadiennes puis à l'extérieur du Canada?

M. Lavallée (Serge): Alors, la production au niveau canadien, si vous voulez, c'est 50 %, Québec, 50 %, Canada, et il y a une partie qui s'en va... est-américaine. Donc, si on divise, si vous voulez, le marché canadien, il y a quelque chose aux alentours de 150, 200 véhicules qui peuvent aller sur le marché canadien, similaire ici, au Québec, et une proportion, là, sous toutes réserves gardées, pour l'Est américain.

M. Bordeleau: Mais vous êtes dans d'autres pays aussi?

M. Lavallée (Serge): Oui.

M. Bordeleau: Vous faites le même genre de travail à partir d'usines dans d'autres pays?

M. Viau (Jean-François): Ce qui arrive, c'est qu'on fabrique des ensembles, des kits, comme on dira, qui sont exportés en Angleterre puis en Norvège.

M. Bordeleau: O.K. Puis à des gens qui font les conversions sur place.

M. Viau (Jean-François): C'est ça, des gens de notre groupe de compagnie, parce qu'on l'appelle maintenant le Groupe Ricon.

M. Bordeleau: C'est votre compagnie qui le fait sur place à ce moment-là?

M. Viau (Jean-François): C'est ça.

M. Chevette: ...ces pays-là. Avec la main-d'oeuvre...

M. Viau (Jean-François): Oui.

M. Bordeleau: La façon dont vous avez pu voir... Dans les autres provinces, est-ce que vous vendez... Éliminons les particuliers qui achètent un véhicule pour leur besoin personnel. Au niveau des taxis, comme tels, adaptés... Puis éliminons aussi ce que vous vendez à des compagnies de transport public. Est-ce que vous le faites fréquemment, ça, de la vente pour des taxis adaptés? Des propriétaires privés qui achètent pour faire du taxi adapté?

M. Viau (Jean-François): Dû aux différentes réglementations, à certaines qui sont mises en place et d'autres qui ne le sont pas encore, il n'y a pas un gros volume. Il y a quelques années, le gouvernement fédéral avait donné un incitatif financier au montant de 10 000 \$ par conversion, jusqu'à concurrence de 10 000 \$ par conversion, pour rendre les aéroports, si on veut... essayer de développer le transport accessible à partir des aéroports. Mais depuis que c'est tombé, ce programme-là, depuis les trois, quatre dernières années, il y a eu une chute drastique du transport adapté dans toutes les provinces, puis ça commence tranquillement à se remettre en place. Mais, encore là, les mêmes problématiques qu'on vit ici, on les retrouve partout.

M. Bordeleau: Ça avait bien fonctionné quand il y a eu cette période de subventions du fédéral?

M. Viau (Jean-François): Il faudra voir, si vous fouillez ou si vous parlez à vos collègues qui ont parti... Moi, j'ai eu écho de certaines choses qui étaient exceptionnelles dans ce cas-là. Mais, en général, ça avait bien fonctionné, les gens étaient allés de l'avant pour compenser pour la portion de l'adaptation. C'est sûr que c'est comme une manne qui passe, puis là tout le monde en profite, l'as un paquet de manufacturiers qui se développent. C'est là où il faut trouver l'équilibre entre le côté sécuritaire puis le côté des deniers.

M. Bordeleau: En tout cas, vous avez peut-être des idées là-dessus, mais c'est quoi, la solution qui serait appropriée, quand on regarde le coût d'un taxi adapté? 50 000 \$, bon, je pense que c'est ça, c'est la réalité. C'est ça, avec le genre d'équipement que vous fabriquez. Mais 50 000 \$, rentabiliser ça dans une formule taxi, ça ne se rentabilise pas non plus, là, comparativement à du taxi par véhicule ordinaire. Alors, il y a des coûts, là, d'immobilisation, au fond, énormes au départ pour acheter un véhicule adapté. Et il y a des tarifs qui sont fixés. Alors, il y a des investissements à faire qui sont importants, en plus du permis de taxi qui existe, qui est quand même un coût important dans certains centres.

Vous êtes dans le milieu, bon, évidemment, vous fabriquez pour des particuliers, mais qu'est-ce que ça serait, selon vous autres, la façon d'opérationnaliser ça pour qu'il y en ait éventuellement, des taxis adaptés, mettons, dans l'ensemble de l'industrie du taxi et puis que ça soit, disons, suffisamment rentable, pas plus que le taxi ordinaire, pour arriver à vivre avec ça, là? Mais investir 50 000 \$ pour un véhicule, payer un permis de 50 000 \$, marcher au coût du taximètre comme un taxi régulier, ça ne peut pas marcher, ça.

Alors, c'est quoi, votre perception par rapport à cette réalité-là?

M. Viau (Jean-François): Je vais me permettre de référer, si vous voulez, un peu à l'exemple de...

M. Bordeleau: Excusez, vous avez peut-être d'autres expériences de ce qui s'est fait ailleurs, puis c'est peut-être bon de nous en faire part à ce moment-là.

M. Viau (Jean-François): Oui, de l'Ontario. Dans le temps où le fédéral était allé de l'avant avec une partie de la subvention, l'Ontario aussi, de son côté, subven-tionnait une partie. Donc, il pouvait y avoir comme une double subvention pour cette modification de véhicule là. Sauf que, depuis que ça s'est arrêté, le marché du taxi adapté a pris une chute libre. À ce niveau-là, je sais que le ministère des Transports du Québec a regardé ça et a dit: C'est-u la meilleure façon? Tu sais, quelqu'un qui a faim, on lui donne un poisson, ou bien, l'autre, on lui montre à pêcher, puis il va peut-être réussir à survivre plus longtemps. Puis je pense que le Québec a essayé de faire ça en prenant l'exemple de la STCUM. Parce qu'il y a toutes sortes de problèmes de réglementation entre les villes et les petites régions, et tout ça, là. Mais l'exemple qu'ils ont fait à la STCUM, c'est un mariage entre tout ça, c'est-à-dire une certaine garantie mais pas juste donner de l'argent. C'est dire: En échange d'une certaine garantie d'heures par semaine... Le montant, je pense que c'était 45 000 \$ par année...

M. Bordeleau: Oui.

M. Viau (Jean-François): ...sur une période de trois ans. C'est une façon de rentabiliser ce type de véhicule là qui, je crois, à long terme, peut porter fruit. La portion qui manque, c'est, après le 25 heures, qu'est-ce qu'on fait avec ces véhicules-là, qu'est-ce qui se passe avec ces véhicules-là? Mais, au moins, pendant cette période de temps là, je pense que c'est bien, en tout cas, d'après ce que j'ai vu, là. C'est sûr que, si on rajoute une subvention financière pour aider à l'adaptation, ça se peut qu'il y ait, comment j'appellerais, une réaction rapide, tu sais, il pourrait y avoir, dans les prochaines années, beaucoup plus de véhicules sur le marché.

M. Bordeleau: O.K. Deux questions, je vais vous les poser tout de suite, là. Disons, dans le cas de Montréal, vous dites que le problème, c'est après le 25 heures:

Est-ce que c'est la seule raison pour laquelle il semblerait qu'il n'y a pas un intérêt pour faire du transport adapté de la part de l'industrie du taxi? Parce qu'on en manque. La STCUM est venue nous dire qu'elle faisait des appels d'offres — d'ailleurs, je pense que vous y avez fait référence aussi — et il n'y a pas de réponse. Alors, est-ce que c'est seulement ça, le problème, le nombre d'heures donné? Ça, c'est une première question.

L'autre question que je voulais vous poser aussi... Vous faisiez référence à l'Ontario, vous dites: Au moment où il y a eu un arrêt des subventions, il y a eu une chute du transport adapté. Ce que je voudrais comprendre, c'est qu'il y a une chute probablement de nouvelles personnes qui iraient sur l'industrie du transport adapté...

M. Viau (Jean-François): Oui.

M. Bordeleau: ...mais les transports adaptés qui ont été mis en place durant ce genre de programme là, à votre connaissance, est-ce qu'ils continuent dans ce domaine-là?

M. Viau (Jean-François): Oui.

M. Bordeleau: Ils n'ont pas laissé tomber après, ils continuent à travailler, à faire du transport adapté, actuellement, en général?

M. Viau (Jean-François): À votre deuxième question... Ils ont rationalisé leur flotte, c'est-à-dire qu'au lieu peut-être d'avoir 12 véhicules, bien, ils se sont retrouvés avec six véhicules dans leur flotte, parce qu'ils négocient des contrats avec la région de Peel, la région de Kitchener, ils font des ententes de service mais à moins grand volume.

● (11 h 30) ●

Pour ce qui est de votre première question, j'étais à une présentation, la semaine dernière, avec Michel Trudel puis le groupe du ministère qui avait mis ça... avec les gens, là, puis la problématique est aussi pour les chauffeurs de taxi, à leur défense. C'est que, après le 25 heures, monsieur est à Montréal puis il dit: Bien, il faudrait que j'aille prendre un appel, je ne sais pas, à Pointe-Claire pour l'amener, pas très loin, au centre d'achats Fairview. Pour lui, partir de Montréal, se rendre à Pointe-Claire, faire cette course-là puis revenir à Montréal, c'est difficile, là, il y a comme un vide en ce moment... C'est plus avantageux qu'il reste à Montréal pratiquement, qu'il attende les prochaines courses pour les prendre que de faire ce grand trajet là. Donc, est-ce que c'est le manque de véhicules, c'est-u le manque de... Ça, ce n'est pas clair en tout cas, là.

C'est ce que les chauffeurs de taxi ont soulevé aussi, c'est que c'est vrai. Par contre, c'est un nouveau territoire, hein, c'est tout nouveau, ça. Ça fait que qu'est-ce qu'on fait après ça, là? Parce que plus on met de millage sur notre véhicule, plus il y a de l'usure, plus on risque d'avoir... Parce que ces véhicules-là après trois ans, si je me trompe vous pourrez me corriger, je pense qu'il

y en a qui ont tout près de 300 000 km, sinon plus, entre 300 000 et 400 000 km. On a fait référence au maintien des véhicules. Je peux vous dire qu'il y a des véhicules qui ont été revendus, qui ont été adaptés il y a tout près de trois ans ou deux ans qui ont été revendus puis qui sont encore en service parce que le chauffeur l'a maintenu impeccable puis il a mis les argents nécessaires à l'entretien, mais il y faisait attention comme à la prune de ses yeux, là.

M. Lavallée (Serge): Vous savez, vous parlez du 16 heures supplémentaires, au-delà du 25 heures. Dans le domaine du transport adapté, c'est bien entendu qu'on n'a pas des gens en fauteuil roulant à tous les coins de rue comme une clientèle régulière qui va appeler un taxi. Alors, c'est sûr qu'il y a une certaine partie de sollicitation. Donc, il faut devenir proactif et non pas réactif. Actuellement, dans l'industrie du taxi les gens se promènent sur la rue, quelqu'un les appelle, vont sur le côté du trottoir, prennent l'individu et vont sur la course, c'est parti. Alors que le transport adapté, lorsqu'on parle des gens en fauteuil roulant, vous n'avez pas ça à tous les coins de rue.

Alors, c'est là où ce qu'un petit peu peut-être l'orientation de ces gens-là devrait être accentuée, c'est justement faire un peu plus de sollicitation et de laisser savoir qu'ils ont un véhicule adapté, pas nécessairement juste pour les gens en fauteuil roulant, à tout le moins, mais quand même qui est bien équipé pour recevoir des gens en fauteuil roulant. Alors, c'est devenir proactif plutôt qu'être réactif.

M. Bordeleau: Juste une information — en fait, j'aurais dû poser la question à d'autres, notamment la STCUM, mais ils sont venus; je vais vous la poser parce que vous êtes quand même informé, je ne sais pas si vous avez la réponse — on parle du 25 heures de garantie à la STCUM. On dit aussi qu'on manque de transport adapté, pourquoi la STCUM ne donne pas plus que... s'il en manque, pourquoi elle ne donne pas plus que 25 heures? Est-ce que vous avez une idée là-dessus? On dit qu'il en manque, on garantit 25 heures, mais on n'en donne pas plus, puis on dit: Bien, les gens ne répondent pas. Peut-être qu'il y en a qui font 25 heures qui seraient prêts à en faire 41, 45 heures de transport adapté si... et là il en manquerait peut-être moins.

M. Lavallée (Serge): Mais là-dessus, M. le député, vous avez peut-être deux volets qu'on pourrait dire. À ce moment-là, on a 25 heures, c'est principalement dans les heures de pointe. Est-ce que ça veut dire qu'il n'y a pas assez de véhicules qui sont justement modifiés pour recevoir ce genre de clientèle là dans les heures de pointe, qu'il y aurait des creux par la suite? L'autre question à ce moment-là, c'est la STCUM; j'imagine que la section du transport adapté a certainement des budgets à respecter, et, s'ils ont déterminé cette année que c'était à 25 heures qu'ils offraient leurs services et qu'ils recherchaient les services de transport adapté, c'était pour rencontrer

possiblement leur budget, là. Définitivement, je ne pourrais pas répondre pour les gens de la STCUM, mais, comme tout le monde le mentionne à l'heure actuelle, c'est qu'il y a un manque d'accessibilité.

M. Bordeleau: Il y a juste une autre question que j'aimerais revenir aussi. Vous avez fait référence tout à l'heure, à Londres, on dit 100 %, pouvez-vous nous expliquer c'est quoi, là, 100 % de taxis adaptés?

M. Lavallée (Serge): Alors, déjà la conception du véhicule, et Jean-François tantôt en a glissé peut-être un petit mot lorsqu'il parlait de M. Trudel dont... faire une présentation d'un véhicule londonien, la conception par elle-même du véhicule-taxi, qui est un peu plus un genre de gros véhicule, si vous voulez, je ne voudrais pas dire une boîte à savon, mais à tout le moins, c'est un gros véhicule, est plus approprié...

M. Chevrette: Pas très joli, confortable.

M. Lavallée (Serge): Parfait. Et à tout le moins plus approprié pour le transport adapté. Donc, ils ont beaucoup moins de modifications à faire pour justement recevoir les fauteuils roulants. Alors, eux, dans leurs normes éventuellement, d'ici l'an 2000, 100 % de leurs taxis seront accessibles.

M. Bordeleau: Ce sera le même type de véhicules pour tous les taxis.

M. Lavallée (Serge): C'est ça.

M. Bordeleau: Ça va devenir la norme pour eux autres puis à ce moment-là... en fait, ça va pouvoir répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

M. Lavallée (Serge): C'est ça.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, MM. Lavallée et Viau pour votre participation aux travaux de cette commission. J'invite les représentants de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec à bien vouloir prendre place à la table.

(Changement d'organisme)

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

Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN)

Mme Serradori (Chloé): Oui. Bonjour, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, MM. les députés. Je m'appelle Chloé Serradori, je suis la directrice générale de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec. M. Jean-Marie Grenier est le

vice-président de la Confédération et le président du RAPAQ, qui est le Regroupement des associations de personnes aphasiques du Québec, et M. Raymond Desjardins, qui est le directeur général de l'ARUTAQ, l'Association des regroupements d'usagers du transport adapté.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, madame. Bienvenue aux représentants de votre organisme. Et je vous indique que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires.

Mme Serradori (Chloé): Alors, on va essayer durant ces 15 minutes... D'abord, on vous remercie de pouvoir vous amener nos commentaires sur la réforme. Ce qu'on voulait vous dire, c'est que vous allez entendre tout au long de nos commentaires que ce qu'on souhaite, c'est une accessibilité universelle pour les personnes qui ont une limitation fonctionnelle et on souhaiterait que ce soit la même que celle des personnes qui n'ont pas de limitation fonctionnelle. Je vais passer la parole à M. Desjardins.

M. Desjardins (Raymond): Concernant la formation des nouveaux chauffeurs de taxi, nous souhaitons que cette formation professionnelle s'inscrive dans un processus de formation continue, qu'elle tienne compte des besoins réels des personnes ayant des limitations fonctionnelles, que la réussite de l'examen soit obligatoire, tant pour l'obtention que le renouvellement du permis, que cette option ne s'adresse pas uniquement aux nouveaux chauffeurs mais également aux chauffeurs d'expérience et que l'autorisation ne soit obtenue qu'une seule fois. Une évaluation de la mise en application de cette formation par les chauffeurs doit également être programmée. La maîtrise de la langue française devrait également être évaluée.

À la proposition 8 concernant la formation relative aux personnes ayant des limitations nous souhaitons vivement qu'un appel d'offres soit fait à des spécialistes connaissant la réalité des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles afin qu'un programme de formation complet soit offert aux nouveaux chauffeurs et aux chauffeurs d'expérience. Là encore, un processus de formation continue est nécessaire. Le délai proposé dans cette option est inadmissible et doit être raccourci de façon drastique afin d'éviter tout problème récurrent ou abus. Une période de deux ans devrait être maximale: une année pour la préparer et une année pour compléter la formation.

Le Mouvement associatif des personnes ayant des limitations fonctionnelles ainsi que l'Office des personnes handicapées du Québec doivent être considérés comme ressources dans l'opérationnalisation de cette proposition. Les compagnies de taxi qui ont une entente de service avec les compagnies de transport généralement fournissent la formation. Même si aucune entente de service n'est faite avec une compagnie de transport, la formation Taxi Ambassadeur doit être distribuée aux chauffeurs de taxi. Le contenu du programme de formation des chauffeurs de minibus adaptés devrait être transférable à tous les chauffeurs de taxi.

Concernant le maintien en vigueur des permis de chauffeur de taxi, nous souhaitons que cette proposition, la proposition 10, soit renforcée par l'obligation de la preuve du taximètre électronique, laquelle protégerait également contre la surtarification. En effet, si un chauffeur perçoit un revenu d'appoint, si ce n'est pas son occupation première, la qualité du service souvent se répercute sur la clientèle, dont les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

M. Grenier (Jean-Marie): Maintenant, pour ce qui concerne les règles d'opération de taxi, la notion de premier arrivé, premier parti, proposition 15, aux postes d'attente, nous appuyons donc l'option A. Cette option pourrait favoriser l'émergence de véhicules adaptés. Mais cependant ça doit être appliqué dans le respect des articles 10 et 15 de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec. Nous proposons l'ajout suivant, à la fin de l'option A: «dans la mesure où ce choix n'est pas discriminatoire».

● (11 h 40) ●

Pour ce qui est maintenant de la proposition 16 sur la notion de «sur appel», nous appuyons donc l'option B en demandant l'ajout par rapport à la notion de clients ayant des limitations fonctionnelles, ce qui entraînerait d'après nous une plus grande flotte de véhicules adaptés, toujours aussi dans la mesure où ce choix n'est pas discriminatoire.

M. Desjardins (Raymond): À la proposition 17, concernant le contrat de transport, la notion de contrat doit être plus spécifique et ne doit pas déroger à la loi et à la réglementation du taxi. Le règlement s'applique pour une course; donc, la possibilité de contrat doit se faire seulement lorsque plusieurs courses récurrentes sont prévues. Une copie du contrat doit être remise au client, et celui-ci doit avoir accès au relevé du taximètre.

M. Grenier (Jean-Marie): Pour ce qui concerne maintenant l'empattement des véhicules, par rapport à la proposition 21, nous appuyons donc cette proposition qui assurera — ce qu'on croit d'ailleurs — un meilleur confort aux personnes ayant un équipement servant à leur mobilité ou qui peuvent accomplir des transferts.

Et pour ce qui concerne maintenant l'âge des véhicules, la proposition 22, nous appuyons donc cette proposition qui améliorera certainement l'état des véhicules et permettra de meilleures conditions de déplacement pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Maintenant, pour la proposition 23, pour l'âge maximal des véhicules, donc, nous appuyons l'option A, en concordance justement avec la proposition 22. Donc, il est très important de préserver la sécurité et le confort de tous les clients, et en particulier en ce qui concerne les personnes surtout qui ont des limitations fonctionnelles. Toutefois, une plus grande fréquence des vérifications mécaniques — on parle d'à peu près une aux trois mois — ça devrait également être mis en application durant la période intermédiaire de quatre ans pour ces véhicules.

M. Desjardins (Raymond): Concernant le type de véhicule, à la proposition 24, on faisait référence aux normes édictées à l'intérieur de la réglementation. Nous souhaitons ajouter à cette proposition que, lorsque des véhicules adaptés sont utilisés, une norme précise doit être spécifiée sur l'accessibilité du véhicule et aussi sur la sécurité de ce véhicule.

À la proposition 30, concernant les taximètres, nous appuyons cette proposition qui permettra un certain contrôle sur la tarification et une protection contre la surtarification si l'enregistrement du déplacement est fait. Concernant le reçu automatique, nous appuyons cette proposition en concordance avec les propositions 30, 17 et 10, concernant justement la façon d'éviter la surtarification qui est faite présentement, qui est souvent pratiquée présentement pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Mme Serradori (Chloé): Concernant le transport bénévole, ça a l'air d'être un point qui a été très important lors de cette commission, on appuie la proposition 41 en ajoutant toutefois que ce serait intéressant s'il y avait d'autres organismes financés par d'autres ministères qui puissent être reconnus, entre autres on pense aux organismes de loisir. Et on s'oppose aux deux autres propositions dans la mesure où le fonctionnement d'un organisme communautaire d'action autonome est lié par la confidentialité, d'une part, et, d'autre part, on se dit que, si les fonctionnaires du gouvernement amortissent leurs voitures de 0,34 \$ du kilomètre, on ne voit pas tellement de différence avec l'usage d'une voiture d'un fonctionnaire et celle d'un bénévole.

M. Grenier (Jean-Marie): Maintenant, pour ce qui concerne la proposition 44, 45, en ce qui concerne le transport des personnes handicapées et le transport médical, on doit maintenant vous avouer que ça nous place dans un profond dilemme dans la mesure où son application pourrait répondre, dans l'immédiat, au manque de disponibilité chronique de taxis adaptés. Mais en même temps ça pourrait engendrer un service — ce qu'on croit — parallèle de transport spécialisé allant à l'encontre de l'inclusion des personnes ayant des limitations fonctionnelles au réseau régulier de transport, et par là même à l'adaptation des services de transport disponibles à la population en général.

D'autre part, nous militons depuis beaucoup d'années pour dissocier la notion de «personne malade» et de «personne ayant des limitations fonctionnelles», ce qui est loin d'être pareil. Nous sommes vigilants dans différentes réformes de politiques sociales à ne pas amalgamer justement les personnes vivant l'expérience du virage ambulatoire, d'une part, avec les personnes vieillissantes et les personnes ayant des limitations fonctionnelles, tout en respectant les intérêts et les droits de chacune de ces entités.

Si, donc, le jumelage de clientèles ainsi que la mise en place d'un service de transport spécialisé parallèle représentent l'objectif de cette proposition, nous nous y

opposons totalement. Par contre, si cette mesure est palliative et entraîne, à moyen terme, qu'une flotte de taxis adaptés soit disponible sept jours sur sept, 24 heures sur 24 pour répondre aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles et à la population en général, nous pourrions revoir à ce moment-là notre position. Notre inquiétude à ce moment-là se situe beaucoup plus sur l'opérationnalisation de cette proposition.

Maintenant, pour ce qui concerne le pouvoir des autorités régionales ou métropolitaines, nous appuyons cette proposition en étant plus spécifiques toutefois: les autorités régionales ou métropolitaines, au lieu d'avoir le pouvoir d'obliger, doivent obliger — ce qui est très différent — les associations de services à exploiter un nombre de véhicules adaptés, ce nombre devant correspondre à un pourcentage répondant à assurer un service essentiel et disponible pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Mme Serradori (Chloé): Alors, après 1978, c'était la loi garantissant les droits des personnes handicapées, des personnes ayant des limitations fonctionnelles. En 1981, on a eu l'année internationale des personnes handicapées. En 1985, la politique *À part... égale*. Ce qui est important pour nous, c'est que le transport quelque part, c'est la liberté pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Il va falloir que ça devienne un enjeu de société, et on espère que vous allez voir la réforme du transport comme un élément. Ce que veulent les personnes qui ont des limitations fonctionnelles, c'est, oui, avoir accès à un taxi qui est adapté, n'importe quand, sans faire deux heures de réservation ou deux jours de réservation à l'avance. Ce qu'on veut, c'est une accessibilité au métro. Ce qu'on veut, c'est une accessibilité au transport collectif. Ce qu'on veut, c'est une accessibilité au transport interurbain. Et on espère que tous ces éléments-là, un jour, vont vraiment permettre une accessibilité universelle.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, madame, messieurs. M. le ministre des Transports.

M. Chevette: Oui, merci, madame. En fait, vous partagez une très grande partie du mémoire puis vous identifiez votre opposition surtout à trois points ou à peu près. J'ai des questions sur ces trois points-là, naturellement. Vous n'êtes pas surprise sans doute non plus de voir mon introduction, mais je vous ai vu affirmer avec l'argument le plus facile qu'on ne peut pas trouver: si un fonctionnaire a 0,34 \$, pourquoi pas un bénévole? Je dois vous avouer que le fonctionnaire, d'abord, il n'a pas le choix, c'est son gagne-pain; il l'utilise si on lui dit de l'utiliser.

Puis saviez-vous qu'au ministère des Transports, par exemple, nous autres, on ne permet plus à un fonctionnaire de prendre son auto dès que c'est une longue distance parce que c'est plus avantageux de louer l'auto pour le fonctionnaire qu'il prenne le sien? Saviez-vous ça? Bon, on va vous dire ça aujourd'hui pour vous démontrer que ça peut nuancer votre affirmation de dire: Je vais faire

la comparaison avec le fonctionnaire. Parce que si, pour une longue distance, c'est plus avantageux, c'est rendu plus avantageux de louer une auto, vous comprendrez que, quand vous arrivez avec votre comparaison pour le fonctionnaire, elle ne tient plus, d'autant plus qu'au-delà des chiffres, dans le bénévolat, il y a un esprit.

Où il y a des chiffres et des tarifs, il y a une mission qu'une personne peut se donner. Au-delà des chiffres, il y a un don de soi qui est à donner, et on peut le trouver dans l'accompagnateur mais pas nécessairement dans... comme un concurrent de l'industrie pour lequel des individus paient. Et c'est ça que je veux essayer — puis je le fais de façon relativement calme ce matin, je suis moins calme certains matins... mais je veux véritablement que le bénévolat ne perde pas ses lettres de noblesse, madame, on se comprend-tu?

Mme Serradori (Chloé): Oui.

M. Chevette: Je ne veux pas que le bénévolat devienne tarifié. Moi, personnellement, là, ne serait-ce qu'au niveau de l'esprit de ce que c'est que du bénévolat dans une société, que vous payez des dépenses que vous jugez correctes, négociez avec vos bénévoles. Mais, quand c'est rendu à tarifier, moi, personnellement je vous avoue très honnêtement que j'ai de la misère dans ma tête à concilier... Peut-être, c'est moi qui suis dans les carottes, là, je suis peut-être vieux jeu à mort, mais j'ai fait du bénévolat pour les loisirs, quand j'ai fait du bénévolat pour d'autre chose dans ma localité, je n'allais pas à la commission de transport me chercher un tarif, ou bien je restais chez nous si je trouvais que ça me coûtait trop cher. Je voudrais vous entendre là-dessus.

• (11 h 50) •

Mme Serradori (Chloé): Oui, peut-être juste... Vous avez repris la dernière proposition, qui est la proposition 43, où on parlait de tarification, donc, dans la loi du taxi. Donc, nous, ce qu'on dit, ce qui est important pour nous, c'est que le bénévole... C'est écrit d'ailleurs «transporteur bénévole». Effectivement, il transporte mais par contre ce qu'il fait, puis vous l'avez dit tout à l'heure, de un, il croit à une cause, de deux, il accompagne, c'est-à-dire qu'il n'attend pas devant la maison de la personne puis il va l'amener à l'organisme communautaire ou il va l'amener à l'hôpital, etc., il a un rôle d'accompagnateur.

Moi, ce que je trouvais, pour avoir lu un petit peu les verbatims des différents...

M. Chevette: Des différents groupes qui ont passé.

Mme Serradori (Chloé): ...groupes, j'ai trouvé qu'on mettait énormément d'emphase sur ce point-là, qui est le point des bénévoles, et je peux le comprendre si les compagnies de taxi se sentent comme en compétition. Mais, par contre, nous, on a envie de renverser. Pourquoi il y a tant de bénévoles?

Quand on parlait tout à l'heure d'un enjeu de société, si on avait des taxis adaptés, d'une part, ce serait

mieux, puis, d'autre part, il faut que vous sachiez que les personnes qui ont des limitations fonctionnelles font partie de la population qui sont les plus pauvres. Il faut vous dire aussi qu'il y a une population vieillissante qui s'implique dans le bénévolat, et c'est tant mieux, et ces gens-là ne sont pas riches non plus.

C'est sûr qu'il y a des exceptions, il y a des exceptions partout. Tout à l'heure, je vous entendais dire: Trouvez-vous ça normal que quelqu'un se fasse 315 \$ ou 415 \$ par semaine?

M. Chevette: Ça vaut la peine d'assister, des fois, ça... vous étiez préparée à des réponses plus catégoriques. C'est le fun d'assister à ces commissions-là, hein?

Mme Serradori (Chloé): Oui. Bien, c'est parce que ce n'est pas la norme. Moi, je suis un peu fatiguée d'entendre qu'on sorte des exceptions et qu'on fasse des bénévoles quasiment tous des travailleurs du marché noir.

M. Chevette: Je vous arrête, je vous arrête tout de suite. Comment ça se fait, d'abord, que vous généralisez dans votre mémoire sur le statut criminel des chauffeurs de taxi?

Mme Serradori (Chloé): Sur le statut...

M. Chevette: Oui. Là, vous me dites qu'il y a des exceptions.

Mme Serradori (Chloé): Oui.

M. Chevette: Quand je lis votre mémoire, vous êtes très catégorique et vous généralisez sur le statut criminel des chauffeurs de taxi. Vous ne pensez pas qu'ils ne sont pas tous des bandits, qu'ils ne sont pas tous des criminels?

Mme Serradori (Chloé): Je ne pense pas que c'est ça qu'on ait dit dans notre mémoire.

M. Chevette: Bien, quand on lit votre mémoire, ça respire.

Mme Serradori (Chloé): Non, ce n'est pas... Justement, on a fait un état de situation, puis, dans cet état de situation, ce qu'on a déploré, c'est qu'il n'y ait pas suffisamment d'accès et qu'il n'y ait pas suffisamment de formation. Mais je ne pense pas qu'on ait dit que les chauffeurs de taxi soient tous des criminels.

M. Chevette: Ce n'est pas vous autres qui demandez, par exemple, qu'on aille beaucoup plus loin que la suspension, qu'on aille à la révocation totale et permanente?

Mme Serradori (Chloé): Oui, mais les deux lignes qui sont précédentes, c'est: S'il y a récidive et si c'est un crime important, là il y a deux conditions.

M. Chevette: Mais l'importance du crime, c'est entre les deux oreilles de chacun.

Mme Serradori (Chloé): Mais, par exemple, on a des exemples de personnes ayant une déficience intellectuelle qui ont été abusées. On a des exemples comme ça. Et je pense que, si une personne qui est transporteur et abuse sexuellement une personne vulnérable, bien, c'est quand même malheureux, on ne devrait pas permettre à cette personne-là de se retrouver dans cette même situation. Et il y avait deux conditions pour la révocation.

M. Chevette: Maintenant, vous...

Mme Serradori (Chloé): Et pour nous, c'est une assurance de la protection des personnes qui ont des limitations fonctionnelles. Vous savez, la Confédération, sa mission, c'est la promotion des intérêts et la défense des droits. Alors, c'est important pour nous.

M. Chevette: Mais vous allez, vous, jusqu'à vous opposer... Pour revenir aux bénévoles, vous vous opposez même à ce qu'il y ait une accréditation auprès des organismes reconnus par... Pourquoi?

Mme Serradori (Chloé): Non, non, on ne s'oppose pas.

M. Chevette: Bien, vous dites carrément votre opposition à l'article 42.

Mme Serradori (Chloé): Oui.

M. Chevette: Les transporteurs bénévoles accrédités par les organismes reconnus par le ministère de la Santé et des Services sociaux... transports consignés dans un registre. Vous vous opposez à ça?

Mme Serradori (Chloé): On ne s'oppose pas à l'accréditation qui est la proposition 41. On trouve que c'est important qu'ils soient accrédités par des organismes reconnus. Ce à quoi on s'oppose, c'est de dire: Monsieur X est allé aujourd'hui accompagner madame Y à telle activité. Ce qu'on se dit, c'est que, d'une part, on est lié par la confidentialité, puis, d'autre part, il y a des rapports annuels qui sont fournis aux organismes subventionneurs et où tout est...

M. Chevette: Mais monsieur X qui est allé reconduire madame Y... Oubliez madame Y. Si monsieur X se promène l'avant-midi, l'après-midi, le soir, puis cinq jours par semaine, est-ce que je peux savoir de l'organisme et, dans un registre, est-ce que je peux découvrir que monsieur X fait du taxi sur une base régulière, à 0,34 \$ du kilomètre décrété par la Commission de transport du Québec?

Mme Serradori (Chloé): S'il est accrédité, c'est une personne que vous allez probablement retrouver. S'il

fait partie d'un CAB, d'un centre d'action bénévole, vous allez...

M. Chevette: Est-ce que vous êtes prêt à émettre, comme organisme accrédité pour vous trouver des bénévoles, un TP4 sans cotisation mais les gains totaux d'un individu et son numéro d'assurance sociale?

Mme Serradori (Chloé): Mais c'est parce que, là, encore une fois, on fait de ces gens-là des fraudeurs. En tout cas, j'ai de la difficulté...

M. Chevette: Mais, madame, on va se parler très, très franchement.

Mme Serradori (Chloé): Si vous enlevez tous les bénévoles...

M. Chevette: On ne fait pas de ces hommes-là des fraudeurs ou de ces femmes-là des fraudeuses. Autant je suis d'accord avec vous sur la confidentialité des actes...

Mme Serradori (Chloé): ...puis sur l'accompagnement...

M. Chevette: ...autant reconnaissez-vous avec moi que... Si le gouvernement qui vous subventionne pour que vous payiez vos bénévoles, est-ce que ce même gouvernement, qui en soit, c'est une créature morale, un gouvernement, c'est les citoyens du Québec, hommes et femmes, qui travaillent, qui paient des taxes et des impôts, est-ce que vous reconnaissez qu'on puisse savoir comment va dans certaines poches de bénévoles, des montants assez faramineux? Vous dites qu'il y a des exceptions. Je vous demande: Êtes-vous prêt à collaborer pour qu'on ne fasse pas du bénévolat une industrie de taxi? C'est ça que je vous dis.

Mme Serradori (Chloé): Mais on ne veut pas que le bénévolat soit une industrie de taxi. Rappelez-vous que, si le bénévolat a été mis sur pied, c'est bien parce qu'il y a eu un désengagement quelque part. Et ces personnes-là... Je veux dire, nous, par exemple, au niveau de la Confédération, on n'a pas de bénévoles parce que, bon, on assume les coûts aux personnes.

M. Chevette: Non, mais vous êtes porte-parole des associations.

Mme Serradori (Chloé): Oui. Mais, si les associations n'avaient pas de bénévoles, puis ils ne font pas juste que du transport, ces associations-là, la moitié tomberait. Puis toutes les subventions qu'on reçoit, elles sont vraiment décortiquées. Donc, si, par exemple, on a...

M. Chevette: Elles ne sont pas décortiquées au niveau des individus, madame.

Mme Serradori (Chloé): Pas au niveau des individus...

M. Chevette: Je m'excuse, là, là-dessus je ne vous laisserai pas passer des inexactitudes.

Mme Serradori (Chloé): Pas au niveau des individus, mais, si, par exemple, on a une activité qui s'appelle, je ne sais pas moi, une assemblée générale ponctuelle et que, là, on a des personnes et puis on a des bénévoles qui vont aller les chercher...

M. Chevette: Mais on se comprend bien, si je mets un taximètre dans le taxi pour forcer chaque travailleur dans le taxi à payer leur dû à la collectivité, est-ce qu'on est en mesure, parce qu'on ne subventionne pas le taxi, là — je vous le dis tout de suite, on ne subventionne pas, on subventionne les organismes — est-ce qu'on peut savoir, est-ce qu'on peut avoir les déclarations fiscales? Pas à moi. Est-ce que vous accepteriez qu'on mette dans la loi une déclaration globale individuelle mais avec numéro d'assurance sociale de vos bénévoles?

Mme Serradori (Chloé): Mais c'est quelque chose qu'on n'a pas abordé. Moi, je ne peux pas vous donner notre position.

M. Chevette: Non, mais je vous demande une opinion comme membre d'une confédération qui représentez des associations.

Mme Serradori (Chloé): Oui. Mais je veux dire, toutes les associations qui ont participé au niveau de la rédaction de ce mémoire étaient d'accord avec ces propositions-là qui disaient: Oui, on a besoin des bénévoles. Les bénévoles, ce ne sont pas des transporteurs, ce sont des accompagnateurs. Et ce que les associations disent, c'est: On est liées par la confidentialité. Par contre, nos livres sont grands ouverts, venez voir, puis cet argent-là est dépensé pour améliorer la qualité de vie des personnes qui ont des limitations fonctionnelles.

M. Chevette: Donc, je conclurais ou j'interpréteraient que vous n'êtes pas opposé à la connaissance des gains individuels de certains bénévoles.

Mme Serradori (Chloé): Je ne peux pas vous répondre oui ou non. Il faudrait que j'amène ce que vous me dites aujourd'hui à nos 30 associations provinciales en disant: M. Chevette propose cette proposition, qu'est-ce que vous en pensez?

● (12 heures) ●

M. Chevette: Mais, si je le dis — puis je termine là-dessus, madame — c'est parce que je veux contrer les abus, c'est aussi simple que ça. À mon point de vue, si on veut arrêter que ce problème-là s'amplifie, il faut avoir des moyens de contrôle. Je ne peux pas demander à l'industrie du taxi de se contrôler puis vous laisser bride abattue faire ce que vous voulez, avec, en plus, une tarification d'une commission de transport. On est bénévole ou on ne l'est pas. Je veux dire, le sens du bénévolat est en train de perdre tout son sens.

Si c'était la notion d'accompagnateur, madame, je peux-tu vous dire: Je suis d'accord, je vous suis à 100 milles à l'heure? Mais, si, par exemple, le taxi, pour des courtes distances, n'était pas plus dispendieux que vos bénévoles, pourriez-vous adopter une politique que c'est exclusivement des accompagnateurs, à ce moment-là? Pourquoi exiger une tarification? C'est sans doute pour contrer certains abus. Pourquoi me refuseriez-vous le droit de contrer certains abus, de l'autre côté? Ça peut... deux poids deux mesures. Vous le savez, ce que je veux dire.

Mme Serradori (Chloé): Oui. Mais, par contre, ce qu'on préférerait, puis je vais laisser la parole à M. Desjardins, ce qu'on préférerait, puis j'espère qu'on va avoir le temps d'en parler, c'est vraiment d'avoir une flotte...

M. Chevette: Transport adapté.

Mme Serradori (Chloé): ...de taxis adaptés et aussi, ce dont parlait M. Jean-Marie Grenier, par rapport au mélange et aux services parallèles avec le service médical, en tout cas... Mais j'amènerai votre proposition aux différentes associations.

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

M. Desjardins (Raymond): Ce qui est important de noter lorsqu'on parle de transport bénévole, du moins pour les organismes qui nous concernent directement, étant un organisme provincial... La situation peut être différente lorsque vous parlez d'organismes qui ont une action très locale, mais, en ce qui nous concerne, l'action de bénévoles à l'intérieur de nos organismes, c'est vraiment une action bénévole. Alors, qu'on compense les personnes pour l'utilisation de d'un véhicule s'ils utilisent un véhicule, ça reste un dédommagement pour les frais encourus la même chose que si j'avais une personne qui venait faire la comptabilité chez moi, qui passait la journée, bien que je lui donne 5 \$ pour son dîner, je ne pense pas qu'on puisse qualifier ça de rémunération des bénévoles. Parce que, vraiment, on les considère comme étant des bénévoles.

M. Chevette: Oui, mais, M. Desjardins, un contrat à Val-d'Or, 11,25 \$ pour un dîner, 20 \$ d'accompagnement puis 0,34 \$ de tarification, trouvez-vous que ça commence à être du bénévolat, vous?

M. Desjardins (Raymond): Je suis d'accord avec vous. La seule chose, c'est que, selon l'expérience qu'on a, nous, le travail des bénévoles est vraiment du bénévolat et il y a compensation au niveau de l'utilisation de l'automobile ou bien des repas qui sont pris. Il n'y a pas de rémunération qui l'accompagne. Je suis tout à fait d'accord puis j'aurais... Moi, personnellement, je ne veux pas engager la Confédération avec ça, mais, s'il y a des sommes qui sont données en compensation, si les personnes sont bénévoles, bien je pense que ces personnes-là sont

citoyens comme tous les autres puis, à ce moment-là, il me semble qu'il n'y a pas de difficultés avec ça. Mais je pense qu'il faut retenir quand même que la grande partie du travail qui est fait par des personnes qu'on dit bénévoles, c'est du travail bénévole. Il s'agira de déterminer maintenant quelle est la juste compensation pour les frais encourus. Je pense qu'il faut le voir sous cet angle-là.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Abitibi-Est, pour une courte intervention.

M. Pelletier (Abitibi-Est): M. le ministre vient justement de poser certaines questions que je voulais poser. Maintenant, surtout pour une question de meilleure compréhension concernant le coût d'une course pour les personnes handicapées. On est conscients d'abord que les personnes handicapées, en général, ont des faibles revenus ou sont à un niveau de pauvreté important. Est-ce que tout le transport des handicapés qu'on connaît, à cause que c'est des personnes handicapées, c'est généralement du transport subventionné? Je mettrais ma question différente: Est-ce qu'il existe des services de transport privé, qu'un handicapé paie un prix normal? Est-ce qu'il existe... Parce que ce dont on parle beaucoup dans le transport handicapé, c'est par des organismes, donc c'est du transport subventionné. Est-ce qu'il en existe, du transport handicapé, qui n'est pas subventionné?

M. Desjardins (Raymond): Étant donné qu'on s'occupe plus particulièrement de transport adapté pour les personnes handicapées, d'abord on doit vous dire que présentement les services qui sont offerts par les services de transport adapté, ces services-là ne sont pas offerts 24 heures par jour, sept jour semaine. Vous avez bien des endroits où le service commence à 8 heures, finit à 18 heures le soir, puis cinq jours semaine. Vous n'en avez pas les fins de semaine.

Alors, je peux vous donner, à titre d'exemple, notre organisme, qui est un organisme provincial. Les membres de mon conseil d'administration viennent de Chicoutimi, de Sherbrooke, de Saint-Jean-sur-Richelieu et de la région de Montréal. Lorsqu'on fait des conseils d'administration, bien nos conseils d'administration ont lieu le samedi. Jusqu'à tout récemment, même si la politique d'admissibilité a été changée, on n'avait pas d'autres recours antérieurement, par exemple, pour le déplacement des ces personnes-là lorsqu'elles venaient à Montréal. On a eu beaucoup de difficultés. On a essayé de faire tout ce qu'on pouvait pour utiliser, lorsque c'était disponible, les services de taxi adapté pour réaliser à la dernière minute, par exemple, qu'on ne venait pas chercher les personnes pour les ramener à leur destination à la fin de la journée. Ce qu'on devait faire à ce moment-là, il fallait courir pour obtenir le service, parce que les personnes étaient en fauteuil électrique. Donc, à ce moment-là, ce n'est pas facilement transférable dans une voiture tourisme. Alors, on devait avoir recours à des transporteurs privés qui font généralement du transport institutionnel. Et, pour une course qui aurait coûté 10 \$ en taxi, il nous en coûte 70 \$.

Alors, c'est un peu la réalité des personnes présentement. Et, comme je vous dis, là, dans bien des régions... À Chicoutimi, par exemple, lorsqu'une entreprise de taxi a décidé de créer un service de taxi adapté, bien ça a été perçu comme une libération parce que les personnes handicapées à Chicoutimi les fins de semaine ne pouvaient pas sortir. Donc, à ce moment-là, même si elles devaient payer leurs courses en taxi, au moins elles avaient un moyen de sortir, ce qui n'est pas le cas, dans bien des cas, là où il n'y a pas de service disponible.

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

M. Bordeleau: Oui, merci. Tout d'abord, je veux juste vous dire, d'entrée de jeu, que la question du transport adapté, il y a des difficultés que les gens rencontrent, je pense, avec la STCUM, aussi à Québec avec Québec métro, bien ça nous a été mentionné souvent. Je pense qu'on est bien sensibles puis bien convaincus que la situation actuelle doit être améliorée de façon importante. Je pense que l'accessibilité des gens ne doit pas nécessairement être conditionnée par des réservations deux jours d'avance, qu'on annule à la dernière minute. C'est absolument inadmissible.

Maintenant, après avoir dit ça, il y a toute la difficulté de dire comment on peut mettre en place un système, améliorer les systèmes qui existent de transport en commun ou développer du taxi adapté, et dans quelles conditions ça peut permettre à quelqu'un de gagner sa vie honorablement. Parce qu'on sait que c'est quand même tout un autre... Il y a des contraintes liées à ça: ça demande plus de disponibilité, ça prend plus de temps, ça demande des équipements qui sont particuliers, qui coûtent beaucoup plus cher qu'une voiture-taxi. Donc, si on marchait ça tout simplement au taximètre, c'est évident que ce n'est pas rentable. Il n'y a personne qui va arriver à faire ses frais et à rentabiliser l'achat d'un véhicule qui coûte — on l'a vu tout à l'heure, la compagnie Ricon était ici — 50 000 \$.

Mais ce que je voulais mentionner, c'est que la situation dramatique, au fond, qui existe actuellement puis qui, à mon avis, est inadmissible, on en est bien conscients. Et je pense que, si on en parle moins ou si le ministre en a parlé moins, je pense bien que ce n'est pas parce qu'il n'y accorde pas une certaine importance. Je pense qu'on en a entendu parler beaucoup. En tout cas, pour moi personnellement, je ne parlerai pas pour le ministre, mais pour moi personnellement, ça demeure un élément important quand on pense au transport des personnes, à une réforme du transport des personnes en fonction du taxi, du transport adapté, du transport bénévole aussi qui est une forme de transport de personnes. Donc, c'est toute cette problématique-là qui devra être regardée comme un tout et voir à quelle place on établit des lignes là-dedans.

M. Desjardins (Raymond): Est-ce que je peux répondre à votre intervention, justement?

M. Bordeleau: Oui, allez-y.

M. Desjardins (Raymond): Nous, on considère... D'abord, loin d'être contre l'interaction du taxi avec les services de transport pour les personnes handicapées, on pense que c'est un élément essentiel au transport. D'ailleurs, on a déjà fait des représentations au ministère justement sur les inconvénients pour les personnes avec des déficiences d'utiliser des gros véhicules, des minibus de trop grande dimension, par exemple, à cause des problèmes de suspension, à cause des problèmes du temps passé à l'intérieur des véhicules parce que les routes sont trop longues.

Alors, là où on utilise davantage les services de taxi, le niveau de satisfaction de la clientèle est généralement plus élevé, nonobstant qu'il y a des choses à améliorer au niveau du taxi. Mais c'est bien sûr qu'à Montréal, par exemple, vous avez 60 % à 70 % des déplacements des personnes handicapées qui sont faits par des services de taxi. Là où il y avait un problème, c'est au niveau des taxis accessibles, et là on n'a pas la solution. Est-ce qu'il peut y avoir un développement au niveau de l'industrie du taxi qui va développer une expertise, un service à l'intérieur de ça? Puis c'est la difficulté qu'on a eue jusqu'à maintenant. Oui, ça coûte plus cher d'avoir un véhicule adapté, et on a refilé la facture aux personnes handicapées par une surtarification, comme ça se pratique encore aujourd'hui. Alors, c'est bien sûr qu'on ne peut pas être d'accord avec ça.

• (12 h 10) •

Par contre, je pense qu'il y a des avenues qui pourraient être explorées. D'après moi, c'est avenues-là passent par les services de transport adapté pour les personnes handicapées. Lorsqu'il y a des contrats qui sont signés entre les organismes qui font du transport adapté et les compagnies de taxi, pourquoi, par exemple, on n'inclurait pas à l'intérieur de ça d'absorber une partie de la facture? Les transporteurs, les organismes de transport adapté, on va leur payer leur véhicule lorsqu'on achète un minibus. Bien, si on utilisait des services de taxi à côté, je pense que ça coûterait moins cher pour un niveau de satisfaction plus élevé. Alors, pourquoi on n'inclurait pas des contrats... Puis, ensuite de ça, ça permettrait de doter des régions, des villes par exemple, de services de taxi si les contrats obligeaient les compagnies de taxi à rendre leur taxi disponible en dehors des heures de couverture pour le transporteur, la société de transport pour laquelle ils offrent des services.

M. Bordeleau: En fait, c'est ça, c'est toute cette problématique-là qu'on va avoir l'occasion de discuter aussi avec les gens du taxi qui sont ici depuis le début et qui ont bien compris toutes les représentations qui sont faites. On aura l'occasion d'en discuter avec eux et de voir où ça accroche. Parce qu'eux veulent faire plus d'affaires et il y a des besoins, de l'autre côté, qui ne sont pas comblés.

Maintenant, pourquoi ça ne fonctionne pas? On essaiera de trouver la raison. Mais ce n'est pas facile

actuellement, après, je pense, plusieurs journées de consultation où on a entendu bien du monde, de mettre le doigt sur qu'est-ce qui fait que ça ne fonctionne pas. Mais, en tout cas, on va essayer de compléter la réflexion là-dessus.

Juste revenir sur un élément que le ministre mentionnait tout à l'heure, le transport bénévole. Moi, ce qui me paraît évident, c'est que, quand on parle de la notion d'accompagnement, ça, c'est clair, ce n'est pas du taxi, de l'accompagnement... qui se rendent là-bas, qui attendent les personnes et qui les accompagnent, les gens qui ne peuvent pas être autonomes, pour se rendre à un endroit, et que ça demande quand même un certain encadrement, qui sont accompagnés. Je comprends ça. Ça, ça me paraît clair.

Je pense que le ministre y a fait référence tout à l'heure, mais ça a été fait comme une remarque, ça n'a pas été repris de votre côté, mais est-ce qu'il n'y a pas des cas où un accompagnateur peut s'asseoir dans un taxi avec une personne qu'il doit accompagner et aller à l'endroit où elle doit se rendre et ensuite revenir dans un taxi avec le même accompagnateur, de permettre, à ce moment-là, à des gens du taxi qui gagnent leur vie à partir de ça...

Eux investissent. Si on pense à Montréal, ça peut aller à 70 000 \$ pour avoir un permis pour faire du taxi. Ils travaillent 18 heures par jour pour essayer de la gagner, leur vie. Ce n'est pas un sideline, c'est leur revenu familial, c'est le revenu principal. Ils doivent payer des taxes. Ils marchent sur des tarifs qui sont fixés. Alors, il y a des exigences. Ces gens-là, au fond... Je pense que ce qui est important, c'est de faire en sorte aussi qu'on ne mette pas en péril une industrie où les gens ont investi beaucoup d'argent. Et le bénévole n'a pas investi ce montant-là. Lui, le bénévole, il l'a, son auto, de toute façon. Alors, on lui donne 0,29 \$ ou 0,34 \$.

Je ne sais pas, il y a peut-être quelque chose qu'il faudrait regarder. À quel moment ça demande nécessairement des transporteurs accompagnateurs bénévoles puis à quel moment un accompagnateur ne pourrait pas, avec la personne qu'il accompagne, utiliser un système de taxi et permettre à l'industrie du taxi, au fond, de vivre ce pour quoi elle paie des permis? Alors, je ne sais pas si vous avez des commentaires là-dessus?

M. Desjardins (Raymond): J'ai un commentaire sur ça, puis vous tirerez vos propres conclusions. C'est quelque chose qui s'est passé à Laval il n'y a pas très longtemps, où une personne admise au transport adapté, elle est une usagère des services de transport adapté à Laval, de la Société de transport de Laval, parce que la personne devait aller à la Cité de la Santé sur une base régulière parce qu'elle avait besoin de traitements d'hémodialyse, à ce moment-là, la Société de transport a dit, en fonction d'une note qui existait depuis 1984: On ne transporte pas cette personne-là parce que le financement de ce transport-là relève du ministère de la Santé et des Services sociaux. Alors, on s'est retourné, on a dit à la personne: Va à la régie régionale puis, à ce moment-là, négocie de quelle façon tu vas être transportée. La

personne à la STL a bien pris soin de passer le message que, s'il y avait transfert de budget, à ce moment-là, on transporterait bien la personne au service de transport en commun de ville de Laval. Pour ne pas donner suite à ça, la régie régionale a payé le centre de bénévolat de Laval pour qu'ils paient un bénévole pour aller conduire la personne. Mais on est dans un organisme public, là. Alors, tirez vos conclusions.

M. Bordeleau: Je pense qu'il y a sûrement un problème aussi de l'ordre que celui que vous mentionnez.

À la page 2 du mémoire, je veux juste vous entendre, vous dites: Toutefois, nous voulons voir ajouter à cette proposition — on parle de la proposition 2 sur les permis de taxi, puis là vous citez — "que l'émission des nouveaux permis soit conditionnelle à l'exploitation d'un véhicule adapté". Il faudrait spécifier un seul transfert afin d'éviter la spéculation.»

Pouvez-vous m'expliquer, j'ai de la misère à saisir? Tout nouveau permis devrait être un permis de véhicule adapté. C'est ça que vous mentionnez?

Mme Serradori (Chloé): C'est-à-dire que c'est toujours dans l'optique d'agrandir la flotte de taxis adaptés. Ce qu'on souhaiterait, c'est que, quand un permis pour un nouveau véhicule est accordé, bien, que ce soit un véhicule adapté, un taxi adapté.

M. Bordeleau: Mais il n'est pas possible qu'une personne veuille avoir un permis pour faire du taxi tout simplement et que ça ne soit pas nécessairement un véhicule adapté? Je ne le sais pas. Est-ce que votre objectif réaliste, c'est que tous les véhicules de taxi soient éventuellement des véhicules adaptés?

Mme Serradori (Chloé): Ce serait effectivement l'idéal.

M. Bordeleau: Oui, mais actuellement on n'est loin de là.

Mme Serradori (Chloé): Oui.

M. Bordeleau: Est-ce qu'on ne veut pas, de façon plus réaliste, penser qu'on peut se retrouver dans une situation où il y aurait des demandes pour des permis de taxi, mais que ça ne soit pas nécessairement une personne qui veut faire du transport adapté?

Mme Serradori (Chloé): C'est parce que cette proposition est aussi en accord avec la proposition 5. C'est que, actuellement, nous, la réalité qu'on a, c'est qu'il y a un besoin immense qui existe.

M. Bordeleau: Oui, ça, j'en conviens, je vous l'ai concédé tout à l'heure.

Mme Serradori (Chloé): Et, par rapport à ce besoin immense...

M. Bordeleau: Ça veut dire que dorénavant tous les taxis devront être des taxis adaptés. Un taxi adapté, là — Ricon est venue — ça coûte 50 000 \$.

Mme Serradori (Chloé): Oui, on vous a amené aussi quelques propositions peut-être à ce niveau-là.

M. Bordeleau: Oui, oui. Je sais bien, mais...

Mme Serradori (Chloé): Et puis on revient encore au fait que c'est un enjeu de société.

M. Bordeleau: En tout cas, je suppose que le ministre va avoir tous les fonds pour régler ça, pour subventionner cette question-là et que ça soit... Mais, écoutez, disons, je comprends, je vous l'ai dit au départ, je vous le concède, il y a un gros problème du côté du transport adapté qui mérite une solution. En tout cas.

Mme Serradori (Chloé): Ce n'est pas juste au niveau du transport adapté. Quand, tout à l'heure... Et, dans la présentation de notre mémoire, ce qu'on vous dit, c'est: Oui, il existe un problème au niveau du transport adapté, mais l'autre problème pour les personnes qui vivent avec une limitation fonctionnelle, c'est qu'elles n'ont pas la liberté qu'a une personne qui n'a pas de limitation fonctionnelle de faire les mêmes choses.

M. Bordeleau: Non, non. Mais, quand je dis qu'il y a un problème de transport adapté, c'est qu'il n'y a pas de taxi, qu'une personne peut dire: Moi, je veux sortir dans 10 minutes, j'appelle un taxi adapté, puis le taxi vient.

Mme Serradori (Chloé): Il n'y en a pas ou il y en a très peu.

M. Bordeleau: C'est ce que je vous concède, c'est ce que je dis. Quand je dis qu'il y a des problèmes de transport adapté, c'est que ce genre de service là n'existe pas.

Mme Serradori (Chloé): Oui, mais, pour nous...

M. Bordeleau: Mais de là à dire qu'il faut que tous les taxis dorénavant soient des taxis adaptés, il me semble qu'il y a une marge entre les deux. D'ailleurs, vous le dites un peu plus loin, à la dernière page de votre mémoire...

Mme Serradori (Chloé): Pour l'émission des nouveaux permis, parce que, pour l'émission des nouveaux permis, on s'est dit: C'est un des moyens de faire en sorte d'augmenter la flotte de taxis.

M. Bordeleau: Oui. Ou bien donc l'autre moyen, c'est celui auquel vous faites référence à la proposition 45: «Nous appuyons cette proposition en étant plus spécifique: les autorités régionales ou métropolitaines doivent obliger

les associations de service à exploiter un nombre de véhicules adaptés.»

Mme Serradori (Chloé): Oui.

M. Bordeleau: Alors, c'en est une autre, solution, qui n'est pas nécessairement que tous les nouveaux permis de taxi qui devront être émis à l'avenir seront des taxis adaptés exclusivement.

M. Desjardins (Raymond): Bien, disons que, dans les discussions qui ont été préalables à la préparation du mémoire, si vous voulez, la problématique qu'il y avait, c'est qu'il y a certaines régions où il n'y en a pas, puis il y a une espèce de contrôle au niveau de l'utilisation des taxis, puis il n'y a pas moyen de débloquent, si vous voulez, ou d'avoir... Même s'il y avait des personnes qui voulaient avoir des services de taxi, offrir des services de taxi pour les personnes handicapées, il n'y avait pas moyen d'en avoir.

Alors, dans ces régions-là, si la personne veut offrir un service avec véhicule adapté, est-ce que ce n'est pas une condition suffisante, par exemple, pour qu'un permis soit émis?

● (12 h 20) ●

M. Bordeleau: O.K. Ça va. L'autre point, quand vous mentionnez l'âge des véhicules — proposition 22, «nous appuyons cette proposition qui améliorera l'état des véhicules» — on dit: «Les nouveaux véhicules ne devraient pas avoir plus de deux ans lors de leur première immatriculation comme taxi.» Vous dites que vous avez regardé un peu les différentes présentations qui ont été faites en commission depuis le début, là. Je ne sais pas si vous avez tout lu ou si vous vous êtes centrés plus sur les mémoires qui traitaient des personnes handicapées, mais on mentionne qu'il y a un problème de rentabilité. Dans l'état actuel des choses, en tout cas ce que l'industrie du taxi nous dit, c'est que ce n'est pas possible de penser appliquer une norme comme ça à court terme, que les véhicules aient deux ans au moment de la première immatriculation.

Alors, je ne sais pas si vous avez des commentaires à faire là-dessus, étant donné que vous vous prononcez là-dessus, sur le deux ans comme tel. Sur quoi c'est basé, disons, le fait que vous soyez d'accord avec cette proposition-là?

M. Serradori (Chloé): C'est suite aux conditions de déplacement. C'est sûr que, actuellement, certaines personnes sont plus fragiles, ça nécessite un plus grand confort dans le véhicule. Puis on estime que deux ans, c'est une certaine sécurité aussi. C'était en conformité, on a appuyé la proposition qui était proposée. C'est une question de confort et de sécurité. Si on regarde... Par exemple, l'autre jour, une personne me disait: Je suis montée dans un taxi, il n'y avait absolument plus de suspension. Ma colonne vertébrale, quand on...

M. Chevrette: Surtout à Montréal, d'un trou à l'autre.

Mme Serradori (Chloé): Oui, c'est ça. Et, pour elle, c'est dommageable.

M. Bordeleau: Mais ce n'est pas nécessairement relié directement. C'est-à-dire qu'il peut y avoir des véhicules qui ont cinq ans d'utilisation et qui sont très bien entretenus.

Mme Serradori (Chloé): C'est ça. C'est ce que vous disiez tout à l'heure. Il y a des gens qui l'entretiennent très bien. Il peut avoir 10 ans...

M. Bordeleau: Mais ça n'oblige pas nécessairement qu'un véhicule, au moment de la première immatriculation, ait moins de deux ans de vie comme telle.

Mme Serradori (Chloé): Oui. Il faudrait peut-être préciser un état de confort et de sécurité équivalent à deux ans.

M. Bordeleau: C'est ça. Les gens ont fait référence à la question des inspections, à l'état du véhicule. Mais disons que la question du nombre d'années, c'est beaucoup moins évident que c'est ça, la solution. On peut avoir un véhicule de deux, trois ans qui a été malmené puis qui est absolument inutilisable alors qu'un autre peut avoir cinq ans et être en bonne condition.

Le Président (M. Lachance): Alors, madame, messieurs de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec, merci pour votre participation aux travaux de cette commission. Et, dans l'attente d'un nouvel avis de convocation, j'ajourne les travaux sine die en pensant que ça va se faire après les affaires courantes, cet après-midi, dans cette même salle. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 22)

(Reprise à 15 h 30)

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

Alors, cet après-midi, ce qui est prévu à notre horaire, c'est de rencontrer les gens de l'Association des chauffeurs et chauffeuses de taxi de l'île de Montréal; par la suite, l'Association de Montréal pour la déficience intellectuelle; vers 17 heures, M. Gaétan Sidoti et M. Jean-Guy Courcy, propriétaires artisans; et, finalement, M. Marcel Mathieu, consultant. Alors, j'invite les représentants de l'Association des chauffeurs et chauffeuses de taxi de l'île de Montréal, d'abord la personne qui est le porte-parole, à bien vouloir s'identifier, ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

Association des chauffeurs et chauffeuses de taxi de l'île de Montréal (ACCTIM)

M. Dumais (Éric): Bonjour, M. le Président. M. le ministre, il n'est pas là, je pense?

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

M. Dumais (Éric): O.K. Je m'excuse. M. le ministre et Mmes et MM. les députés, mon nom est Éric Dumais, conseiller pour l'ACCTIM. Je suis accompagné par Anita Rosby, secrétaire, à ma gauche, Jean Melki, à ma droite, au bout de la table, Jean-Marc Dor, administrateur, et Régent Dumais qui est ici, en arrière, administrateur.

Tous sont des chauffeurs locataires et membres en règle de l'Association des chauffeurs et chauffeuses de taxi de l'île de Montréal. Tous, depuis les débuts de l'ACCTIM, avons travaillé bénévolement pour défendre les intérêts de nos membres, même si nous n'étions pas reconnus officiellement par votre gouvernement.

Nous voudrions remercier tous les membres de cette commission, tous les gens qui y travaillent, tous les individus et organismes qui ont présenté un mémoire. Toute cette concentration de force ne peut qu'avoir un effet positif sur notre industrie. Nous sommes maintenant assurés d'atteindre les objectifs que la réforme du transport s'est imposés, soit d'offrir des services de meilleure qualité.

Ce document se veut une suite du mémoire que nous avons déposé le 8 octobre dernier. Nous avons entendu parler de l'organisme Kéroul, mais nous ne savions pas qui ils étaient exactement. Nous avons un peu été à la fois déçus et heureux par leurs commentaires. Nous ne cherchons pas à discréditer personne, mais ces deux organismes qui sont venus commenter leur mémoire devant cette commission ont permis de mieux connaître leurs problèmes.

Selon l'organisme Kéroul, il y a aux États-Unis environ 850 000 personnes handicapées, dont environ 13 000 personnes voyagent à travers le monde. Il nous informe aussi que, lorsqu'il voyage à Toronto, Vancouver ou en Floride, il nous dit que là-bas, tu n'es pas handicapé, tu peux flyer un taxi comme ça. Au Québec, tu es obligé de le réserver à peu près comme le train. Il nous a aussi donné un autre exemple et dit ceci: Si mon enfant est malade et qu'il doit aller à l'hôpital, ça prend quatre heures pour réserver un transport adapté parce qu'il n'y a pas de taxi. Nous faisons face à trois différentes problématiques. Le service existe, mais il est mal organisé et il est aussi mal connu des utilisateurs.

Dans notre mémoire, nous recommandons une centrale unique pour répartir les appels de clients handicapés aux chauffeurs de taxi. M. André Leclerc nous offre ici l'opportunité d'exposer notre point de vue. Voici comment cette centrale solutionnerait les problèmes de Kéroul. Les touristes handicapés pourraient, via une ligne 800, par télécopie ou courriel, réserver un véhicule-taxi comme ils

réserver leur hôtel ou une limousine ou au restaurant. À la prise en charge à l'aéroport, à la gare centrale ou à la gare d'autobus, le chauffeur remettrait de la publicité les informant de tous les services disponibles ainsi que le numéro de téléphone à rejoindre pour répondre à tous leurs besoins de déplacement. Toutes les associations de personnes à mobilité réduite, organismes touristiques, restaurants, hôtels, hôpitaux, pourraient disposer de ce numéro de téléphone pour répondre aux besoins de tous les gens qui requièrent les services de transport adapté non subventionné.

Nous offrons à ces gens un service de limousine au prix du taxi sans que cela exige quelconque déboursé de la part du gouvernement. Il y a une dizaine de véhicules transformés plus 260 autres berlines disponibles à l'aéroport. Actuellement, ces chauffeurs attendent dans la ligne comme tous les autres taxis et partent lorsque leur tour arrive, s'ils n'ont pas été réservés par la STCUM pour un transport subventionné. Il y a plus de 2 500 chauffeurs prêts à répondre à tous ces appels.

Le deuxième problème de M. Leclerc est le suivant. Son enfant est malade, il a un besoin urgent de se déplacer. Le Service de transport adapté de la STCUM prendra quatre heures pour lui trouver un taxi subventionné. S'il décide de ne pas attendre vu l'urgence, peut-être devra-t-il appeler une des 11 associations sur le territoire de la CUM et payer lui-même pour son taxi. Il trouvera certainement une association qui lui offrira le service assez rapidement, mais peut-être aura-t-il à téléphoner à plusieurs associations. Nous sommes encore dans la situation du chien qui se court après la queue. Le service est disponible; d'un côté, vous avez le client qui attend pour recevoir un service, et de l'autre côté de la clôture tu as le chauffeur qui lui attend après l'appel pour donner le service. La situation actuelle démontre bien que, dans certains cas, la centralisation est préférable à la décentralisation.

Le troisième problème de M. Leclerc est un problème organisationnel qui est causé par la STCUM. Ils sont les artisans de leur propre malheur et du mauvais service offert aux clients. L'organisation du transport subventionné des personnes handicapées est sous la responsabilité de la STCUM sur le territoire de la CUM, de la Communauté urbaine de Montréal. L'industrie du taxi est le complément de service pour le transport de personnes à mobilité réduite. Nous devons faire ce que la STCUM nous ordonne, exécuter la commande de transport telle qu'on la reçoit. Il y a 6 000 chauffeurs qui ont suivi le cours de transport adapté dans la province de Québec, soit environ 34 % des chauffeurs. Depuis juin 1994, le cours est obligatoire sur le territoire de la CUM; 2 428 chauffeurs ont réussi le cours, soit plus de 30 % des chauffeurs et chauffeuses qui sont disponibles pour donner le service aux personnes à mobilité réduite.

Il y a environ 300 à 500 véhicules-taxis qui font partie de 11 associations de services distribuant les appels aux chauffeurs de taxi pour le transport adapté. Il y a 16 véhicules transformés, adaptés pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant motorisé. Cet ensemble de

véhicules actifs peut répondre à plus de 5 000 appels par jour. Tout l'ensemble des chauffeurs de transport adapté, avec une bonne planification, pourraient répondre à environ 20 000 appels par jour. La STCUM nous a informés qu'elle doit répondre à environ 3 000 appels par jour. Connaissant maintenant ces données, nous pouvons affirmer que l'industrie du taxi est prête pour le futur. Avons-nous besoin d'émettre de nouveaux permis?

Le problème de la STCUM est le suivant: manque de planification, d'organisation, de coordination et de contrôle. Les chauffeurs de taxi ne sont pas tous des fous, même s'il faut l'être un peu pour exercer un métier aussi dangereux pour si peu de revenus. Le potentiel de service pour le futur est en place, mais à voir ce qui se passe à la STCUM, il s'ensuit donc, de la part des chauffeurs, un désintéressement à donner le service aux personnes à mobilité réduite. En d'autres termes, ça s'appelle de la démotivation. C'est un problème industriel souvent rencontré dans les entreprises.

Comment en sommes-nous venus à ce désintéressement? Autour de 1993-1994, alors que nous étions en pleine récession, que les revenus des chauffeurs de taxi allaient en diminuant, que les appels de clients reçus aux associations de services diminuaient aussi, les associations de services commencèrent à répondre aux appels d'offres de la STCUM pour le transport de personnes à mobilité réduite en offrant des escomptes au tarif du taxi afin d'accaparer une plus grosse part du gâteau. À chaque appel d'offres, les enchères montaient, et celui qui offrait le plus gros escompte recevait le plus d'appels à distribuer à ses membres. Ceci vous a été confirmé de vive voix par M. Michel Lemay lors de son passage devant cette commission. Les enchères montent jusqu'à des taux de 20 % à 22 % d'escompte sur un transport adapté.

Autour de 1995-1996, la Ligue de taxis A-11, mandatée par ses membres afin de faire cesser cette pratique de taux d'escompte, a tenté de faire émettre une injonction qui a été rejetée par les tribunaux. La pratique du taux d'escompte continua. Les associations de services, bien gourmandes, en rajoutèrent. Une majeure partie de cet escompte allait à l'association de services, mais elle n'en avait pas encore assez. L'Association Boisjoli commença à charger 300 \$ de cotisation par mois à ses membres qui faisaient du transport adapté, plus 20 % sur chaque transport adapté. Les membres intentèrent une poursuite afin de faire diminuer le taux de cotisation. Ils gagnent leur cause devant les tribunaux, mais le président, petit ratoueux, pour contourner les lois, démarre une entreprise sous le nom de Rosemont Taxi pour ceux qui veulent faire du transport adapté et établit la cotisation de 240 \$ par mois plus l'escompte de 20 %. Il y a aussi une surcharge de 40 \$ par mois qui s'ajoute si le propriétaire artisan loue son taxi à un chauffeur. Les associations de services ont toutes sortes d'autres trucs pour soutirer plus d'argent aux chauffeurs qui essaient tout simplement de bien gagner leur vie.

Suite à toute cette, je ne dirai pas le mot, quelques chauffeurs, se voyant exploités par des taux d'escompte usuraires, se sont fait prendre à faire de la surfacturation.

Lorsqu'un chauffeur devient un peu trop curieux ou critiqueur, il se fait expulser de l'association sans trop d'explications, souvent sous le prétexte de la surfacturation.

La STCUM, de son côté, commença aussi à ne plus respecter nos zones territoriales sous prétexte qu'il y avait un manque de taxis disponibles. Les taxis A-12 de la Coop de l'Ouest et A-5 de Modern Taxi ramassent régulièrement des clients sur notre territoire A 11. Depuis maintenant plusieurs mois, le service de transport adapté est étendu à Laval et sur la Rive-Sud. Les taxis de transport adapté de Laval débarquent leurs passagers au terminus Henri-Bourassa et, de là, un autre taxi de transport adapté de Montréal prend en charge le client et l'amène à sa destination. Ceci vous démontre encore une fois la stupidité du service de la STCUM et démontre l'incompréhension de nos zones territoriales. Tout ceci sert encore uniquement la STCUM qui vise à discréditer l'industrie du taxi. Cette tactique ne sert qu'à augmenter les coûts et diminuer les services. assurément.

● (15 h 40) ●

Mmes, MM. membres de cette commission, je pourrais continuer ainsi pendant des heures et des heures à vous apporter toutes sortes d'exemples, à vous démontrer comment un petit groupe d'individus propriétaires de flottes de 20 taxis et plus contrôlent l'industrie sur le territoire de la CUM. Ces mêmes propriétaires de flottes se retrouvent par clans et contrôlent aussi des associations de services afin d'assurer leur survie. Une association de services a besoin d'environ 125 voitures-taxis pour arriver à faire ses frais avec le système d'opération actuel. Un membre paie en moyenne 195 \$ par mois pour avoir droit à des appels réguliers. S'il fait du transport adapté, il paie un tarif additionnel qui varie entre 15 % et 20 % pour chaque course de transport adapté. J'ai personnellement payé à l'association Hemlock, en 1998, 2 310 \$ de cotisation et 3 000 \$ pour le transport adapté. Qu'ont-ils fait avec ces profits? Au lieu d'améliorer les services, d'améliorer leur système de répartition, certaines des associations se sont payé des stations de service ou ont tout simplement fait disparaître les profits. Si, au moins, elles en avaient fait bénéficier les chauffeurs par des systèmes d'escompte sur l'essence, et autres.

Recommandations. Afin d'améliorer le service du transport adapté, nous aimerions faire les recommandations suivantes: former une coopérative du transport adapté, nommer un conseil d'administration d'honneur qui regrouperait des gens de l'industrie du taxi, du ministère des Transports, du Bureau du taxi, de la STCUM et de quelques groupes des associations de personnes à mobilité réduite. Ces gens se réuniraient deux fois par année et analyseraient, bien sûr, la situation de la coopérative.

Former un conseil d'administration de la coopérative et un comité de surveillance des finances de la coopérative. Des frais de 100 \$ par mois par véhicule seraient chargés, plus un certain pourcentage qui servirait à payer l'équipement nécessaire à la bonne marche de l'entreprise et des véhicules-taxis. Les surplus pourraient être réinvestis pour améliorer les conditions de travail de

ces travailleurs. Bien sûr, une coopérative, c'est les membres qui décident qu'est-ce qu'ils font avec les profits.

Pour aider les propriétaires et les encourager à changer leur voiture pour des voitures plus récentes, un programme pourrait être mis sur pied, comme celui qui a servi au plan de rachat de permis de taxi. Ce programme a entièrement été défrayé par l'industrie du taxi. Chauffeurs et propriétaires artisans seraient tous membres à part entière et devraient obligatoirement assister à au moins deux assemblées par année. La logistique est là, il ne suffit que de s'en servir convenablement. Si vous remplissez les poches de 30 gars et que vous en faites crever 5 000, là on a un vrai problème.

Mesdames, messieurs membres de cette commission, à plusieurs reprises dans le passé nous avons dénoncé de telles situations où il y avait exploitation des travailleurs de l'industrie du taxi. Nous avons dénoncé le travail au noir qui nous empêche de bien gagner notre vie. Nous avons aussi travaillé avec des gens de la CSST parce que, comme travailleur autonome, le chauffeur de taxi relève uniquement de l'IVAC. Nous avons travaillé sur un comité qui s'est penché sur la sécurité du chauffeur de taxi; toutes les recommandations du comité sont restées en plan. Nous avons aussi tenté d'obtenir de l'information sur les maladies industrielles du domaine du taxi; toutes nos demandes d'information sont demeurées sans réponse, soit que personne ne tient les statistiques ou soit que l'on cherche à dissimuler l'information. En avril 1998, quatre chauffeurs meurent de crise cardiaque, et c'est à peine si nous en avons entendu parler. Jamais, sur les ondes de radio de la compagnie, qui que ce soit n'a dit un seul bon mot sur ces gens décédés ou organisé un groupe pour assister aux funérailles, probablement par peur de manquer de voitures pour répondre aux affaires courantes de l'association de services. Nous pourrions vous entretenir ainsi toute la journée.

Mesdames, messieurs membres de cette commission, nous aurions pu vous entretenir sur les différents sujets qui affectent quotidiennement les chauffeurs de taxi, nous allons uniquement vous en citer quelques exemples. Je vais sauter par-dessus, là, parce que... je vais aller tout de suite à la fin.

Pour terminer mesdames, messieurs membres de cette commission, nous aimerions attirer votre attention sur notre recommandation de reconnaître notre association et la pertinence de ne pas accorder de monopole syndical. Ce temps est révolu. M. Breton, un professeur de l'Université Laval, vient de sortir un livre à ce sujet, et nous espérons que Mme la ministre du Travail et les membres de cette commission s'en inspireront. Merci à tous les membres de cette commission.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Dumais, pour votre présentation. M. le ministre délégué aux Transports et député d'Arthabaska.

M. Baril (Arthabaska): Merci, M. le Président. D'abord, dès le départ, je tiens à excuser M. Chevrette, qui est ministre des Transports, parce qu'il est retenu en

Chambre pour une loi qui va confirmer une entente qu'il a signée avec un groupe d'autochtones. Donc, c'est la raison pour quoi... Comme vous savez, il a plusieurs chapeaux, donc il est obligé de partager, mais j'ai l'heureuse tâche de le remplacer pour échanger avec vous cet après-midi.

D'abord, j'aimerais ça que vous fassiez la distinction entre la ligue de taxis, qui eux autres sont détenteurs de permis, puis les associations de taxis. Vous autres, vous êtes l'Association des chauffeurs et chauffeuses de taxi de l'île de Montréal. C'est quoi? Pouvez-vous nous décortiquer ça?

M. Dumais (Éric): O.K. Les ligues de taxi, par la loi, l'article 49 de la T-11 oblige les propriétaires de taxi, seulement les propriétaires, à faire partie d'une ligue. Il y a une ligue par agglomération. Ces ligues-là ont été déterminées par le gouvernement à la création des ligues.

Sur le territoire de la Communauté urbaine, nous avons trois ligues, la ligue A-5 qui, eux autres, s'occupent de l'est de Montréal, on va dire de Montréal-Nord à aller jusqu'à Repentigny; vous avez la ligue A-12 qui, eux autres, s'occupent de l'ouest, on va dire, par exemple, de Lachine jusqu'à Senneville; et puis nous, on est de la ligue A-11, qui est au centre de Montréal, c'est-à-dire ville Saint-Laurent, Montréal, ainsi de suite.

Nous, on est l'Association des chauffeurs de taxi. On s'est constitué en 1994, le 11 novembre 1994. À ce moment-là, les chauffeurs de taxi locataires et même des chauffeurs de taxi propriétaires n'étaient pas tellement satisfaits des ligues ou du fonctionnement des ligues, puis on était en pleine récession. Les revenus des chauffeurs de taxi diminuaient. Il y avait du harcèlement de la part des policiers du SPCUM sur le territoire, puis c'est à ce moment-là qu'un groupe d'individus, on s'est formé une association pour défendre les chauffeurs de taxi locataires.

Dans la Charte des droits et libertés, à l'article 3, ça dit que toute association a droit à la reconnaissance. Ça fait que, nous autres, qu'est-ce qu'on a fait? On s'est constitué une association, et puis on a fait signer des cartes de membre, puis, à ce moment-là, on a déposé une demande de reconnaissance. On a commencé par la déposer à la Commission des transports qui, eux autres, nous ont retourné le dossier puis ils nous ont dit que c'était le ministre, qu'eux autres ils n'avaient pas l'autorité de reconnaître qui que ce soit, que c'était le ministre. Ça fait qu'à ce moment-là on a envoyé tous les documents au ministre des Transports, qui était, à ce moment-là, Jacques Léonard qui est maintenant président du Conseil du trésor. Ça, on était en février 1995.

Étant donné qu'il n'y a rien qui se passait, le 9 juin 1995, nous avons organisé une manifestation. On est partis devant l'édifice d'Hydro-Québec, à partir de la rue Jeanne-Mance à aller jusqu'à la rue Saint-Dominique, on avait fermé un côté de la rue René-Lévesque. On était environ 250 voitures. On a parti une manifestation. On a tourné sur la rue Jeanne-Mance, on est montés sur la rue Sainte-Catherine puis on s'est arrêtés devant Music Plus. Puis, à ce moment-là, on a rencontré le premier

ministre qui était Jacques Parizeau, et puis, suite à cette rencontre-là devant l'édifice de Music Plus, le premier ministre nous a promis une rencontre avec le ministre Jacques Léonard.

On a rencontré, le 16 juin 1995, le ministre Jacques Léonard. On lui a remis un document concernant la demande de reconnaissance de notre association, et puis, à ce moment-là, le ministre était accompagné d'une dizaine de personnes, puis le ministre nous a dit: Bon, bien, écoutez, on vous reconnaît moralement, et on va étudier le dossier. Mais, en attendant, vous allez être informés de tout ce qui se passe au point de vue de transport, de taxi, et ainsi de suite. Ça a duré à peu près six mois puis, au bout de six mois, bien, là, on n'était plus convoqués pour rien.

Là, on a fait des démarches pour essayer d'être assis à la table de concertation, du moins pour discuter les dossiers du taxi. Là, il y a eu des dossiers comme, par exemple, il y a eu un chauffeur de taxi qui s'est fait tuer. On a envoyé une lettre au ministre des Transports demandant — à ce moment-là, c'était devenu Jean Campeau — de faire quelque chose pour augmenter la protection des chauffeurs de taxi, la sécurité dans les taxis, puis le ministre ne s'en est pas occupé.

• (15 h 50) •

Au mois de mars 1996, à ce moment-là, il y a eu un autre chauffeur de taxi qui, lui, s'appelait Jacques Brassard... et puis M. Campeau n'était plus ministre des Transports, il avait laissé sa place à Jacques Brassard, puis, si je me souviens bien de la lettre qu'on lui a écrite, bien, on dit au début de la lettre: Bien, un monsieur s'est fait blesser, il est dévisagé, puis, ironiquement, il s'appelle comme vous, Jacques Brassard. Le dossier a débloqué. On s'est ramassés devant un genre de comité qui a été formé pour étudier la situation de la sécurité dans le taxi. Ça a duré un mois. Il y a eu des réunions pendant un mois de temps. Suite à ça, il y a un rapport qui a été déposé. Suite au rapport, il y a eu un changement de directeur du taxi et puis le directeur actuel du taxi n'a absolument rien fait. On en est là.

M. Baril (Arthabaska): Combien vous regroupez de membres, votre Association?

M. Dumais (Éric): Nous autres, on est à peu près 700 membres présentement, 700 membres chauffeurs, locataires.

M. Baril (Arthabaska): J'ai participé quand même à plusieurs séances, et j'ai entendu différents intervenants qui sont venus nous raconter un peu les us et coutumes du milieu du taxi. Deux choses qui reviennent souvent: d'abord, au niveau des personnes handicapées, on nous dit que souvent il y a un manque, il n'y a pas de services ou pas beaucoup de services. Ça, je parle, entre autres, des handicapés, on va dire, légers. Je pense qu'ils les appellent, eux autres, ambulants.

M. Dumais (Éric): Mobilité réduite.

M. Baril (Arthabaska): Mobilité réduite. Bon. On nous a démontré... en tout cas, plusieurs groupes nous disaient: On appelle, puis, quand les taxis apprennent qu'on est un handicapé à mobilité réduite, bien, on n'y va pas, ou bien on part, on nous laisse là puis on s'en va.

Après ça, tu as un autre phénomène aussi dont d'autres nous ont parlé beaucoup: au niveau du transport bénévole. Vous êtes sans doute au courant.

D'autres, des consommateurs, nous parlent beaucoup aussi de la qualité des véhicules. Je veux dire, vous autres, vous louez un véhicule, il ne vous appartient pas. Vous êtes obligé de le prendre comme il est. J'aimerais ça vous entendre parler sur la qualité du véhicule. Quand vous en louez un, là, avez-vous un mot à dire là-dessus, ou bien si vous prenez le véhicule qu'on vous fournit?

M. Dumais (Éric): Bon. Je vais répondre en partie à cette question en tant que chauffeur de taxi. Le chauffeur de taxi, quand il se présente chez un propriétaire de flotte, pour vous donner un exemple, lui, il est obligé de prendre le véhicule tel qu'il est là. Moi-même, ça m'est déjà arrivé de...

M. Baril (Arthabaska): Avez-vous un choix de véhicules, ou bien s'il vous dit: Tu prends celui-là?

M. Dumais (Éric): Non, non. Le gars choisit une clé sur le mur, puis: Prends ça. Ça m'est déjà arrivé, à un moment donné, on était un jeudi soir, et puis je suis arrivé, il était quelque chose... les quarts de travail commencent, disons, 4 heures le matin à 16 heures, 16 heures à 4 heures le matin. Et puis, moi, ça m'est déjà arrivé, à un moment donné, je rentre à 16 h 15, 16 h 20, quelque chose comme ça, puis là, bien, il reste un véhicule. Il me donne la clé, je monte chercher le véhicule. J'embarque dans le véhicule, un Chevrolet Celebrity, je ne me souviens pas de quelle année, et le haut du volant, il pliait comme ça. Je redescends en bas puis je dis au gars: Écoute, là, pense-tu que je vais sortir avec ça? Bien, il me dit: Si tu n'es pas content, un autre va le prendre. Effectivement, 10 minutes plus tard, un gars passait en arrière de moi puis il sortait avec le véhicule. Les véhicules sont inspectés, puis les propriétaires de flotte ont comme principe que le véhicule est là, le véhicule est inspecté, et puis tu dois le prendre tel qu'il est là.

On est tombé sur les véhicules de flotte, mais vous avez parlé de beaucoup de choses. Vous avez parlé de la plainte ou des plaintes des handicapés, j'aimerais vous répondre là-dessus.

M. Baril (Arthabaska): C'est parce que, M. Dumais, nous avons juste 15 minutes pour échanger avec vous, et plus vous prenez de temps pour étirer... Je sais que vous avez beaucoup de choses à dire, mais, moi, j'ai plusieurs questions à poser. Mes collègues en ont. Donc, là, peut-être que je vous avertis trop tard parce que... Combien il reste de temps, M. le Président?

Le Président (M. Lachance): Il reste environ six minutes du côté ministériel puis 15 minutes du côté de l'opposition.

M. Baril (Arthabaska): Juste une question. Je voudrais une réponse la plus courte possible pour laisser, comme on dit, une chance à mes collègues. Cet avant-midi aussi, il y a un groupe qui est venu... Quand les taxis signent un contrat avec la STCUM, on dit que c'est un contrat de 45 000 \$ par année pour 25 heures minimum par semaine; et, quand les chauffeurs ont fait leurs 25 heures, bien, là, on ne répond plus aux besoins des personnes handicapées.

M. Dumais (Éric): Bon, ce n'est pas tout à fait ça, puis ça mériterait une longue réponse, excepté que... Ce que vous venez de dire là...

M. Baril (Arthabaska): Ce n'est pas moi qui dis ça, c'est ce qu'on a entendu ce matin.

M. Dumais (Éric): Oui, mais je vous répète ce que vous venez de me dire, disons. Regardez bien, là. Il y a 16 véhicules à Montréal présentement, puis j'ai vu que la STCUM est venue se présenter devant vous, puis elle demande, elle, à avoir des permis d'énis, puis elle voudrait en mettre sur la route. Eux autres, ils ont des autobus; je pense qu'ils ont 84 autobus d'une vingtaine de passagers pour transporter ces gens-là. Les 16 véhicules dont je vous parle présentement, là, ce n'est pas des personnes à mobilité réduite. Ça, c'est des gens qui sont totalement handicapés et qui sont en fauteuil roulant électrique. C'est ça, le contrat dont vous venez de me parler; 135 000 \$ pour trois ans, mais le coût de transformation de ce véhicule-là coûte 53 000 \$.

La STCUM garantit 25 heures à ce gars-là, mais n'oubliez pas que les 25 heures, c'est dans le rush, là, qu'on appelle, dans les temps urgents: 7 heures le matin à 9 heures le matin, de midi à 13 heures, disons, puis de 15 heures à 18 heures. Puis, ça, là, c'est toutes des longues distances. Là, on n'est pas à Québec. Quand on parle de l'île de Montréal, le gars, il peut partir de Montréal-Nord avec une personne puis aller la porter à Senneville. Ça, c'est une heure et demie de transport, minimum. S'il est dans le trafic, ça peut prendre deux heures, dépendamment des conditions de route. Ça fait que, quand il revient, le pauvre gars, le rush est fini. Ça fait que, il fait quoi avec son véhicule? Il se promène en ville ou il prend des appels de son association de services. Ce gars-là, il va travailler, il va faire un minimum de 75 000 à 100 000 km par année. Vous lui demandez d'investir 53 000 \$ dans un véhicule neuf. Son véhicule est brûlé en trois ans parce que c'est des Caravan... la plupart des gars ont des Caravan, des choses comme ça. Ce n'est pas un véhicule commercial, une Caravan.

M. Baril (Arthabaska): O.K. Je vais laisser le reste du temps à mon collègue. Merci.

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

M. Bordeleau: Oui, merci. Je voudrais juste clarifier certaines choses. J'ai lu votre mémoire que vous nous avez envoyé il y a déjà quelque temps, qui est celui qui est daté du 8 octobre, puis vous nous remettez un autre document qui est daté du 2 novembre. C'est ça?

M. Dumais (Éric): C'est ça.

M. Bordeleau: Et, dans celui d'aujourd'hui, vous parlez beaucoup du transport adapté.

M. Dumais (Éric): Oui, parce qu'il y a eu beaucoup de commentaires là-dessus.

M. Bordeleau: Dans l'autre, vous en parliez moins. C'est quoi? En fait, il faut prendre la totalité des deux mémoires pour avoir votre point de vue, là.

M. Dumais (Éric): Bon. Regardez. La façon dont je vais répondre à votre question, c'est que, via le réseau Internet, j'ai suivi quand même les débats de ce qui s'est passé ici, puis j'ai remarqué qu'il y a beaucoup de gens qui se sont présentés, des associations qui représentent soit des gens handicapés, puis ils mettent ça sur le dos du taxi. O.K.? Mais, nous autres, là, on fait ce que la STCUM nous demande. Comme je vous l'ai expliqué dans ce document d'aujourd'hui, la STCUM fonctionne avec la compagnie de taxis, l'association de services qui lui donne le plus gros escompte. Ça fait que l'autre, Boisjoly, a 200 ou 300 appels par jour, elle en donne 100 à Hemlock, et ainsi de suite. Ça fait qu'ils sont 40 gars pour faire 300 appels. À un moment donné, il y a un problème de taxis, mais les taxis, ce n'est pas parce qu'ils ne sont pas disponibles, ils sont disponibles dans Hemlock ou ils sont disponibles dans Atlas ou ils sont disponibles... Ils marchent avec l'escompte.

M. Bordeleau: La STCUM, elle, elle fait affaire seulement avec les associations de services? Elle ne fait pas affaire avec des particuliers?

M. Dumais (Éric): Les seuls qui ont un contrat de signé avec la STCUM, ce sont les véhicules transformés pour les fauteuils motorisés. Ça, c'est très important de faire cette distinction-là. On est à peu près 500 véhicules, 500 personnes actives présentement qui peuvent faire du transport adapté, qui sont réparties dans toutes les associations. Vous avez 16 véhicules dont la Société de transport se sert comme complément pour le transport qu'elle ne peut pas faire avec ses 84 autobus.

M. Bordeleau: Vous dites qu'il y en a 500 à Montréal?

M. Dumais (Éric): On est plus que 500, on est 2 500 chauffeurs sur l'île de Montréal qui ont passé le cours de transport adapté.

M. Bordeleau: Non, non, ce n'est pas ça que je vous demande, je vous demande... Vous parlez de 500 véhicules capables de faire du transport adapté. C'est ça, si j'ai bien compris?

M. Dumais (Éric): O.K. Les seuls véhicules qui doivent être qualifiés pour faire du transport adapté à contrat, c'est les 16 camionnettes transformées, avec un lift pour embarquer la chaise roulante électrique.

M. Bordeleau: Bon. O.K. Alors, il y en a 16, puis eux sont à contrat avec la STCUM.

• (16 heures) •

M. Dumais (Éric): C'est ça. Les autres, la seule qualification dont vous avez de besoin, c'est tout simplement d'avoir passé le cours de transport adapté. Quand vous avez passé ce cours-là de quatre heures, on vous remet un certificat. Ça, ce cours-là, c'est pour vous montrer comment plier la chaise pliante, qui sont les personnes qu'on va transporter. Parce que vous avez des déficients intellectuels. Le déficient intellectuel, il ne sait pas où il s'en va. La seule chose qu'il y a, c'est que, si vous essayez de le débarquer à la mauvaise adresse, il ne débarquera pas de l'auto. Ça fait que, quand il ne veut pas débarquer, là tu sais que tu n'es pas sur la bonne rue ou que tu n'es pas devant la bonne porte. Tout le reste du monde, c'est pour te montrer comment agir avec une madame de 70 ans. Tu sais, si elle pèse 50 lb, il faut que tu fasses plus attention à elle qu'à une qui en pèse 200, là. Tu sais, je veux dire, c'est toutes des choses comme ça qu'ils nous montrent.

Ça fait qu'on est 2 428 personnes sur l'île de Montréal qui ont passé le cours de transport adapté. On peut donc dire qu'il y a 2 400 personnes, et plus, parce qu'avant ça le cours n'était pas obligatoire, mais il y en a qui l'ont fait. Donc, on peut dire qu'on est au moins 3 000 personnes, 3 000 taxis disponibles à faire du transport adapté.

M. Bordeleau: O.K. Je vais vous poser une question. Disons, dans la discussion — vous l'avez vu sûrement — dans les comptes rendus que vous avez lus, un des éléments de la discussion qu'on a eue souvent, c'est la question du transport adapté privé. À toutes fins pratiques, les gens disent que ça n'existe pas. Si tu ne veux pas passer par le système de la STCUM puis avec les délais, puis les attentes, et puis les annulations, si tu veux appeler quelqu'un, un transport adapté privé, puis dire: Bon, venez me chercher, je veux aller voir un film, ou quelque chose, et puis il paie, à ce moment-là on nous dit que ça n'existe pas à Montréal, en dehors de...

Puis vous avez fait référence au coût d'un véhicule transformé pour être capable de prendre des chaises roulantes motorisées. Mais ça, il y a un besoin qui est important de ce côté-là et, bon, dans l'état actuel des choses ça n'existe pas parce qu'il n'y a pas moyen d'arriver à la faire fonctionner puis à le rentabiliser, je suppose parce que personne n'est dans ce secteur-là. Ça prendrait quoi, ça prendrait quel genre de conditions pour arriver à avoir à Montréal des taxis privés adaptés?

M. Dumais (Éric): Des taxis privés adaptés?

M. Bordeleau: Oui.

M. Dumais (Éric): Moi, je ne vois pas ça du tout, là. Présentement, on est capable de donner le service. Il y a 16 véhicules actuellement qui donnent le service. Mais je vais vous expliquer les conditions de ce qui se passe présentement. C'est que les associations de services, ce qu'elles font, c'est qu'elles utilisent ces véhicules-là qui devraient servir uniquement au transport de chaises motorisées. Quand le gars, il est disponible, disons qu'il est rendu à Sainte-Anne-de-Bellevue, qu'il s'en revient, ou encore les associations de services lui donnent une route à faire, elles le «bookent» pour la journée. Vous comprenez? Ça fait que, quand le gars est «booké» au départ, là, ce n'est plus 25 heures qu'il fait; il fait huit, 10, 12 heures de transport par jour.

Ça fait que, si la STCUM dans sa journée reçoit un appel d'une personne en fauteuil roulant électrique qui a été oubliée sur une route ou que, je ne sais pas, elle est sortie plus tard de l'hôpital puis que le véhicule de la STCUM qui devait la ramasser, bien, l'a laissée là — il a attendu pendant 10, 15 minutes, puis, au bout de 15 minutes, il s'en va parce qu'il a d'autres personnes à ramasser — à ce moment-là, la STCUM qu'est-ce qu'elle fait, elle? Elle «rebooke» — excusez les termes anglais — ce client-là qui a été oublié, elle le donne à une association de services, mais, là, les véhicules sont «bookés», les gars sont partis, eux autres, sont en train de faire des routes. Il est là, le problème.

M. Bordeleau: Les routes qu'ils font pour la STCUM.

M. Dumais (Éric): Qu'ils font pour la STCUM. Ils mélangent les deux, là: mobilité réduite et fauteuils roulants électriques. Ça fait que les véhicules ne deviennent plus disponibles, là.

M. Bordeleau: O.K. La mobilité réduite, il y en a qui peuvent voyager par taxi; ils plient la chaise roulante, ils la mettent dans la valise d'auto. Bon, il y a un certain nombre de personnes qui peuvent utiliser le taxi avec de l'aide pour embarquer puis débarquer, là. Bon, ça, ça va. Mais, moi, si je suis en chaise roulante motorisée puis je ne veux pas passer par la STCUM, je ne veux pas attendre puis prévoir huit heures d'avance, je veux sortir. Je fais quoi, là?

M. Dumais (Éric): O.K. Bon, présentement, les 16 véhicules travaillent avec l'association Boisjoli. Ils étaient jusqu'au mois d'août avec l'association Hemlock. Étant donné qu'Hemlock, le taux d'escompte avait descendu puis qu'eux autres n'étaient pas contents du taux d'escompte que la STCUM leur offrait... Vous voyez, là, ils jouent avec le service sur le dos du monde. C'est eux autres qui donnent un mauvais service parce qu'ils jouent avec des escomptes. Il est là, le problème. Vous comprenez? C'est juste ça, le problème.

Ils veulent avoir quatre véhicules de plus, je l'ai vu sur l'Internet. Ils ne vous en demandent pas 20, véhicules, ils en demandent quatre, ils veulent en avoir 20, taxis, pour transporter les chaises électriques. C'est ça qu'ils veulent avoir. Ça fait qu'il n'y a pas une demande épouvantable pour ces gens-là, là. C'est juste que, quand ils en ont de besoin, parce que les 16 véhicules sont déjà «bookés» avec la STCUM à faire du transport de personnes à mobilité réduite...

M. Bordeleau: Mais là, M. Dumais, vous me décrivez ce qui se passe. La question que je vous ai posée, ce n'est pas ça, c'est que, si, moi, je veux prendre un taxi adapté parce que je suis en chaise roulante motorisée, je veux aller voir des amis qui sont à telle place, je voudrais prendre un téléphone puis appeler puis qu'ils viennent me chercher dans 10 minutes, 15 minutes comme n'importe quel taxi, qu'est-ce que je fais?

M. Dumais (Éric): Bien, c'est ça, il faut qu'il appelle une des associations de services pour savoir s'ils ont des véhicules de disponibles.

M. Bordeleau: Bien, vous me dites qu'ils sont partis sur la route parce qu'ils sont «bookés» pour le transport adapté avec des contrats avec la STCUM.

M. Dumais (Éric): C'est ça.

M. Bordeleau: Alors, ça ne répond pas à mon besoin.

M. Dumais (Éric): Ça ne répond définitivement pas à votre besoin. Mais c'est ça que je vous ai dit, là, c'est ça que je viens de vous lire dans ce document-là.

M. Bordeleau: Oui, mais, moi, je vous demande: Quelles conditions que ça prendrait pour qu'il puisse y avoir du développement de taxis privés comme ça qui pourrait répondre au genre de besoin que je vous ai exprimé tout à l'heure? Parce qu'on sait que ça coûte cher, un véhicule, on sait que ça ne peut pas marcher au tarif du taximètre régulier, ça ne serait pas rentable. Les gens n'achèteront pas un véhicule de 50 000 \$, qu'ils vont user en trois ans, puis être payés le prix du taximètre régulier comme n'importe quelle voiture de taxi, ça ne sera pas rentable au bout de la ligne.

Mais ça prendrait quoi comme conditions pour qu'on puisse développer un certain nombre de taxis privés adaptés qui pourraient répondre au genre de besoin que je vous ai exprimé tout à l'heure?

M. Dumais (Éric): Bien, je m'excuse, je ne peux pas répondre à cette question-là parce que, moi, je suis totalement contre ça, là, que des privés viennent faire l'ouvrage que, nous autres, on est capable de faire.

M. Bordeleau: Non, non, mais des gens qui sont des taxis.

M. Dumais (Éric): Ah, des taxis?

M. Bordeleau: Oui, oui, je parle des taxis privés.

M. Dumais (Éric): O.K. Mais c'est ça, je vous l'ai dit là-dedans: une centrale unique qui va contrôler tous les transports, qui va avoir tous les gars qui font... Au lieu que les chauffeurs de taxi puis que les véhicules soient éparpillés dans toutes les 11 différentes associations, il y en aurait une: une qui aurait un numéro de téléphone 1-800 pour prendre les appels d'Angleterre, le monsieur arrive par tel avion, une qui aurait un chose Internet pour le monsieur qui ne veut pas faire un longue distance. C'est ça que je vous dis, une coopérative de transport adapté qui regrouperait tous les chauffeurs de taxi au lieu qu'ils soient éparpillés dans 11 différentes associations.

M. Bordeleau: Mais vous avez l'impression que cette suggestion-là, que vous faites, là, réglerait le problème de la rentabilité de faire du transport privé avec des véhicules qu'on paierait 50 000 \$... un véhicule adapté qu'on paierait 50 000 \$, puis qui, au bout de trois ans, serait rendu peut-être à 300 000 km, ça deviendrait rentable avec une centrale unique?

M. Dumais (Éric): C'est définitif, parce que, là, le gars qui travaille sur le transport adapté, il fait juste ça, là, puis étant donné qu'il n'y a pas d'autre appel qui rentre... Parce que, vous savez, les gens qui sont handicapés, eux autres non plus ne le savent pas qu'ils... On l'a vu dans les documents, on l'a vu, le monsieur de Kéroul, il dit: À Montréal, tu ne peux pas flaiiller. Il dit qu'il va à Toronto, il va à New York, il va à Vancouver, il flaiille un taxi. Qu'est-ce qui l'empêche d'en flaiiller un à Montréal, le monsieur Leclerc, de Kéroul?

M. Bordeleau: Bien, s'il a une chaise roulante motorisée, il ne pourra pas flaiiller n'importe quel taxi.

M. Dumais (Éric): Non, non, mais, là, je ne pense pas qu'il flaiille des taxis à New York non plus s'il est en fauteuil motorisé, hein, parce que les taxis à New York...

M. Bordeleau: Je comprends votre point de vue, là.

M. Dumais (Éric): ...c'est des Crown Victoria jaunes, là. Ça fait que ça ne rentre pas plus dans mon... Moi, j'en ai embarqué un fauteuil motorisé, c'est ce qu'ils appellent un triporteur. Les triporteurs, ça se défait en trois morceaux, puis je l'ai mis dans mon véhicule.

M. Bordeleau: O.K. Je vais juste passer quelques points, là. Quatre minutes? O.K. Dans votre premier mémoire, vous parlez d'une table de concertation — à la page 9 du premier mémoire — vous dites une recommandation: «Tout organisme relié [...] à l'industrie du taxi puisse assister aux séances de la table de concertation.»

Je voudrais savoir: Dans votre esprit à vous, qui seraient membres de cette table-là, puis ça serait quoi, le mandat de la table de concertation à laquelle vous faites référence?

M. Dumais (Éric): O.K. La table de concertation de la Communauté urbaine existe déjà; elle se réunit une fois par mois, ou au besoin si à un moment donné il y a un sujet ou un problème quelconque qui arrive. Ces gens-là qui sont autour de la table, c'est le service de police de la Communauté urbaine de Montréal, le Bureau du taxi, le ministère des Transports, les trois ligues de taxis. La table existe déjà, sauf que, nous autres, même si on avait 700 membres qui avaient signé des cartes de membre, qu'on était une association officiellement, avec une charte en règle, ils nous refusaient d'être assis à cette table de concertation là.

M. Bordeleau: O.K. C'est parce que vous disiez: Tout organisme relié directement. Ce que vous voulez dire au fond, c'est que votre organisme devrait être là.

M. Dumais (Éric): C'est parce qu'il y en a d'autres qui ont demandé... comme l'association qui représente les limousines, eux autres aussi, ils se plaignent de la même chose.

M. Bordeleau: O.K., je comprends, là.

M. Dumais (Éric): C'est que cette table-là, ils disent qu'ils représentent l'industrie du taxi, mais ils refusent des organismes qui ont quelque chose à voir avec l'industrie du taxi.

• (16 h 10) •

M. Bordeleau: À la page 10, il y a une recommandation sur la fusion des petites ligues par groupe de 300 à 500 propriétaires de permis par région. Disons qu'il s'agit d'avoir un pool assez important de taxis.

Est-ce que vous pensez qu'en général, à l'extérieur de Montréal, ça serait possible de créer des territoires qui auraient de 300 à 500 propriétaires, puis qui serait un territoire quand même géographiquement gérable? Parce que j'ai l'impression que, dans certains coins, là, ça ferait large comme territoire, ça, pour regrouper 300 à 500 propriétaires de taxi. Mettons Québec, Montréal, c'est à l'extérieur, mais dans des petits villages où il y a quelques taxis, ça va en prendre des territoires pour arriver à...

M. Dumais (Éric): Bon. On parle des petits villages, mais dans ces petits villages-là, les propriétaires, ils font partie d'une ligue, excepté que la ligue, elle a quoi? 10, 15, 20 propriétaires. Les gars paient 200 \$ par mois. O.K.? Ça fait que le président qui est élu pour représenter les chauffeurs propriétaires de taxi, bien, ce gars-là, il fait du taxi, disons, 60 heures par semaine lui aussi, puis il s'occupe de la ligue comme ça. Ça fait que c'est juste une question de budget.

Supposons qu'on regrouperait Longueuil avec Drummondville, l'autre bord de Drummondville, toutes les

ligues qu'il y aurait autour, disons, pourraient être regroupées ensemble, je ne le sais pas, moi. Vous comprenez ce que je veux dire, là?

M. Bordeleau: Oui, je sais. Vous êtes conscient que dans certains coins, là, ça ferait beaucoup de ligues se relier, dans des coins où les agglomérations sont plus petites, pour arriver à 300, 500 propriétaires, des fois, ça peut prendre plusieurs ligues pour... Puis ça fait un territoire qui devient très, très large géographiquement parlant pour arriver à mettre ensemble 300 à 500 propriétaires.

M. Dumais (Éric): Mais au moins ils vont avoir l'argent, ils vont avoir le budget pour pouvoir le payer le gaz aux gars pour qu'ils viennent de temps en temps à des réunions.

M. Bordeleau: Là, vous savez qu'actuellement il y a des ligues... En tout cas, il y a des gens qui sont venus nous voir ici, puis il y a des ligues qui n'ont pas une cenne, des propriétaires de taxi, ils n'en ont pas, d'argent. Il n'y a pas de cotisations dans certaines ligues. Donc, ça, c'est leur choix, remarquez bien, parce que dans d'autres ligues — je pense à Montréal — ils ont fixé des coûts pour les membres, mais il y a beaucoup de places où il n'y a pas un sou qui est donné à la ligue. Alors, avec les inconvénients que ça amène aussi, c'est qu'ils n'ont pas de moyens.

M. Dumais (Éric): Bien, c'est ça.

M. Bordeleau: Terminé? Bon.

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

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci, M. le Président. Dans votre association, vous avez dit que vous avez 700 membres. Est-ce que vos membres sont aussi membres d'une ligue de taxi?

M. Dumais (Éric): Non. Nos 700 membres, ce sont des chauffeurs locataires, c'est-à-dire qu'ils louent un véhicule. Ceux qui sont membres des ligues de taxi, ce sont des propriétaires. Ça peut être des propriétaires de flotte, ça peut être des propriétaires artisans.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. C'est bien. Vous êtes d'accord pour l'abolition de l'obligation de transférer le véhicule lors d'un transfert de permis. Est-ce que je dois comprendre que, la question des permis, on pourrait rattacher ça seulement à un individu plutôt qu'à un véhicule?

M. Dumais (Éric): Bien, j'ai vu que deux personnes sont venues ici pour dire le problème que ça causerait. Par contre, la présidente de la Commission des transports a dit qu'elle, elle ne verrait pas d'objection à ce que, la

journée que le transfert du permis se fait, le monsieur mette son véhicule immédiatement sur le taxi, en autant qu'il rencontre les inspections, que le meter soit installé, puis toutes ces choses-là.

Le problème à l'heure actuelle, c'est que le taxi est transféré avec une minoune, puis, là, le gars, il part avec ça. Puis, là, quand il part avec ça, il va travailler avec un mois, deux mois, puis au bout de deux mois, trois mois, il change le véhicule. Ça fait que, là, il faut qu'il paie encore pour faire réenregistrer ce véhicule-là. Ça fait que ça coûte entre 500 \$ et 600 \$ de frais de notaire puis de ci puis de ça pour réenregistrer le véhicule.

M. Pelletier (Abitibi-Est): En gros, on pourrait mettre une norme sur la qualité du véhicule qui doit être utilisé, mais le permis pourrait être émis seulement à une personne et indépendamment du véhicule.

M. Dumais (Éric): Moi, bien sincèrement, là, ce que je verrais, c'est que premièrement, le permis, au lieu d'être actuellement renouvelable d'année en année... Écoutez, on a des problèmes de crédit, on n'est même pas capable d'aller se chercher une marge de crédit même si on a une équité de 35 000 \$, 40 000 \$ sur nos permis. Pourquoi? Parce que le permis est renouvelable à l'année. Pourquoi le permis n'est pas émis avec l'hypothèque, comme quand on achète une maison? Quand on le transfert, bien, on transfert l'hypothèque. Ça se fait actuellement, excepté que, là, le permis est renouvelable à l'année.

Puis, si le gouvernement veut garder les... Parce qu'on paie 400 \$ de transfert de plaques à toutes les années, bien, qu'il nous le charge, le 400 \$, mais, tabarouette, que le permis soit à notre nom, là. Éliminez tous ces problèmes-là pour qu'on soit capable d'aller se chercher du crédit. Vous vous plaignez que les véhicules ne sont pas en bon ordre et qu'ils sont vieux, etc. Écoutez, moi, je peux vous dire que depuis six mois, on peut dire que l'économie commençait à aller un petit peu mieux, tous les véhicules que j'ai vus, les gars se sont tous mis des 1996, 1997, 1998. Mais ne demandez pas à un gars de mettre un char de 40 000 \$ si son permis n'est pas payé, le gars n'arrivera pas.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. En gros, là, simplifier la question de l'émission de permis le plus possible et, si c'est faisable, de mettre le permis sur une personne et oublier toute la question des véhicules.

M. Dumais (Éric): Bien, oublier toute la question des véhicules, quand même, la madame la présidente a expliqué, là: Il faut que le véhicule reste attaché au permis. Mais il y aurait moyen d'émettre le permis pour 20 ans, excepté que le gouvernement vient chercher ses droits à toutes les années avec la plaque puis il augmente le prêt à toutes les années comme il veut, comme il fait avec n'importe laquelle personne.

M. Pelletier (Abitibi-Est): En terminant, rappelez-moi donc votre position sur la question des taximètres.

M. Dumais (Éric): Les taxis?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Les taximètres.

M. Dumais (Éric): Les taximètres, ça ne sert absolument à rien, je veux dire, d'avoir des taximètres. Regardez en France, ils les ont, les taximètres électroniques, ça fait 20 ans — j'ai parlé avec un Français. Excepté qu'eux autres, ils ont toutes sortes de normes. Un chauffeur de taxi a le droit de travailler uniquement 11 heures par jour. Un chauffeur de flotte a le droit de travailler uniquement 10 heures par jour. Sur le véhicule, il y a un genre de taximètre électronique; quand le monsieur part son véhicule, ça enregistre le temps qu'il a travaillé sur son véhicule. Puis, s'il se fait prendre par un commissaire de police qui voit que, lui, ça fait 12 heures qu'il travaille, bien, c'est: bang, à l'amende. Oui, mais j'ai dit au gars: Écoute, qu'est-ce qui se passe avec ton meter électronique, là? Il dit: Tout est enregistré, sauf que, si on se fait prendre au bout de 20 ans, on vend notre permis, puis, là, le fisc s'aperçoit qu'il y a une grosse différence entre les rapports d'impôts qu'on a faits et le meter, à ce moment-là...

Le Président (M. Lachance): Alors, c'est bien intéressant, messieurs, mais je dois vous dire que le temps est expiré. Merci pour votre participation aux travaux de cette commission.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): J'invite maintenant la représentante de l'Association de Montréal pour la déficience intellectuelle à prendre place à la table.

Alors, bienvenue, Mme Bissonnette, directrice générale de l'Association de Montréal pour la déficience intellectuelle. J'en profite aussi pour vous remercier de votre collaboration pour avoir accepté le désagrément d'être déplacée. C'est un peu hors de notre volonté, mais c'est vous qui en avez subi le contre-coup. Alors, merci d'avoir accepté sans trop regimber, je pense que vous l'avez fait quand même de bonne grâce, et bienvenue à cette commission. Je vous rappelle que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires.

Association de Montréal pour la déficience intellectuelle (AMDI)

Mme Bissonnette (Carmen): Je vous remercie. Alors, merci à tout le monde aussi d'être ici présent afin de nous entendre. Je suis, comme vous l'avez dit, la directrice générale de l'Association de Montréal pour la déficience intellectuelle et je suis moi-même parent aussi d'une enfant qui a une déficience intellectuelle sévère, alors grandement sensibilisée à la cause, je vous dirais.

Vous avez certainement entre les mains le rapport que nous avons fait le 5 octobre 1999, alors les commentaires sur la réforme de taxi. Je vous le lirai brièvement

afin de pouvoir en commenter par la suite les commentaires qu'on a ajoutés.

Donc, les objectifs principalement pour nous, c'est d'améliorer la qualité des services à la clientèle puis leur adéquation aux besoins, d'augmenter aussi la disponibilité du service concernant le transport adapté et le transport médical, d'assurer la protection du consommateur et d'accroître la sécurité du public.

Alors, je passe tout de suite finalement brièvement à une courte histoire. L'Association de Montréal pour la déficience intellectuelle existe depuis 1935, ce qui signifie qu'en l'an 2000 nous aurons 65 ans. J'en suis très fière. Nous sommes la plus ancienne association en déficience intellectuelle au Canada. Alors, je suis en train de faire même la recherche à savoir, au niveau des États-Unis, si nous sommes la plus ancienne.

Ça a démarré par des parents, c'est encore des parents qui sont membres du conseil d'administration. Juste pour en nommer une, Mme Janine Sutto, que tout le monde connaît, j'imagine, est encore membre chez nous et parent d'un enfant qui a une déficience intellectuelle.

● (16 h 20) ●

Alors, vous comprendrez qu'on a fait la lecture de la réforme proposée pour le transport par taxi et puis nous l'avons vraiment envisagée pour nos gens. D'accord? Alors, nos commentaires sont vraiment en fonction de nos gens.

Je passerais tout de suite, donc, à la proposition 5, quand on parle du lever du moratoire sur le nombre de taxis puis que le demandeur de permis devrait faire la preuve à la Commission des Transports du Québec qu'il a effectivement besoin d'un nouveau permis pour son agglomération ou sa région. À ce compte-là, nous, on privilégie cette option, puisqu'elle peut être un incitatif au développement du taxi adapté. Présentement, le nombre de taxis à Montréal semble suffisant pour la population en général, mais je dis bien pour la population en général, ce qui est loin d'être le cas pour le taxi adapté. Des mécanismes devraient être prévus afin que la Commission réagisse promptement si le demandeur n'exploitait pas son permis dans le sens de la preuve déposée. Pour nous, c'est bien important.

On passe par la suite à la proposition 7 où on mentionne que la formation professionnelle des nouveaux chauffeurs de taxi pourrait être étendue, dès le début de la réforme, à tout le territoire du Québec. Toutefois, étant donné que le nombre de candidats est insuffisant dans certaines régions pour offrir de fréquentes sessions de formation, il serait possible, pour un candidat, d'obtenir une autorisation temporaire conditionnelle à la réussite du cours de formation prescrit à l'intérieur d'un délai d'un an. Il ne serait possible pour un candidat d'obtenir cette autorisation qu'une seule fois.

On privilégie cette option puis on recommande que des efforts soient mis non seulement sur l'obligation de la formation, mais de plus sur la qualité de celle-ci. C'est très important, parce qu'on a beau parler de la formation — monsieur qui me précédait en mentionnait mot — je vous dirais que la qualité est très importante. À l'heure

actuelle, l'expérience démontre que, pour beaucoup de chauffeurs de taxi, peu de résultats ont été notés suite à une formation.

Des personnes présentant une déficience intellectuelle sont encore trop souvent laissées dans des situations dangereuses pour elles. En exemple, je vous dirais, entre autres, qu'une personne soit déposée à la mauvaise adresse sans qu'il n'y ait aucun répondant pour cette personne-là. J'ai même le frère du président de notre conseil d'administration, qui, lui, a une déficience intellectuelle moyenne, qui est aveugle, a été déposé à une mauvaise adresse. Le pauvre type était complètement perdu. Donc, ça, c'est un non-sens, je vous dirais.

Des gens qui sont déposés à une intersection de la rue qui est très dangereuse, une intersection... Vous connaissez Montréal, j'imagine, pour y être allé minimalement une fois dans votre vie. Vous savez qu'être piéton à Montréal ce n'est pas simple de nos jours et encore plus difficile pour une personne qui a une déficience intellectuelle. Et, à des intersections dangereuses, c'est inconcevable que le chauffeur de taxi descende la personne d'un mauvais côté de la rue. Alors, pour nous, la qualité est très importante.

Quand je parle aussi de qualité au niveau de la formation, c'est aussi important de faire la distinction entre la maladie mentale et la déficience intellectuelle. Les pauvres chauffeurs de taxi, je vous dirais que malheureusement ils n'ont pas toujours la connaissance de ce que c'est, une déficience intellectuelle. On a quand même 3 % de la population qui a une déficience intellectuelle, ce qui est quand même assez considérable. Je pense qu'il faudrait vraiment qu'on démystifie une fois pour toutes auprès de la population que ces gens-là, ce n'est pas de la maladie mentale. Alors, ce n'est pas de leur faute s'ils ont des incapacités intellectuelles de compréhension. Alors, dans ce sens-là la qualité est très importante.

Proposition 8, la formation se rapportant au transport des personnes handicapées. Dans ce sens-là, nous, on dit qu'il en va de soi que les chauffeurs, nouveaux ou anciens, doivent être tenus de suivre une formation. Suite aux commentaires que nous recevons de nos membres, la formation se rapportant au transport des personnes handicapées semble nettement insuffisante. Nous recommandons qu'elle soit revue et bonifiée et que régulièrement les connaissances des formateurs soient évaluées.

Les formations contenues dans cette proposition étant d'une durée de 60 heures, il nous semble excessif de donner un délai de six ans, parce qu'on suggère, dans votre proposition, quatre ans plus un deux ans pour le deuxième cours, d'accord? Alors, étant donné que l'un des premiers objectifs de la réforme est d'améliorer la qualité des services à la clientèle, on considère que l'échéancier des moyens utilisés devrait être fait en conséquence aussi. Parce que, entre vous et moi, six ans pour 60 heures de cours, c'est quand même un peu, beaucoup.

Quant à la proposition 9, vérifier les candidats à l'obtention et au renouvellement du permis de chauffeurs de taxi, qui pourraient avoir un dossier criminel

incompatible avec cette fonction, on est tout à fait en accord avec cette proposition. Étant donné la vulnérabilité des personnes présentant une déficience intellectuelle, étant donné les abus de toutes sortes dont elles sont malheureusement encore trop souvent victimes et pour assurer la sécurité de tous les passagers, il est nécessaire que les chauffeurs de taxi n'aient pas de dossier criminel incompatible avec cette fonction. Je vous dirais, si on parle de déficience intellectuelle, souvent on associe la déficience au syndrome de Down, la trisomie 21, communément appelée les mongols, mais je me plais à dire que les mongols vivent en Mongolie. D'accord? Alors, ce sont des gens qui vivent avec une trisomie 21 ou le syndrome de Down.

Par contre, la déficience intellectuelle, comme pour ma fille et beaucoup d'autres personnes, n'a aucune visibilité. On a une image de la personne, une photo de la personne; vous ne pouvez pas dire, sur la photo, que c'est une personne qui a une déficience intellectuelle. Il n'y a aucun trait physique qui paraît. Ce sont de beaux jeunes hommes et de belles jeunes filles à tout âge pour la plupart. Alors, vous comprenez... Moi, personnellement, j'ai été très sensibilisée, car une maman de notre association, sa belle jeune fille de 22 ans a été abusée sexuellement par un chauffeur de taxi. Et on trouve que c'est inconcevable.

C'est une fille qui se présentait à tous les jours pour aller travailler, et depuis ces abus... Parce qu'avant que ça soit diagnostiqué, avant que ça soit décelé, ce n'est pas quelque chose qui est dit nécessairement couramment. On montre à nos petits bouts de choux de quatre ans, cinq ans, si un oncle ou une tante ou un monsieur, une madame, te touche, tu nous le dis. Mais pour ces gens-là, on a beau leur montrer, ce n'est pas aussi évident, puis c'est toujours du cas par cas, je vous dirais.

Donc, pour en avoir été témoin, je vous dirais que c'est bien difficile parce que cette personne-là aujourd'hui est en difficulté pour aller travailler. Donc, son poste est remis en question. Ça a atterri toute la famille. Les parents se sentent débordés par tout ça. Alors, il est essentiel qu'il y ait un mandat vraiment de levé là-dessus puis qu'on dise: O.K., on surveille absolument la qualité des dossiers des chauffeurs de taxi.

Concernant les propositions 21, 22 et 23 quant à l'empattement, l'âge des véhicules puis l'âge maximal des véhicules, on n'est pas vraiment dans une position pour juger à quel âge un véhicule devrait être retiré, etc., mais par contre on note pour la sécurité, le confort et la propreté des véhicules. Pour utiliser personnellement les taxis dans Montréal, je peux vous dire qu'ils ne sont pas toujours évidents. Il y a des fois que c'est beaucoup plus souvent l'expression de bazous dans lesquels on peut embarquer.

Alors, nous, on se dit: La sécurité étant prioritaire, il devrait y avoir quand même des mesures pour évaluer l'âge maximal d'un véhicule, puis on recommande dans tous les cas une grande fréquence de vérification mécanique, et que probablement les dossiers de vérification, les outils de vérification soient mis à jour et soient aussi respectés très bien par chaque compagnie qui utilise des taxis.

Pour ce qui est de la proposition 29, tout taxi faisant partie du territoire d'un organisme public de transport pourrait effectuer du transport adapté au collectif en vertu d'un contrat avec cet organisme, même si aucune partie de la course ne s'effectuerait sur le territoire pour lequel ce permis serait délivré. Les personnes présentant une déficience intellectuelle étant de grandes utilisatrices du transport adapté par taxi, nous appuyons toute mesure pouvant faciliter la gestion du service. À l'heure actuelle, le transport adapté par taxi laisse grandement à désirer. Donc, on pourrait développer beaucoup plus cette proposition.

Proposition 44, on créerait une seule catégorie de permis pour le transport adapté et le transport médical. Le début de cette proposition-là nous laisse passablement perplexes, et puis — je vous en ai glissé mot un petit peu tout à l'heure — les personnes qui ont une déficience intellectuelle ne sont pas des personnes malades. C'est un handicap. Donc, un handicap, c'est à vie. Ce n'est pas du tout une maladie. C'est un diagnostic qui est posé généralement avant l'âge de 18 ans, pour ce qui est de la déficience intellectuelle, et qui se poursuit, qui n'a pas du tout d'état de guérison. Il y a des moyens de fonctionner, mais par contre aucun état de guérison.

On a pris plusieurs années, je vous dirais, à débattre tout ça, parce qu'on approfondit encore santé mentale puis déficience intellectuelle et maladie, etc. Donc, on est un petit peu perplexe. Mais par contre on se dit: La personne qui a une déficience intellectuelle a droit à un service, et puis on trouve que c'est de la discriminer si on dit que le transport pour maladie va être privilégié versus le transport par rapport aux loisirs ou le transport par rapport à une activité communautaire quelconque. Ça, c'est un grand dommage, une lacune qu'on peut reconnaître, O.K.? Alors, c'est dans ce sens-là.

• (16 h 30) •

On est tout à fait en accord aussi avec le fait que les organismes du transport adapté puissent, après avoir fait appel aux taxis sur leur territoire, faire un appel d'offres ouvert à tous. Ce procédé créerait une saine compétition qui ne peut qu'augmenter la qualité des services.

J'ajouterais, puisque malheureusement je vois que mes confrères ont présenté un autre... Je ne veux pas vous présenter un deuxième dossier, mais, juste en relisant votre... la réforme du taxi, la réforme proposée, à la proposition 45 de la page 33, où on mentionne que «les autorités régionales ou métropolitaines auraient le pouvoir d'obliger les associations de service à exploiter un certain nombre de véhicules adaptés et de s'assurer que ce service est disponible», je remplacerais le «pouvoir» avec le «devoir», comme je vous disais, étant donné qu'il y a 3 % de la population qui a une déficience intellectuelle, et dans les statistiques on dit que 5 % de la population a un handicap physique ou intellectuel. Donc, en fonction de l'OPHQ, 5 % de la population vit avec un handicap, dont 3 % avec une déficience intellectuelle. Alors, je pense que, si on remplaçait le «pouvoir» par le «devoir», ça serait bien.

Je termine avec ma conclusion. Effectivement, en mars 1999, le ministère de la Santé et des Services sociaux nous présentait en consultation un document intitulé *De l'intégration à la participation sociale, une question d'équité et de solidarité*. Il s'agit d'une politique clientèle qui vise à tout mettre en place pour permettre à la personne présentant une déficience intellectuelle d'atteindre un développement optimal et une pleine participation sociale. Pour nous, la participation sociale fait référence à la fois à la scolarisation, aux loisirs, au travail et à toute autre action de la vie quotidienne, ne serait-ce que d'aller au cinéma. Pour réaliser ces actions, toute personne a à se déplacer. Ça ne se passe pas toujours dans notre salon, notre vie sociale. Dans le cas des personnes plus autonomes, il peut y avoir l'utilisation des transports publics ou privés. Et, dans le cas des personnes moins autonomes, il y a l'utilisation du transport adapté. La réforme du transport par taxi présente l'occasion pour le ministre des Transports d'assurer pour les personnes handicapées une qualité des services, privés dans le cas des taxis et publics dans le cas des taxis qui font du transport adapté, qui répondent à leurs besoins et qui leur permette une réelle intégration sociale. Alors, je vous remercie de m'avoir entendue.

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

M. Baril (Arthabaska): Merci, Mme Bissonnette. Votre mémoire est, je dirais, doux à entendre. Il y a beaucoup d'humanisme, d'amour, même, pour vos bénéficiaires, si on peut les appeler ainsi. Et vous représentez bien ceux et celles qui font partie de votre association.

Mme Bissonnette (Carmen): Merci.

M. Baril (Arthabaska): Vous savez, la proposition 44, l'objectif du gouvernement, c'est d'essayer de trouver un moyen d'être capable de rentabiliser un permis ou un véhicule pour justement répondre mieux aux besoins des personnes handicapées. J'en conviens, on en convient parfaitement que le transport adapté, là, il y a une différence avec le transport médical. Ça, là, soyez assurée qu'on n'a pas de problème à diviser les deux. Si on l'a mis ensemble, 10, c'est pour faciliter l'administration des permis, à tort ou à raison, je ne sais pas. Je vous dis pourquoi on l'a mis là. Mais je tiens bonne note de votre suggestion, votre proposition.

Mais vous le vivez sans doute tous les jours. Vos membres, vos bénéficiaires, certains sont venus nous dire ici qu'ils ont de la difficulté à se faire transporter par taxi, parce qu'il n'y en a pas. Nous, en émettant un permis spécial, le permis ne coûterait rien. Donc, la personne, il y aurait plus, comment je dirais, de facilité, de moyens financiers pour adapter son véhicule. Donc, déjà il n'y aurait pas le coût du permis. On a dit ici que ça varie entre 10 000 \$ puis 80 000 \$, en gros. Donc, pour adapter un véhicule, on nous dit que c'est une affaire comme 35 000 \$, 40 000 \$, 45 000 \$. Donc, pour essayer de

rentabiliser un véhicule, c'est la formule que l'on proposait. Et c'est suite à des discussions avec vous autres, avec vous et d'autres, qu'on va ajuster, puis le ministre fera sa loi. Mais pensez-vous que, de la façon que je m'exprime là ou la volonté du gouvernement, nous sommes dans la bonne voie ou si on est à côté du chemin?

Mme Bissonnette (Carmen): Oui, je pense que vous êtes dans la bonne voie. Mais, comme je le mentionnais, la formation et la qualité de la formation vont être importantes à respecter, parce que, bon, quelqu'un qui s'en va à l'hôpital pour un suivi suite à une chirurgie ou pour, bon, des cas, naturellement, c'est le côté maladie versus le côté handicap, déficience intellectuelle... Il s'agit tout simplement d'avoir une formation adéquate. Mais je comprends votre dossier, la proposition qui se veut d'utiliser à bon escient les permis. Puis ça, c'est très juste aussi de votre part. Donc, c'est une question de qualité de formation.

M. Baril (Arthabaska): Vous avez raison. Le dossier de la formation, on en traite à des endroits. Mais, je le répète, ce que l'on essaie... Vous savez aujourd'hui, dans notre système, si les gens n'ont pas le moyen d'aller se chercher un revenu convenable, bien, là, malgré toutes les bonnes intentions, il n'y aura pas de bénévoles qui vont investir 50 000 \$ sur l'adaptation d'un véhicule, plus l'achat du véhicule. Bon. Ça, on a un contexte où on est là, donc il faut vivre avec ça. Alors, moi, je ne verrais pas d'autres questions pour le moment à vous poser, madame. Je vous remercie beaucoup, et on tient compte de vos commentaires.

Mme Bissonnette (Carmen): Merci.

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

M. Bordeleau: Oui. Une bonne partie de votre mémoire portait sur la formation et, je pense, à juste titre, compte tenu de la clientèle particulière. Est-ce que vous avez de l'information sur la façon dont se compare actuellement la formation des chauffeurs de taxi qui font affaire avec votre type de clientèle, là, toujours — parce que je pense que ça ne sert à rien de... c'est ce que vous connaissez peut-être le mieux, le type de formation qui existe actuellement pour le chauffeur de taxi ou, en tout cas, leur préparation avec cette clientèle-là — par rapport à ce qui se fait ailleurs, par exemple, je ne sais pas, moi, aux États-Unis ou dans d'autres provinces canadiennes?

Mme Bissonnette (Carmen): Je vous répondrais honnêtement: Non, je n'ai pas la comparaison. Mais, par contre, comme j'étais très impliquée, ça ne fait que quatre mois que je suis à ce poste, mais auparavant, j'étais bénévole à l'Association canadienne pour l'intégration communautaire, qui est l'Association en déficience intellectuelle, puis j'œuvrais aussi auprès de l'Association québécoise, je peux m'informer au niveau des autres provinces canadiennes. Et puis j'ai des contacts aux États-Unis aussi au

niveau des associations américaines en déficience intellectuelle, je pense qu'il y a possibilité. Puis, nous, dans le milieu associatif, vous savez, nul n'est prophète en son pays, sauf que, comme parents, comme personnes qui vivent avec des gens qui ont une déficience intellectuelle, et nos personnes déficientes intellectuelles mêmes sont à même de pouvoir... on est en mesure de pouvoir aider les gens qui font de la formation, parce qu'on fait beaucoup de formation aussi, on devient professionnel dans notre domaine. Alors, on pourrait s'organiser pour monter les dossiers de formation à l'aide des formateurs pour pouvoir que ce soit conjointement.

M. Bordeleau: Parce que, si vous avez de l'information sur la situation actuelle du Québec versus d'autres provinces, ça pourrait être intéressant. Vous pouvez toujours les envoyer au secrétariat de la commission, et ce sera remis éventuellement aux membres de la commission.

Mme Bissonnette (Carmen): Certainement. Je vais appeler la directrice générale de l'Association canadienne puis je pourrai lui faire part de ça.

M. Bordeleau: Maintenant, juste un autre point. Votre Association, c'est pour Montréal?

Mme Bissonnette (Carmen): Oui.

M. Bordeleau: C'est ça, la région de Montréal. La région de Montréal comprend Laval—Rive-Sud ou Montréal strictement?

Mme Bissonnette (Carmen): Oui. Effectivement, on n'a pas de limite. C'est Laval—Rive-Sud.

M. Bordeleau: Puis c'est le Grand Montréal.

Mme Bissonnette (Carmen): C'est le Grand Montréal, c'est ça. Puis on est une Association beaucoup plus de défense de droits, d'accord, donc de promotion et défense de droits. On offre quelques services aussi, entre autres comme des camps d'été, des camps de fin de semaine.

M. Bordeleau: Il y a combien de personnes sur ce territoire-là qui souffrent de déficience intellectuelle qui utilisent, je dirais, à chaque jour le transport adapté à ce moment-là?

Mme Bissonnette (Carmen): En nombre, je vous dirais que ça peut être difficile, mais, ne serait-ce que par les ateliers de travail quotidiens, on a la moitié de la population. Il y a 200 000 de population au Québec en déficience intellectuelle puis il y a environ comme 105 000 de population sur Montréal et le Grand Montréal.

M. Bordeleau: Est-ce que c'est toutes des personnes qui vont dans des ateliers pour travailler?

Mme Bissonnette (Carmen): Je vous dirais que beaucoup, beaucoup de personnes... sauf celles qui sont en attente de services, parce qu'il y a un 12 000 000 \$ manquant pour la Régie régionale de Montréal. Mais en dehors de ça, les personnes qui ont des services sont généralement au travail. Ce qu'on appelle «travail» pour les personnes qui ont une déficience intellectuelle, ça peut être un atelier de travail, d'accord, ou un stage, un plateau de travail. Alors, ces gens-là utilisent le transport adapté taxi le matin, et le soir pour le retour.

M. Bordeleau: Ça, il y en a près de 90 000, 100 000 chaque jour?

Mme Bissonnette (Carmen): Je vous dirais oui au niveau... Mais, par contre, la proportion en âge... 90 000, 100 000, c'est le dénombrement de gens ayant une déficience intellectuelle qui vivent à Montréal; il y a plus de 105 000 personnes qui vivent dans le Grand Montréal. Mais je vous dirais qu'il y a probablement au-delà de 80 000, 70 000 personnes qui utilisent le transport adapté de façon régulière, parce que, pour les écoles, on en utilise. On en utilise pour les gens qui travaillent aussi.

M. Bordeleau: La plupart de ces personnes-là voyagent par taxi?

Mme Bissonnette (Carmen): La plupart. Parce que, vous savez, la déficience intellectuelle, c'est entre les deux oreilles que ça se passe. Juste pour... pas nécessairement vous corriger mais vous aider à mieux comprendre la situation, les gens ne souffrent pas de déficience intellectuelle, ils vivent avec ça. D'accord? Donc, ils n'ont pas conscience... En tout cas, s'ils en ont conscience, c'est bien souvent qu'ils en sont très malheureux. Mais ils ne souffrent pas de leur déficience intellectuelle. Comme je vous disais, ce n'est pas une maladie.

● (16 h 40) ●

M. Bordeleau: Ce transport-là, pour cette catégorie-là de personnes, de façon plus particulière, c'est des taxis qui travaillent pour la Direction du transport adapté à la STCUM ou c'est relié à d'autres...

Mme Bissonnette (Carmen): Je n'ai pas les détails concernant ça. Ça peut être autant des transports...

M. Bordeleau: Scolaires.

Mme Bissonnette (Carmen): ...scolaires comme ça peut être du transport aussi d'associations, de milieux associatifs comme on avait tout à l'heure, ou encore au niveau de la STCUM. Dans le Grand Montréal, il y a cinq centres de réadaptation, il y en a un à Laval, il y en a un sur la Rive-Sud. Alors, les centres de réadaptation font affaire avec le transport adapté pour transporter les individus. Puis bien souvent, bon, un chauffeur peut aller chercher trois personnes ou quatre personnes. Naturellement, bien, on minimise les coûts, puis c'est compréhensible.

M. Bordeleau: Chaque centre recrute ses taxis dont il a besoin pour faire le transport des personnes qui vont à leur atelier, supposons.

Mme Bissonnette (Carmen): Oui, les centres sont supposés s'occuper de ça. Par contre, les parents vivent des difficultés. Nous, on a des appels de façon régulière au niveau de l'Association, parce que les parents vivent de très grandes difficultés. Il faut toujours que l'individu soit prêt une demi-heure à une heure avant, puis, bon... Vous savez, vous avez entendu parler, je ne suis pas la seule à vous en mentionner, des doléances.

M. Bordeleau: O.K. Alors, quand on parle, dans votre cas, de transport adapté, c'est le transport par taxi. Ça n'a rien à voir avec le transport des petites camionnettes adaptées pour ça. Ce n'est pas ça, là.

Mme Bissonnette (Carmen): On en a.

M. Bordeleau: Le transport adapté, pour vous autres... Mais, de façon générale, c'est des taxis.

Mme Bissonnette (Carmen): Oui, de façon générale, pour la déficience intellectuelle, on parle d'utilisation de voitures régulières. Par contre, vous comprendrez qu'il y a des personnes qui ont ce qu'on appelle le double handicap. Bon. Il peut y avoir un handicap physique et un handicap intellectuel. Alors, à ce moment-là, bien, on se retrouve dans une difficulté qui est beaucoup plus grande aussi.

M. Bordeleau: Au niveau du taxi comme tel, pour cette clientèle, est-ce qu'il y a des problèmes particuliers d'avoir les taxis nécessaires aux heures... Est-ce qu'il y a des gros problèmes?

Mme Bissonnette (Carmen): Oui, il y a des gros problèmes. Bien, il faut le réserver longtemps à l'avance. D'accord? Il y a...

M. Bordeleau: Excusez. Les gens qui vont travailler, les heures sont déjà fixées?

Mme Bissonnette (Carmen): Oui.

M. Bordeleau: Ça se fait régulièrement chaque jour, je suppose?

Mme Bissonnette (Carmen): Ça se fait régulièrement, sauf qu'on peut mentionner ne serait-ce que de vouloir aller au cinéma ou de vouloir aller jouer aux quilles, disons. On parle vraiment, là, question de qualité de vie sociale.

M. Bordeleau: Pour le loisir, c'est plus compliqué?

Mme Bissonnette (Carmen): Pour le loisir, c'est extrêmement complexe.

M. Bordeleau: Les rencontres familiales, ces choses-là, à l'extérieur des heures.

Mme Bissonnette (Carmen): Oui. Je vous dirais, ne serait-ce qu'il y a deux semaines, on a sensibilisé la députée de Crémazie, Manon Blanchet. On avait un souper retrouvailles pour nos gens qui vont dans nos camps d'été. On était au-delà de 200 personnes à l'école Saint-Pierre-Apôtre à Montréal. Puis, bon, je pense que notre députée a été très sensibilisée à la cause. Et le transport adapté était utilisé pour les gens, parce que naturellement il y avait un souper, il y avait une danse, mais ces gens-là ne peuvent pas retourner après chez eux avec le transport régulier, ils ont besoin du transport adapté. Donc, on a réservé le transport adapté pour 22 heures, mais c'est difficile, là. Il faut vraiment tout planifier à l'avance et puis il y a une difficulté d'organisation. Donc, soi-disant une personne qui a un handicap, que ce soit physique ou intellectuel, je pense que, pour l'instant, aujourd'hui dans Montréal puis ailleurs aussi dans le Québec, si elle veut sortir, ça ne peut pas être instinctif, à la dernière minute, la personne devrait toujours planifier ses sorties pour faire la réservation. Puis semble-t-il qu'il y a beaucoup de discrimination aussi. Si c'est pour le loisir puis qu'il n'y en a plus, bien, là, c'est bien de valeur, mais les services ne sont pas accordés.

M. Bordeleau: Quand il s'agit de loisir comme ça à l'extérieur du contexte de travail, à quel endroit les gens font leur réservation?

Mme Bissonnette (Carmen): Au Transport adapté de Montréal ou encore dans une firme de taxi...

M. Bordeleau: Une firme de taxi?

Mme Bissonnette (Carmen): ...n'importe quelle firme de taxi. C'est ça. Puis c'est là que les chauffeurs de taxi, bon, eux se disent formés pour accueillir nos gens qui ont une déficience intellectuelle. Mais, vous savez, entre vous et moi, la déficience intellectuelle... C'est-à-dire, la désinstitutionnalisation a eu lieu il y a 20 ans à peine, alors, la population n'est pas tout à fait encore aguerrie de tout ce que vivent ces personnes-là et, bon, de l'attitude qu'on peut avoir avec eux. Alors, c'est important de sensibiliser à nouveau ces gens-là.

M. Bordeleau: Parfait, merci. Ça va.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, Mme Bissonnette, merci d'être venue participer aux travaux de cette commission.

Mme Bissonnette (Carmen): Merci. Ça m'a fait plaisir.

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite maintenant MM. Sidoti et Courcy, propriétaires artisans, à prendre place. Asseyez-vous.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, messieurs. Je vous indique que vous avez une présentation d'une durée maximum de 10 minutes, et par la suite les députés pourront vous poser des questions, pour un maximum de 20 autres minutes. Vous pouvez d'abord vous identifier pour qu'on sache qui est qui et commencez votre présentation.

MM. Gaétan Sidoti et Jean-Guy Courcy

M. Sidoti (Gaétan): Je suis Gaétan Sidoti.

M. Courcy (Jean-Guy): Jean-Guy Courcy.

M. Sidoti (Gaétan): Après lecture du document de consultation de juillet 1999, il nous semble pertinent de reconsidérer certaines des mesures envisagées.

Nombre maximal de permis par personne. À ce titre, la proposition 4, qui abrogerait le nombre maximal de 20 permis par personne, ne nous semble pas adéquate. Selon nous, nul ne devrait avoir le droit de détenir plus de cinq permis de taxi. De cette façon, le propriétaire à cinq permis ou moins pourrait gérer son entreprise plus convenablement et étroitement, assurant ainsi un meilleur service à la clientèle. Un propriétaire de 20 véhicules ou plus n'est pas toujours en mesure de contrôler la qualité du service offert.

En ce qui concerne la proposition 23, sur l'âge maximal des véhicules, l'option B nous paraît plus intéressante. Toutefois, il nous semble qu'elle n'est pas de nature à solutionner l'ensemble des problèmes qui ne sont pas dus uniquement à l'âge du véhicule, mais à son entretien. Il y a actuellement à Montréal plusieurs véhicules, peu importe l'âge, qui devraient être assujettis à une inspection visuelle et mécanique plus rigoureuse. Comment se fait-il qu'un propriétaire artisan qui entretient son véhicule ne passe pas l'inspection pour une raison mineure, exemple, caoutchouc usé sur une pédale de freins, tandis que d'autres flottes qui ont des autos avec carrosserie endommagée et souvent mal réparée semblent souvent la passer sans problème.

La majorité des propriétaires artisans possèdent des voitures en très bonne condition, même si elles sont quelquefois âgées, tandis que d'autres, des flottes, plus jeunes ne devraient plus être sur la route parce que ces véhicules roulent 24 heures sur 24 peuvent représenter un danger pour la clientèle et la sécurité publique. Souvent, la propreté de véhicules loués laisse aussi à désirer, puisque les chauffeurs n'ont aucune responsabilité face à ce véhicule dont ils ne sont pas les propriétaires. Les chauffeurs n'ont pas le temps à accorder à l'entretien des véhicules, car ils doivent payer la location et l'essence, ce qui représente une moyenne de 65 \$ pour 12 heures de travail avant de commencer à faire un salaire convenable. Les propriétaires, eux, ont intérêt, pour augmenter la rentabilité, à faire rouler des véhicules 24 heures sur 24. L'entretien devient bien souvent secondaire.

L'existence de flottes fait en sorte que les critères d'entretien et de propreté resteront inadéquats. Des véhicules de flottes qui, à vue d'oeil, sont définitivement en mauvais état passent présentement, avec succès, deux fois par année la vérification mécanique. Cela serait-il différent si la vérification était portée à quatre fois par année? La seule différence, c'est que le propriétaire (artisan ou flotte) paiera 100 \$ de plus chaque année. Quand un propriétaire artisan achète un véhicule, il sait très bien combien de temps il lui durera. S'il n'a pas les moyens de payer 25 000 \$ pour un véhicule, il en achètera un d'occasion à prix plus abordable, fera les réparations nécessaires pour qu'il dure environ quatre ans, et, pendant ce temps, en parfaite condition parce qu'il sera entretenu. Si l'on compare un propriétaire artisan avec un propriétaire de flotte, on se rend compte que le propriétaire artisan fera environ 50 % moins de kilométrage, ce qui réduit d'autant l'usure du véhicule. Il est évident, dans ces conditions, que de prendre l'âge de la voiture comme critère unique d'évaluation n'est pas adéquat et que d'autres critères devraient en même temps être considérés pour assurer une meilleure condition de véhicule et un meilleur service.

● (16 h 50) ●

Réviser les ratios. Pour favoriser l'atteinte à ce sujet, il faut revoir l'ensemble des ratios en tenant compte des caractéristiques de la population à desservir et de la présence d'autres services de transport. Si certaines régions manquent de taxis, dans d'autres, le marché est saturé. C'est le cas de la ligue A-11 où nous avons un permis de taxi pour chaque 342,6 habitants. Comme la ville de Montréal est déjà équipée d'un système de transport en commun très bien élaboré et possède un métro qui rejoint les quatre points cardinaux de la ville, cela réduit la clientèle potentielle de l'industrie du taxi. Pour qu'un chauffeur de taxi soit en mesure de tirer un revenu raisonnable dans des conditions de travail normales, il ne devrait pas, selon nous, y avoir plus d'un permis par 595,7 habitants. Pour être en mesure de renouveler le parc automobile de la Ligue A-11 de taxis de Montréal, il faudrait réduire le nombre de taxis. Pour permettre aux travailleurs de l'industrie de bien gagner leur vie, il faudrait enlever encore 1 650 permis. Pour cette raison, nous suggérons un nouveau plan de rachat se limitant à cinq ans à un coût maximal de 50 000 \$ par permis. De cette manière, nous aurions un permis pour chaque 595,7 habitants au lieu d'un permis pour 342,6 habitants. Ceci représenterait une augmentation de 57,5 % du ratio présent fourni par vos données.

Nouvelles demandes de permis. À travers la province, il y a présentement 2 101 permis appartenant aux flottes et 11 838 chauffeurs disponibles pour ces véhicules. La majorité de ces flottes est à Montréal. Il est évident que le marché est saturé. Or, de nouvelles demandes pour l'obtention d'un permis de chauffeur de taxi continuent à être acceptées. Pour remédier à cette situation, tout chauffeur locataire devrait travailler au moins 120 jours pendant l'année avant de faire la demande pour renouveler son permis de travail. Les jours de travail devraient être

justifiés par un reçu officiel gouvernemental émis par le propriétaire du permis de taxi. De cette façon, le chauffeur locataire pourrait prendre ce reçu comme dépense pour impôt personnel, et il serait plus difficile de travailler au noir. Le reçu devrait fournir toute information concernant la location du véhicule, exemple: numéro du permis et immatriculation de la voiture, date de location, sortant et entrant, montant de location perçu. Ce reçu devrait être un reçu officiel gouvernemental en trois copies: l'original demeure dans la voiture aux heures de location; une copie pour le gouvernement; une copie détenue par le propriétaire du permis. Exiger le bilinguisme, les langues officielles du Canada. Cesser d'émettre de nouveaux permis de chauffeur en ce qui a trait à la ville de Montréal. Faire en sorte que la stipulation du règlement 97 du Bureau du taxi, sous-section 2, Service à la clientèle, page 28, article 42, à l'effet que «le chauffeur doit être vêtu proprement, sobriement et convenablement: ses vêtements ne doivent être ni maculés ni déchirés», soit respectée sous peine d'amende.

Concernant la location de permis de taxi, il serait intéressant de pouvoir louer un permis de taxi et que le locataire soit responsable de la conformité du véhicule au règlement 97 de la ville de Montréal. Tout autre règlement provincial devrait être respecté par le locataire, exemple: inspection mécanique et visuelle, immatriculation, assurance, taximètre, etc., sous peine d'amende pour le propriétaire du permis. Ainsi, un propriétaire artisan pourrait à sa retraite améliorer sa qualité de vie, étant donné que la majorité n'adhère pas à un régime de retraite. Cette location serait taxable comme revenu supplémentaire. Merci.

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

M. Baril (Arthabaska): Oui, merci. Il y a une question qui est intéressante. Actuellement, il y a 3 800 permis à Montréal. Vous dites, vous autres: Il faudrait en enlever la moitié, 1 650.

M. Sidoti (Gaétan): Justement.

M. Baril (Arthabaska): Et on a beaucoup de commentaires à l'effet qu'il manque de permis pour le transport, entre autres, d'handicapés, de personnes handicapées ou de déficients légers, en tout cas d'handicapés légers. Et, si, à 3 800 permis, actuellement, véhicules, on ne trouve pas le moyen de satisfaire ou de répondre à cette demande-là, comment pensez-vous qu'avec 1 600, avec la moitié moins, on va pouvoir répondre à ce service-là?

M. Sidoti (Gaétan): Bien, avec les 1 600 permis que vous pourriez enlever, c'est qu'une partie de ces 1 600 là pourrait aller strictement pour le transport adapté. Il n'y a rien qui empêche d'avoir trois catégories de taxi, une pour le transport adapté, une pour le taxi ordinaire, une pour des services d'aéroport, mais qui restent telles

quelles. Qu'un gars qui veut faire du transport adapté fasse du transport adapté, point final. Qu'il n'aille pas jouer dans nos platebandes! La même chose pour l'aéroport. Les gars n'ont rien à faire à l'aéroport, ils s'en viennent en ville; aussitôt que les avions arrivent, ils s'en retournent à l'aéroport. C'est une navette, ça n'a pas de sens. Nous, entre-temps, on a de la misère à arriver. Vous savez, on est occupés le matin, on est occupés l'après-midi, mais qu'est-ce qui arrive durant la journée, là? Il y a six, sept heures de perdues, vraiment, où les taxis se suivent un après l'autre. Il y en a trop, c'est saturé. Puis les flottes, c'est la même chose, elles, elles louent les chars, puis elles louent les chars, elles ont leur gros bout du bâton, elles ont les chauffeurs. Elles attendent après ça.

Tout le monde se lance dans l'industrie du taxi. À un moment donné, ceux qui ont fait une carrière avec, ils ont de la misère. Ils ne peuvent pas changer les chars aussi souvent. En tout cas, moi, j'ai un 1992, il a 245 000 km, mais j'embarquerais demain matin puis j'irais en Floride, je n'aurais pas de problème. Ça ne veut pas dire qu'un char de flotte va faire la même chose, par exemple, là, je ne suis pas sûr qu'il se rendrait à l'aéroport.

M. Baril (Arthabaska): Ça là-dessus, je vous suis. Ça, j'en conviens qu'un propriétaire d'un véhicule va l'entretenir beaucoup mieux qu'une compagnie qui va avoir une flotte de véhicules puis qui va louer ses véhicules. Ça, là-dessus, vous n'aurez pas de misère à me convaincre, parce que chaque personne est toujours fière de son véhicule, puis elle va être portée à le tenir propre puis à le tenir en ordre.

M. Sidoti (Gaétan): Et voilà!

M. Baril (Arthabaska): Ce qui n'est pas toujours le cas pour d'autres. Mais aussi vous avez mentionné que, pour améliorer la qualité du service puis la qualité du véhicule, la propreté du véhicule, il y a toutes sortes de qualificatifs que vous avez apportés, on ne devrait pas permettre d'avoir plus que cinq permis pour une flotte, au lieu de 20. Comment expliquez-vous si une personne n'est pas assez fière pour en entretenir 20, comment elle va être plus fière d'en entretenir cinq?

M. Sidoti (Gaétan): Ah! c'est beaucoup plus facile de contrôler cinq chars que d'en contrôler 20, laissez-moi vous dire. Ça fait longtemps que je suis dans l'industrie du taxi. Mon père a eu une flotte. Jamais, jamais, il a pu contrôler ses voitures. Jamais. Mais à un moment donné, il s'est mis à vendre des voitures. Quand il en avait seulement cinq qui restaient, les chars étaient propres, les chars étaient en ordre, parce qu'il watchait son affaire. Quand il en a 20, il regarde l'argent qui rentre d'un bord, puis il ne sort pas de l'autre bord, l'argent, il reste. Mais, quand il y en a cinq, bien, là, là, il watche son affaire bien plus. La logique, quoi!

M. Baril (Arthabaska): C'est quoi, votre opinion sur le taximètre?

M. Sidoti (Gaétan): Le taximètre, personnellement, c'est bon puis ce n'est pas bon. Vous savez...

Le Président (M. Lachance): C'est une réponse de politicien, ça, monsieur.

M. Sidoti (Gaétan): Pardon?

Le Président (M. Lachance): C'est une réponse de politicien.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Sidoti (Gaétan): Personnellement, un taximètre contrôlé, comment vous allez faire pour contrôler un gars qui fait une livraison? Il y a un prix fixe pour faire la livraison. Comment allez-vous contrôler ceux qui ont une run d'école? Il y a un prix fixe de 125 \$ par mois pour amener les petits à l'école, puis aller les chercher à trois heures, puis les ramener. Vous savez, il y en a six dans le char, là, comment contrôler ça? Ça vient à un point où vraiment c'est très difficile. Vous savez, il y a des gens qui font la livraison puis ils sont strictement sur la livraison. Ils partent du point A, ils vont au point B, puis ils reviennent, puis il n'y a jamais personne dans le char. Le char fait du millage, mais le taximètre ne marche pas. Qui va contrôler? Ce n'est pas la police qui va arriver puis dire: Aïe! il n'y a personne dans le char, qu'est-ce qui arrive? T'as une petite valise avec du sang, de l'urine, je ne sais pas quoi, moi. Tu t'en vas d'un hôpital à l'autre...

M. Baril (Arthabaska): Ça, c'est votre partie contre. C'est quoi, votre partie pour?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Sidoti (Gaétan): Je n'en vois pas, je vais dire franchement.

M. Baril (Arthabaska): Vous êtes également pour que l'on élimine toutes les concessions, ce qui veut dire que c'est un, je ne sais pas, moi, hôtel, entre autres, qui va réserver une flotte de taxis en particulier.

• (17 heures) •

M. Sidoti (Gaétan): Oui. Le problème dans ça, c'est que, vous savez, si vous n'appartenez pas à une association, les associations ont le monopole sur certains hôtels, sur certaines gares, des affaires de même, alors, si vous n'appartenez pas, vous n'avez aucune chance de rentrer pour gagner votre vie. Remarquez bien, on a le même cours; tout le monde a le même cours, tout le monde a passé les examens, tout le monde a réussi. Bien, pourquoi, moi, je n'aurais pas la chance d'aller dans un hôtel où c'est privilégié, ou une gare où c'est privilégié, tandis qu'un autre va y aller? Moi, ma voiture est belle, elle est super belle, elle est grande, elle est propre, tout. La pouvelle, excusez l'expression, la voiture délabrée, elle va rentrer. Une voiture de flotte, elle va rentrer tout croche, ce n'est pas grave, puis embarque dedans.

Vous savez, il me semble qu'il y a un peu de discrimination dans ça. Ça pourrait être réglé d'une manière, je ne sais pas...

M. Baril (Arthabaska): Mais, c'est ça, monsieur. Ma question était: Si, vous autres, vous êtes pour qu'on élimine les concessions, nous autres, on pense qu'en maintenant les concessions — je dis bien «on pense», on peut se tromper, hein — ça peut garder une meilleure qualité de véhicules parce que, que ce soit au casino ou à un hôtel, ils vont exiger que le véhicule soit propre, confortable, etc., et tout ça, tandis que, si c'est n'importe qui qui arrive, ils vont avoir, à un moment donné, une belle auto, un bazou propre... un bazou propre, excusez. Oups! Il y en a peut-être, des bazous propres en dedans, c'est à l'extérieur qu'ils sont moins beaux, mais, en tout cas. Mais vous ne pensez pas que ça peut altérer la qualité du véhicule en éliminant ça?

M. Sidoti (Gaétan): Non, je ne crois pas.

M. Courcy (Jean-Guy): Vous avez le Ritz-Carlton, tous les véhicules vont là. Ils sont stationnés devant la porte. Il y a des A-11, il y a des Champlain, il y a toutes sortes de compagnies qui vont là.

M. Sidoti (Gaétan): Si le portier voit que la voiture n'est pas propre, il l'envoie. Alors, le gars est plus ou moins obligé d'arriver avec une voiture assez convenable. Il n'est pas pour arriver avec une Jetta dont le bumper tombe à terre. On parle du Ritz-Carlton, on ne parle pas d'un hôtel d'une étoile, là, ça fait que le monde qui embarque dedans, c'est du monde qui est assez bien habillé. Ça fait qu'ils choisissent: Tu n'es pas propre, va-t'en.

M. Baril (Arthabaska): Êtes-vous pour qu'on permette une émission de permis sans frais, sans coût, pour le transport adapté? J'aimerais avoir votre opinion.

M. Courcy (Jean-Guy): Le transport adapté, monsieur, ici, parle de 50 voitures pour le transport adapté. Ils ne sont pas capables de donner un bon service aux personnes. Moi, j'ai travaillé pour une association puis, quand je sortais des transports adaptés, elle m'enlevait 20 % dessus le compteur pour des frais d'administration. Ça a commencé, ça, à 5 %, c'est monté jusqu'à 20 %, monsieur.

M. Baril (Arthabaska): Ça, c'est à contrat, mais, moi, je veux dire: Moi, j'ai besoin d'un véhicule, j'ai un handicap léger... pas nécessaire d'avoir un fauteuil roulant pour être handicapé; il y a toutes sortes de personnes qui ont des déficiences.

M. Courcy (Jean-Guy): Je le comprends, oui.

M. Baril (Arthabaska): Bon. J'ai besoin de me transporter avec un véhicule. On nous dit que les gens ont de la difficulté à avoir un véhicule-taxi.

M. Courcy (Jean-Guy): Exact, parce que les chauffeurs n'en veulent pas.

M. Baril (Arthabaska): Pourquoi?

M. Courcy (Jean-Guy): Pourquoi? Parce que ça prend trop de temps, et puis les associations nous chargent en plus de ça. Ça fait que, mettons que la course est de 20 \$, nous autres, il faut qu'on donne 4 \$ à la compagnie. C'est beau, ça. Là, on est rendu à 16 \$.

M. Baril (Arthabaska): Je vais reposer ma question: Est-ce que vous êtes d'accord à l'effet que le gouvernement émette un permis pour que les gens puissent adapter leur véhicule pour ce genre de transport là, mais le coût du permis, il n'aurait pas de valeur, il n'y aurait pas de coût?

M. Courcy (Jean-Guy): C'est pour ça qu'on a suggéré trois catégories de permis. Ce serait toujours le même permis, mais les personnes qui sont en charge du transport adapté à Montréal, qu'elles aillent se chercher 100 voitures ou 150 voitures de nos permis, O.K., puis qu'elles les utilisent strictement pour le transport adapté.

M. Baril (Arthabaska): Mais, pour aller chercher un véhicule avec votre permis, il faudrait qu'ils paient un montant important pour le permis.

M. Courcy (Jean-Guy): Si, moi, le transport adapté m'arrivait à moi, c'est nous autres qui allons régler l'affaire, là, tu vas faire affaire avec nous autres. Pas avec aucune association, avec nous autres. Ils ont un système de dispatching, eux autres, hein. Ils communiquent avec les autobus. J'ai un téléphone. Parlez ensemble. C'est tout. Ils m'appellent le matin. O.K., j'ai un voyage. Vas-y. C'est tout.

Le Président (M. Lachance): En conclusion, M. le ministre.

M. Baril (Arthabaska): Mais, de cette façon-là, vous seriez prêts à investir à peu près 50 000 \$ pour modifier, adapter votre véhicule pour un genre de transport?

M. Courcy (Jean-Guy): Exactement. Il faut que ça soit rentable.

M. Sidoti (Gaétan): Il faut que ça soit rentable. Écoutez, vous ne pouvez pas opérer un autobus de 50 000 \$ au tarif du maire présentement, ça n'a pas de sens.

M. Courcy (Jean-Guy): Il faudrait qu'ils nous donnent des garanties. Des garanties, bien, si on fait 35 000 \$ par année puis les dépenses, tu sais, le gaz, puis tout ça, le prix que ça coûte... ça fait que, mettons qu'on monterait ça à 45 000 \$, là ça aurait un peu plus de bon

sens. On serait capable peut-être de s'acheter une van, je ne le sais pas. Mais, moi, je l'ai refusé, ça.

M. Baril (Arthabaska): Là, mon temps est écoulé, ça fait que je vais respecter ça. On pourrait l'approfondir, mais...

Le Président (M. Lachance): Ça passe vite, 10 minutes.

M. Baril (Arthabaska): ...comme j'ai été président longtemps, je respecte le rôle du président, vous savez.

M. Courcy (Jean-Guy): Ce système-là, il bloque tout le système des associations aussi parce qu'eux autres, il faut qu'ils donnent le dispatching de ces choses-là puis ils prennent énormément. Je connais une compagnie, moi, qui a perdu beaucoup de clients à cause de ça. Ça fait que ça marche sur les deux bords, tu sais. Moi, je trouve que le système adapté devrait être pris en possession du groupe qui prend soin de ça dans le moment, qu'ils utilisent nos permis. La même chose pour Dorval, qu'ils utilisent nos permis. Puis le permis pourrait être interchangeable, ça fait que, si une personne veut ressortir de Dorval, elle rentre à Montréal puis le gars de Montréal rentre, c'est tout. Et puis votre diminution de permis... tout à l'heure, vous parliez de 3 883 permis, on en a enlevé déjà 1 300, ça fait que... Notre objectif, dans ce temps-là, c'était de 2 000, il nous en manque 700, O.K.? Mettons que le transport adapté aurait besoin de 150 permis, et puis avec 150 permis à Dorval, c'est 300 permis, déjà, de diminués, ça fait qu'il nous resterait 400 permis à enlever.

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

M. Bordeleau: Disons que toute la question du transport adapté, la façon dont vous en parlez, je ne sais pas si je comprends bien, ce seraient des gens qui feraient ça seulement, du transport adapté. C'est ça?

M. Sidoti (Gaétan): Seulement ça.

M. Bordeleau: Du taxi adapté.

M. Sidoti (Gaétan): C'est ça, strictement ça. Autrement dit, ils ne pourraient pas venir en ville prendre la clientèle régulière et faire du transport adapté en même temps. Qu'ils fassent du transport adapté, pas de problème, je n'ai rien contre ça.

M. Bordeleau: Actuellement, ils passent seulement par les associations de services.

M. Sidoti (Gaétan): Et voilà! Ils prennent les appels des répartiteurs.

M. Bordeleau: S'ils vous proposaient le même genre de contrat qu'ils proposent aux associations de

services actuellement... Puis, l'information qu'on a, c'est que les associations se coupent les prix les unes et les autres de sorte que, si on vous offrait le résultat final de tout ça, je ne le sais pas... Prenons une association actuellement, qui en a, des contrats, une association de services, puis qu'on vous offrait le résultat de ça à vous autres comme paiement, en supposant qu'ils pourraient faire affaire avec des particuliers qui ne sont pas membres d'associations de services, est-ce que ça serait rentable pour vous autres, actuellement?

M. Sidoti (Gaétan): Ça serait rentable en autant que c'est plus élevé que le compteur parce que, là, on perd beaucoup de temps, rentrer la chaise, sortir la chaise, tout ça. Écoutez, le compteur marche, mais pas à qu'est-ce qui vaut le 50 000 \$ du véhicule. On parle d'un char de 4 000 \$ à 50 000 \$, il y a une marge de différence, là. Il faut être logique aussi, il faut que le tarif soit monté pour les handicapés.

M. Bordeleau: Ce que vous dites, au fond, c'est qu'il y a des gens qui font du taxi actuellement qui seraient intéressés à faire du transport adapté à la condition qu'il y ait une formule de trouvée qui ferait que, si on achète un véhicule qui vaut 50 000 \$, il y ait moyen de le rentabiliser.

M. Sidoti (Gaétan): Bien oui. Il faut que ça soit rentable, justement.

M. Bordeleau: O.K. Je reviens sur des points que vous avez mentionnés. Si je comprends bien, vous avez parlé tout à l'heure du Ritz. Le Ritz, il n'a pas de contrat avec une association de services?

M. Sidoti (Gaétan): Aucun contrat avec une association. Tout le monde est permis au Ritz. Si la voiture n'est pas adéquate pour le portier, il l'envoie, simplement.

M. Bordeleau: Pourquoi vous pensez qu'il y a d'autres hôtels qui font des contrats avec des associations de services puis que le Ritz, lui, n'a pas jugé nécessaire de le faire? C'est quoi, les avantages puis les inconvénients des deux formules?

M. Sidoti (Gaétan): Bien, l'avantage, ils pensent avoir des voitures qui sont de plus grand luxe, mais, souvent, les voitures de plus grand luxe, ça se peut... un 1988 Lincoln, c'est une belle grosse voiture, ça peut être une poubelle aussi.

M. Bordeleau: Quand ils font affaire avec une association de services, ils se garantissent une...

M. Sidoti (Gaétan): Une grosse voiture.

M. Bordeleau: Ils se garantissent une certaine catégorie d'automobile.

M. Sidoti (Gaétan): C'est ça. Mais ça ne veut pas dire que la voiture est... Vous savez, j'en ai vu, moi, des grosses voitures, vraiment, je ne suis pas sûr, je pense que j'aimerais mieux embarquer dans une Jetta. Mais, en tout cas... laisser à désirer, vous savez. Mais c'est une grosse voiture, c'est une voiture de luxe.

M. Bordeleau: Est-ce que des associations de services qui ont des contrats avec des hôtels donnent une ristourne à l'hôtel?

M. Sidoti (Gaétan): Ah! je n'en ai aucune idée, aucune idée.

• (17 h 10) •

M. Bordeleau: O.K. Dans votre mémoire, là, à la page... je reviens sur la question des permis qui sont en surplus, là. Vous nous dites: On a déjà réduit le nombre, mais il faudrait le réduire encore, enlever 1 650 permis. Un plan de rachat se limitant à cinq ans au coût maximal de 50 000 \$ par permis. 50 000 \$ par permis, disons un chiffre rapide, mettons qu'il y aurait 3 300 permis actuellement à Montréal, on dit 3 800, pour être plus exact; mettons 3 300, ça va simplifier mon exemple. Ça veut dire que, si on en enlève 1 650, on en enlève la moitié.

M. Sidoti (Gaétan): Et voilà.

M. Bordeleau: Ça veut dire que ceux qui vont rester vont devoir assumer les coûts de 50 000 \$ chacun?

M. Sidoti (Gaétan): Oui, mais, ça, vous pouvez étaler ça sur 10 ans ou sur 15 ans. Une fois que vous avez pris les tarifs... Écoutez, premièrement, 1 650, qu'est-ce qu'on voudrait avoir, disons que vous en enlevez 800, vous savez, ce n'est pas évident, là, d'en enlever 1 600. Il faut être réaliste, aussi.

M. Bordeleau: Parce que ceux qui ont acheté un permis, qui ont déjà le permis de 50 000 \$, 60 000 \$, 70 000 \$ à payer, qui paient les hypothèques là-dessus, qui ont emprunté, est-ce qu'ils sont capables de se mettre ça par-dessus?

M. Sidoti (Gaétan): Bien, écoutez, s'il y a moins de permis, ils vont faire plus d'argent. C'est de la logique. En faisant plus d'argent, ils sont capables de changer les voitures plus souvent. Vous savez, écoutez, 800 permis enlevés à Montréal, là... le dernier plan de rachat, je pense qu'ils en ont enlevé 1 300. Depuis ce temps-là, les permis se sont mis à monter.

M. Bordeleau: La valeur des permis?

M. Sidoti (Gaétan): Ils sont rendus à 72 000 \$, 73 000 \$. Ça joue dans ça, vous savez. Mais, si vous mettez les permis à 50 000 \$ puis obligez de vendre...

M. Bordeleau: Juste pour enchaîner avec ce que vous dites, là, quand on a enlevé les permis à Montréal, bon, la valeur des permis a augmenté?

M. Sidoti (Gaétan): Oui.

M. Bordeleau: Mais, est-ce que les gens ont fait plus d'argent individuellement, là, comme salaire? Est-ce que les chauffeurs de taxi ont fait plus d'argent qu'avant?

M. Courcy (Jean-Guy): Non, on est resté à peu près à la même chose.

M. Sidoti (Gaétan): Parce que la population a diminué depuis ce temps-là, ça fait qu'on est resté à peu près à la même chose.

M. Bordeleau: O.K. Puis là vous avez l'impression que, si on en enlevait, là ça augmenterait les revenus?

M. Sidoti (Gaétan): Oui, parce que la...

M. Bordeleau: Ça n'a pas augmenté la dernière fois.

M. Courcy (Jean-Guy): Là, on sera capable de vous aider encore plus pour la qualité de voiture.

M. Bordeleau: Mais c'est parce que ça n'a pas marché la dernière fois...

M. Courcy (Jean-Guy): Et puis là, tout à l'heure, vous parliez de 1 600...

M. Bordeleau: ...c'est-à-dire que, la dernière fois, ça n'a pas apporté plus de revenus.

M. Sidoti (Gaétan): Oui.

M. Bordeleau: Il y a eu d'autres phénomènes, la population a diminué, et tout ça.

M. Sidoti (Gaétan): Et voilà.

M. Bordeleau: Bon. Mais, là, qu'est-ce que vous dit que, si on enlevait la moitié ou le tiers des permis, là ça va se traduire effectivement par une augmentation de revenus? Il n'y a rien qui...

M. Sidoti (Gaétan): Avec le montant de population qu'il nous reste à Montréal, je vais vous dire une affaire, si la population descend, on va appeler ça un village. Écoutez, on a trop de taxis, c'est épouvantable. Vous savez, quand le métro lâche, il y a encore des taxis qui roulent vides. Le métro ne marche pas? Les taxis roulent vides. Ça, ça veut dire quoi? On s'enfarge. Vous savez, ça n'a plus de sens, là. Au lieu de gagner, je ne sais pas, moi, 150 \$, 200 \$ par jour, brut, de revenus, les gars

gagnent 90 \$, 80 \$, 100 \$ quand ils sont chanceux. Je vais vous dire une affaire, avec 100 \$ brut, là, vous n'allez pas loin. C'est dur, arriver, dans ce temps-là.

M. Bordeleau: Ça, je comprends, je comprends bien.

M. Sidoti (Gaétan): C'est pour ça que les gars, ils se promènent avec des chars pas mal barouettes. Ils essaient de réparer, une petite canne de peinture ici et là.

M. Bordeleau: Mais ça, votre impression, là, c'est que les propriétaires de taxis seraient prêts à financer, mettons, des...

M. Sidoti (Gaétan): Moi, je suis sûr et certain que les propriétaires seraient intéressés.

M. Bordeleau: À la disparition d'un certain nombre?

M. Sidoti (Gaétan): Écoutez, ils étaient intéressés au dernier plan de rachat, tout le monde était content, les permis allaient monter. Dans ce temps-là, les permis se vendaient à 18 000 \$; on est rendu, 10 ans plus tard, à 72 000 \$.

M. Bordeleau: Mais là, quand vous nous dites d'éliminer des permis à 50 000 \$, si, moi, j'ai un permis de taxi qui vaut 72 000 \$, je ne suis pas nécessairement intéressé à le vendre à 50 000 \$.

M. Sidoti (Gaétan): Non, mais dans cinq ans d'ici, par exemple, vous allez être capable, peut-être, de le vendre à 75 000 \$, 80 000 \$.

M. Bordeleau: Non, non, mais, si on mettait en place, mettons, un plan quinquennal, il commence la première année. Mettons que la première année, c'est l'année prochaine, mon permis, il vaut 72 000 \$, j'aime mieux le vendre à quelqu'un qui va me payer 72 000 \$ que de le vendre pour le faire disparaître à 50 000 \$.

M. Sidoti (Gaétan): Oui, mais ça n'aidera pas celui qui va rester, par exemple.

M. Bordeleau: Non, non, je le sais, mais je vous dis, là: Où vous allez les prendre, les permis? Des gens qui les vendraient à 50 000 \$ alors que le permis vaut 72 000 \$, celui qui l'a, qui voudrait sortir de la business, là, lui, il va le revendre, idéalement, à quelqu'un qui va le racheter à 72 000 \$ plutôt que de le vendre à 50 000 \$.

M. Sidoti (Gaétan): Oui, mais cinq ans plus tard. Il va-tu attendre cinq ans pour le vendre?

M. Bordeleau: Non, non, mais...

M. Sidoti (Gaétan): Il y a bien des gens qui sont à un certain âge, ils veulent s'en débarrasser.

M. Bordeleau: Je comprends, mais, quand...

M. Sidoti (Gaétan): Ils sont rendus à 65, 70 ans, ils veulent s'en débarrasser.

M. Bordeleau: Je comprends, mais vous dites: Un plan de rachat se limitant à cinq ans.

M. Sidoti (Gaétan): C'est ça.

M. Bordeleau: Ça veut dire que l'année prochaine, on voudrait en acheter des permis, là, pas juste dans cinq ans.

M. Sidoti (Gaétan): Non, non, non. Se limitant à cinq ans, on a cinq ans pour les racheter.

M. Bordeleau: Alors, moi, je veux sortir du marché, actuellement, puis j'ai un permis, il vaut 72 000 \$. Je vais le vendre à quelqu'un qui va me donner 72 000 \$, qui est intéressé à embarquer dans le marché, plutôt que de le vendre...

M. Sidoti (Gaétan): Aujourd'hui.

M. Bordeleau: Bien oui, mais, c'est ça, on commence, et le permis va de cinq ans...

M. Sidoti (Gaétan): Oui, oui, aujourd'hui vous allez le vendre à 72 000 \$, mais l'année prochaine, quand vous allez mettre le plan en action, la seule personne à qui le permis pourra être revendu, c'est le gouvernement, seulement le gouvernement.

M. Courcy (Jean-Guy): Il y a beaucoup de spéculation sur le 72 000 \$.

M. Bordeleau: Puis ceux qui ont des permis, qui ont payé leur permis 72 000 \$, qui voudraient le revendre l'année prochaine, ils vont le revendre à 50 000 \$ au gouvernement?

M. Sidoti (Gaétan): Il attendra jusqu'à temps que le plan de rachat soit terminé. S'il l'a acheté l'année passée puis qu'il veut le vendre cette année, il y a quelque chose de pas correct avec lui. Ça ne marche pas son affaire, là.

M. Bordeleau: Non, non, mais il reste que le gars qui l'a payé, qui l'a acheté, quand même il l'aurait acheté il y a cinq ans et qu'il l'aurait payé 70 000 \$ puis qu'il aurait fini de le payer, on va lui dire: Le gouvernement va te le racheter à 50 000 \$, je ne suis pas certain que le gars va être bien content.

M. Sidoti (Gaétan): Il le toffera un autre cinq ans parce qu'il va y en avoir d'autres qui vont rester après lui, là. Écoutez, il faut diminuer les permis, il y en a trop.

M. Bordeleau: Non, non, je comprends. J'essaie de voir la mécanique de ces... Je ne parle pas de votre

objectif, je ne me prononce pas sur l'objectif, que ça ait du sens ou non d'en enlever ou de ne pas en enlever, là, je fais juste voir comment ça pourrait fonctionner de faire disparaître à un coût maximal de 50 000 \$. Ça va, moi.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, messieurs, pour votre présence ici, aux travaux de cette commission, et j'invite le dernier, je ne dirai pas «un groupe» mais c'est plus un individu, M. Marcel Mathieu, consultant.

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

Le Président (M. Lachance): Ah oui, oui! M. le député d'Abitibi-Est, 10 minutes, ça passe très, très vite.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, M. Mathieu. Je vous rappelle que vous avez un maximum de 10 minutes pour nous faire part de vos commentaires.

M. Marcel Mathieu

M. Mathieu (Marcel): Merci. Bonjour, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, messieurs. Alors, je vous remercie de me donner l'opportunité de me faire entendre à cette commission parlementaire. Depuis le début de la commission parlementaire, j'ai vu la majorité des présentations et des questions et réponses entendues dans cette Chambre. Même après plus 10 ans d'implication très active dans le milieu, je trouve ça super intéressant de voir tout ce qui se passe ici. Plusieurs témoignages confirment mes évaluations, puis c'est réconfortant.

Lorsque j'ai joint cette industrie il y a 11 ans, j'étais convaincu de parvenir à y injecter dynamisme, motivation et développement. Onze ans plus tard, je travaille toujours et toujours sur les mêmes objectifs, tout en constatant que les progrès sont lents et difficiles. Pour vraiment atteindre mes objectifs dans le troisième millénaire, il devra se produire de nouvelles façons de faire les choses.

Ceci étant dit, en 10 minutes, je vais tenter de brosser un tableau général de mon interprétation de cette réforme du transport par taxi. Avec un peu de recul, je crois que l'on peut interpréter ce projet de réforme de deux façons. La première façon: parvenir à modifier partiellement, de façon mineure, cette industrie en posant quelques bombes ou en faisant quelques égratignures sur nos habitudes actuelles. La deuxième façon: garder vraiment le cap sur tous les objectifs de la réforme, quitte à chambarder complètement les habitudes actuelles.

Alors, pour rédiger mon mémoire, il y a quelques semaines, j'y suis allé avec la première façon. Bon. Dans mon document, je crois avoir largement décrit le profil du chauffeur de taxi, de même que ses activités quotidiennes, puis j'ai analysé et commenté individuellement chacune des propositions. Je tiens à souligner que j'ai écrit que la décentralisation de la responsabilité et du contrôle des

services de taxi, tel que cela se fait à Montréal, ne saurait être justifiée ou justifiable pour Québec. Ça, c'est dans le cadre d'une réforme doucereuse, comme la première façon que j'ai mentionnée tantôt.

Toutefois, si on optait pour la deuxième façon, ce serait une toute autre vision. Je vous expliquerai dans quelques minutes. Je ne passerai pas en revue chacune des propositions que j'ai analysées et commentées, vous aurez probablement des questions à me poser sur les propositions qui ont retenu votre attention. Toutefois, les témoignages sur le nombre de courses qui entrent ou qui sortent des aéroports me confirme de plus en plus que de gros véhicules de luxe sont nécessaires dans environ 10 % des courses de taxi, c'est-à-dire que 90 % des courses de taxi se font pour transporter une ou deux personnes.

Je note aussi qu'il y a autant de points de vue différents qu'il y a de gestionnaires ou d'intervenants dans notre industrie. On a entendu des personnes tantôt, vous en avez entendu depuis quelque temps, tout le monde a une opinion différente. Je trouve que les réactions des associations de services formule coopérative sont très peu présentes. Je trouve qu'elles ne sont pas venues parler très, très fort.

• (17 h 20) •

Bon, passons à la deuxième façon. La deuxième façon: garder vraiment le cap sur tous les objectifs de la réforme, quitte à chambarder complètement les habitudes actuelles. Comment faire? Peut-être créer un organisme qui générerait toute l'industrie du taxi dans une région. Cet organisme regrouperait tous les intervenants du milieu du taxi, principalement les agglomérations fusionnées et les associations de services. Cet organisme tiendrait, entre autres, le même rôle que le Bureau du taxi de Montréal plus le rôle des coopératives de services.

Les administrateurs seraient sélectionnés et nommés par l'État, les propriétaires seraient représentés au sein du conseil d'administration, le personnel de soutien des associations de services existantes conserverait son travail ou un travail connexe. Une telle structure éliminerait la duplication de services, permettant d'élargir la variété et le développement des services en plus d'améliorer le service à la clientèle à tous les niveaux. Parce qu'il faut être conscient que, plus il y a d'associations de services... elles font toutes la même chose, elles font toutes la même job, elles ont toutes des répartiteurs, et c'est toujours de la duplication de travail.

La qualité du service dans les voitures — c'est-à-dire le chauffeur et la voiture — serait plus structurée et contrôlée. Tout le bassin de clientèle s'adresserait à un seul fournisseur de services, quel que soit son besoin, que ce soit pour du transport régulier, du transport médical ou du transport adapté, et chacun y trouverait une réponse. Une telle structure s'autofinancerait, avec certains allègements pour le transport de personnes handicapées.

Les cotisations des propriétaires de taxi envers l'association de services diminueraient. Toute réduction de prix consentie à des clientèles privilégiées serait absorbée par l'association, et non pas par le chauffeur qui exécute le travail. Le mode de cotisation serait réorganisé et adapté

à la catégorie des services dispensés et requis, parce qu'il y a des services administratifs, il y a des services de répartition d'appels, entre autres.

La productivité du temps de travail investi par les chauffeurs serait améliorée, le déplacement des véhicules-taxis en disponibilité de service serait également amélioré, les propriétaires pourraient même opérer seuls comme taxis indépendants ou se joindre à l'association régionale, parce qu'il y aura toujours de la place pour les taxis indépendants, il y aura toujours des gens qui voudront opérer seuls.

Avec une telle structure, tous les objectifs logiques de cette réforme seraient respectés et développés. La gestion de ces services serait canalisée et assurée par des gestionnaires professionnels, compétents et sélectionnés. Les artisans et chauffeurs de taxi pourraient alors se concentrer à améliorer la qualité de leurs services, et ainsi grossir leurs revenus, diminuer leurs dépenses et rendre leur temps de travail plus productif. En conclusion, les objectifs de M. le ministre seraient tous rencontrés, même la décentralisation de la responsabilité et du contrôle des services par taxi.

En quelques minutes, j'ai tenté d'expliquer une vision différente du transport de personnes par taxi et de soumettre une solution audacieuse mais réalisable. Si vous considérez qu'une telle solution mérite plus d'élaboration, je suis bien prêt à en discuter. Je vous remercie

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Mathieu. M. le...

M. Baril (Arthabaska): Je vais laisser l'adjoint parlementaire pour me racheter du temps que je lui ai pris tantôt.

Le Président (M. Lachance): Ah bon! C'est un geste de courtoisie considérable. M. le député d'Abitibi-Est et adjoint parlementaire du ministre des Transports.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Oui. Je vais revenir sur le sens de votre mémoire un peu plus tard mais, pour tout de suite, je vais vous poser des questions que je n'ai pas eu le temps de poser tantôt, auxquelles vous avez sûrement des réponses. Concernant la répartition des permis à Montréal entre les artisans puis les flottes, comment ça se répartit? C'est-à-dire moitié-moitié?

M. Mathieu (Marcel): Malheureusement, monsieur, je ne peux pas répondre à ça. Moi, je suis de la région de Québec, et je n'ai pas suffisamment d'expertise à Montréal pour répondre à votre question.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. Mais, dans la région de Québec, c'est principalement des permis d'artisan?

M. Mathieu (Marcel): Dans la région de Québec, vous avez quatre agglomérations: une à Sainte-Foy, Sillery, Cap-Rouge puis Ancienne-Lorette qui est A-38,

vous avez A-36 qui est Québec, Vanier et Loretteville, et vous avez seulement des taxis indépendants dans A-36 dans Québec. Dans les trois autres agglomérations, tous les titulaires de permis de taxi sont membres d'associations de services, il n'y a pas de taxis indépendants. Alors, seulement des taxis indépendants dans l'agglomération A-36 de Québec. Est-ce que ça répond à votre question?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Partiellement parce que ma question s'adressait plutôt à Montréal. Est-ce qu'il y a des permis de flotte ici, dans la région de la ville de Québec?

M. Mathieu (Marcel): Il y a quelques individus qui ont... des permis de flotte?

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ouais, c'est-à-dire que quelqu'un va avoir 20 véhicules.

M. Mathieu (Marcel): Le plus gros propriétaire de véhicules que je connaisse, il en a 16 ou 17, et c'est le seul. Et il a une association de services privée, une compagnie privée où il reçoit les appels de la population et les répartit à ses chauffeurs et à certains taxis qui se sont joints à son groupe.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Parce que j'ai cru comprendre qu'un propriétaire artisan, en général, ça pouvait nous assurer une meilleure qualité de voiture qu'une flotte.

M. Mathieu (Marcel): Alors, je pense qu'on mélange ici deux choses: une flotte et une association de services. Une flotte, c'est quelqu'un qui est propriétaire d'un certain nombre de permis de taxi.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Ce que vous appelez une association de services, c'est une coopérative?

M. Mathieu (Marcel): C'est une formule coopérative.

M. Pelletier (Abitibi-Est): O.K. Je reviens à votre idée principale qui serait d'avoir une organisation de transport par taxi, un regroupement, un seul service pour toute une, exemple, agglomération comme Québec. C'était ça, votre idée?

M. Mathieu (Marcel): Pour toute une communauté urbaine comme Québec plutôt qu'une agglomération.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Et il y aurait une organisation qui s'occuperait du transport par taxi, transport pour les handicapés; toutes les formes de transport, il y aurait une organisation.

M. Mathieu (Marcel): Oui.

M. Pelletier (Abitibi-Est): C'est quelque chose que vous avez déjà discuté avec les autres taxis de la ville?

M. Mathieu (Marcel): Non.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Non. Au niveau des permis — ma dernière question — au niveau des émissions de permis actuelles, ça me semble énormément compliqué. Est-ce qu'on ne pourrait pas en venir un jour à enlever toute cette notion de valeur de permis, que c'est rendu à Montréal à 80 000 \$? Est-ce qu'on ne pourrait pas émettre un permis de taxi à une personne, puis ça s'arrête là?

M. Mathieu (Marcel): Je ne crois pas vraiment. Je pense que la formule d'émission de permis de taxi actuelle dans les agglomérations, c'est correct. Avec les années, s'il y a eu une valeur marchande qui s'est développée, c'est parce que certains individus parviennent à gagner raisonnablement bien leur vie en conduisant un véhicule-taxi, ce qui devient leur commerce comme s'ils avaient un dépanneur, comme s'ils avaient un tout autre type de commerce. Et ce commerce-là possède une valeur marchande parce que, tout à coup, il y a d'autres personnes qui disent: Aïe! Ça a l'air intéressant, ton commerce, j'aimerais ça en avoir un comme le tien. Je peux te vendre le mien, c'est tant de dollars, tant de milliers de dollars. Et, au fur et à mesure des années, les revenus bruts grossissant, les revenus nets s'améliorant généralement, la valeur marchande de ces permis de taxi là a progressé et, aujourd'hui, vous avez les valeurs marchandes qui sont connues un peu partout à travers la province.

M. Pelletier (Abitibi-Est): Merci.

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

M. Bordeleau: Je voudrais revenir sur la question de la décentralisation ou, en tout cas, régionaliser la supervision. C'est parce que vous verriez ça, à ce moment-là, sous la juridiction d'un organisme régional, ou si ça demeurerait sous le contrôle du gouvernement?

M. Mathieu (Marcel): Sous le contrôle du gouvernement, comme le Bureau de taxi à Montréal.

M. Bordeleau: O.K. En fait, c'est des territoires, et qui sont sous le contrôle du ministère, mais il n'y a pas de... comme ce qui est proposé dans le mémoire, à certaines places, de décentraliser et d'envoyer ça au niveau des régions. Je pense aux propositions vers la fin... attendez un petit peu, c'est 40... oui, 48, 49, 50 où on régionalise, on envoie la responsabilité du contrôle du taxi sous une juridiction qui peut être une MRC ou une région, mais, à ce moment-là, le gouvernement n'a plus rien à voir là-dedans. Quand vous parlez de décentralisation, ce n'est pas ce type-là auquel vous faites référence?

• (17 h 30) •

M. Mathieu (Marcel): Quand je parle de décentralisation ou de régionalisation, si vous voulez, c'est que, avec une grosseur de communauté urbaine comme celle de

Québec, pour qu'un organisme de taxis puisse être opérable, s'autofinancer, il faudrait qu'il fasse le contrôle des véhicules-taxis, l'émission des permis et, en plus, le contrôle de recevoir les appels de la clientèle et de les répartir à tous les chauffeurs de taxi opérant dans la Communauté urbaine.

M. Bordeleau: Juste pour m'éclairer, il y a deux passages dans votre mémoire sur lesquels je veux revenir. À la page 5, vous dites: «En province, dans tous les petits centres urbains et/ou communautés urbaines, l'échec des ligues de propriétaires de taxis apparaît évident. — Ça, c'est une question sur laquelle on pourra revenir — Il faudrait probablement un regroupement de plus de 2 000 permis de taxi, qui seraient répartis sur un immense territoire, pour justifier la mise sur pied d'un autre Bureau du taxi et envisager l'administrer à des coûts raisonnables.» C'est ce à quoi vous faites référence, là, actuellement.

M. Mathieu (Marcel): Oui.

M. Bordeleau: À la page 16 du mémoire, vous nous dites: «À l'exception de Mirabel, le statu quo des agglomérations actuellement autorisées devrait être maintenu.» Est-ce qu'il n'y a pas une contradiction un peu là-dedans?

M. Mathieu (Marcel): Non, bien, à Mirabel, ça m'apparaît logique...

M. Bordeleau: Non, mais vous dites: À l'exception de Mirabel, le statu quo devrait être maintenu.

M. Mathieu (Marcel): Bien, ADM à Montréal actuellement semble assez satisfaite de l'entente qu'elle a avec le milieu du taxi.

M. Bordeleau: O.K. Alors, vous faites référence, à ce moment-là, seulement à l'aéroportuaire, là, à la page 16. Je comprends.

M. Mathieu (Marcel): Oui. Exact.

M. Bordeleau: Quand vous faites référence à votre regroupement, vous parlez de la région de Québec comme exemple. C'est quand même un territoire qui est relativement compact, si on prend les quelques ligues qui existent dans la région de Québec. C'est la même chose à Montréal, si on pense à Laval—Rive-Sud—Montréal, tout ça, c'est un territoire, mais dans les agglomérations qui sont à l'extérieur des grands centres, regrouper ça comme ça — vous parlez de 2 000 permis de taxi — ça ferait des grands regroupements pour venir à bout de regrouper 2 000 permis de taxi.

M. Mathieu (Marcel): Quand je parle de regrouper 2 000 permis de taxi, c'est en regard de la fonction seulement semblable à celle du Bureau de taxi de Montréal,

c'est-à-dire la gestion de l'émission des permis, de la formation des chauffeurs, le contrôle de la qualité des voitures, etc. Si j'ajoute à ça la prise d'appels et la répartition d'appels, alors, évidemment il y a possibilité de tout gérer ça dans un territoire qui va regrouper beaucoup moins de permis de taxi que 2 000. Ça pourrait être 400, 500, 600, 300.

M. Bordeleau: Parce que le problème de la répartition, avec les télécommunications, ça va relativement bien. On peut le faire de n'importe où, quand même que le territoire est plus ou moins grand, mais je pense, par exemple, au Bureau de taxi de Montréal, où il y a de l'inspection des véhicules. Plus le territoire va être grand, plus la problématique de l'inspection va devenir coûteuse aussi parce que les gens vont avoir à se déplacer sur des grandes distances. Alors, il y a peut-être des problèmes comme ça, techniques, qui font qu'on ne pourrait pas penser, en dehors des centres de Montréal ou de Québec, regrouper autant de permis.

M. Mathieu (Marcel): Il faudrait voir à étudier davantage chacune des régions précisément pour être capable d'évaluer plus profondément.

M. Bordeleau: O.K. Vous parlez de l'échec des ligues de taxis. Est-ce que vous pourriez nous donner votre perception de ça? Vous semblez être, vis-à-vis de Montréal, plus positif parce que vous réferez au Bureau de taxi de Montréal puis à l'organisation qui s'est faite sur le territoire de Montréal. Comment vous évaluez la région de Québec? Et quelles sont les causes qui pourraient expliquer ce que vous, vous appelez l'échec des ligues en région?

M. Mathieu (Marcel): Bien, particulièrement en région, l'échec des ligues, je pense qu'une des principales causes, c'est la qualification des gens qui dirigent ces ligues-là. Vous savez comment ça se fait, l'élection des dirigeants d'une ligue de taxis? On a une réunion ici, tous ensemble; ce soir, c'est la réunion annuelle de la ligue de taxis. Aie! Je pense que monsieur a une belle cravate, il ferait un bon président. Je propose, puis vous, vous secondez. Pouf! Il vient d'être élu. Et les directeurs, c'est un peu comme ça. Et d'année en année, ça change comme ça. Il n'y a aucune permanence; les gens qui sont élus n'ont pas de programme, n'ont pas de connaissances particulières. Alors, ce sont des chauffeurs de taxi.

Et, quand ça se fait comme ça au niveau de la ligue, au niveau de l'association de services, bien, finalement, on se réveille, en bout de ligne, avec des administrations quand même importantes mais qui sont gérées par des gens qui n'ont peut-être pas la formation appropriée pour diriger ces associations de services ou ces ligues. Et je ne blâme pas les individus comme tels; ce n'est pas de leur faute s'ils ne l'ont pas, la formation. C'est que c'est tous les membres, quand on élit ces gens-là, qui sont à blâmer d'élire qui ils souhaitent bien élire ce soir.

M. Bordeleau: Est-ce que vous croyez qu'un des facteurs qui peut peut-être expliquer la performance, mettons, entre guillemets, des ligues en région, ça peut être dû au fait qu'il y a un certain nombre de ligues qui n'ont même pas un sou? Parce que les propriétaires de taxis qui sont sur territoire-là ne donnent rien à la ligue.

M. Mathieu (Marcel): C'est ça, bien oui.

M. Bordeleau: Contrairement, par exemple, à ce qui existe à Montréal. Si on a de l'argent, on peut mettre une permanence, on peut offrir des services, on peut avoir des gens qui vont avoir des moyens de faire quelque chose. Mais, si, dans des ligues à l'extérieur, on nomme un comité, un président, et tout ça, mais il n'a pas une cenne, il fait quoi?

M. Mathieu (Marcel): C'est ça, il n'y a rien à faire. Dans l'agglomération où je suis, il y a 100 permis de taxi. On payait une cotisation de 100 \$ par année, ce qui faisait un budget de 10 000 \$. On payait ça depuis fort longtemps, mais les membres ont décidé, cette année — la majorité des membres — que, ah non! la Ligue, ce n'est bon à rien, on n'a plus besoin de ça. Il y en a un qui a proposé 35 \$, et puis il s'est voté 35 \$. Alors, là, vous vous réveillez avec un budget de 3 500 \$. Qu'est-ce que vous voulez qu'un conseil d'administration d'une ligue puisse faire comme action concrète, positive, avec un budget de 3 500 \$?

M. Bordeleau: C'est parce que, si on regarde ça un peu de cette façon-là, peut-être que la faible performance de certaines ligues, ce n'est peut-être pas l'échec comme tel, c'est peut-être plutôt le fait qu'on ne leur a pas donné les moyens. Et, si on leur donnait des moyens à l'avenir, ou si on leur avait donné des moyens dans le passé, peut-être que les résultats aujourd'hui seraient différents, et votre jugement serait différent aussi sur les ligues.

M. Mathieu (Marcel): Peut-être.

M. Bordeleau: Peut-être que la solution, c'est ça aussi, c'est de s'assurer que les ligues vont avoir les moyens, sans mettre en cause nécessairement... C'est parce qu'il y a deux façons de voir le problème. Parce que, là, on porte un jugement sur les ligues, mais peut-être que, si c'était dans un autre contexte, les ligues auraient donné des résultats plus satisfaisants.

M. Mathieu (Marcel): Peut-être, sauf que les ligues n'ont pas de pouvoir de vraiment développer les marchés de l'industrie du taxi. Alors, c'est plutôt un rôle passif face au développement de l'industrie du taxi, face au développement des marchés de l'industrie du taxi. C'est plutôt le rôle des associations de services de développer les marchés. Alors, tant et aussi longtemps qu'il n'y a pas vraiment de question qui touche les lois et règlements dans une agglomération, les ligues n'ont pas de jeu, elles n'ont pas d'ouvrage particulier à faire.

M. Bordeleau: Juste un dernier point. Dans votre mémoire, vous faites une suggestion, à un moment donné, au niveau de la tarification, d'ajouter un montant additionnel pour le troisième passager, ou quelque chose comme ça. Est-ce que vous avez eu l'occasion d'en discuter avec les gens dans l'industrie du taxi, puis comment c'est perçu par eux?

M. Mathieu (Marcel): À l'occasion, oui. Autant d'intervenants, autant d'opinions différentes. Mais je peux vous dire la raison fondamentale pour laquelle, je pense, tout transport excédant trois personnes, la quatrième ou cinquième personne devrait payer un montant additionnel, c'est pour favoriser, aider les titulaires de permis de taxi à opérer de plus gros véhicules, à avoir des véhicules plus gros, plus propres. Parce que 85 %, environ, des courses sont pour transporter une personne. Alors, pourquoi est-ce que, moi, j'irais acheter une minivan à cinq ou six passagers, payer 25 000 \$, 30 000 \$, et je vais me promener, à 80 % du temps, pour transporter une personne, alors que je peux le faire avec un véhicule beaucoup plus petit? Alors, ça me prend un incitatif pour être capable d'aller investir, m'acheter un plus gros véhicule puis être capable d'en retirer un léger supplément.

M. Bordeleau: Oui, ça va.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre délégué aux Transports, en vous indiquant qu'il reste cinq minutes.

M. Baril (Arthabaska): Oui, M. le Président. Je vais revenir un peu en arrière parce que vous avez proposé, à titre d'exemple, pour la région de Québec, ici, qu'on devrait avoir un organisme, une association qui gère...

M. Mathieu (Marcel): C'est audacieux, hein?

M. Baril (Arthabaska): Je ne m'enfargerai pas dans... Non, non, je ne m'enfargerai pas dans le nom. C'est-à-dire une association, une corporation? Peu importe, là. Mais comment allez-vous solutionner le fait que... Là, on me donne des chiffres sur le permis de taxi. Beauport, on dit que c'est 20 000 \$; Sainte-Foy, 70 000 \$; Québec, 50 000 \$. Je peux me tromper un peu, mais, si on met tout ça dans le même paquet, qu'est-ce qui arrive avec la valeur des permis dans différentes villes ou municipalités? Comment on solutionne ça?

• (17 h 40) •

M. Mathieu (Marcel): Mais la formule proposée par le gouvernement est excellente. O.K.? Un organisme est créé pour acheter temporairement tous les permis de taxi à leur valeur marchande, en faire une valeur moyenne et les revendre. Alors, en pratique, qu'est-ce que ça donne? Par exemple, moi qui suis à Sainte-Foy et qui ai un permis d'une valeur de 70 000 \$ environ, après avoir tout racheté les permis de taxi, avoir fait la valeur moyenne, ça arriverait à quelque chose comme 41 000 \$,

en moyenne. Alors, moi, je recevrais 29 000 \$. O.K.? Et un autre, par exemple, qui est à Beauport, qui a une valeur de permis de 25 000 \$, lui, il faudrait qu'il débourse 16 000 \$ pour en arriver à la valeur moyenne. Et, à ce moment-là, ce serait tout à fait juste et équitable, tout le monde pourrait aller travailler partout, et tout le monde aurait un permis de taxi de la même valeur, puis ce serait correct.

M. Baril (Arthabaska): Oui, c'est correct. Vous pensez que les détenteurs de permis vivraient bien avec ça?

M. Mathieu (Marcel): Bien, c'est équitable pour tout le monde. Mon impression est la suivante, c'est que pendant fort longtemps les agglomérations où la valeur des permis était moindre que celle de Sainte-Foy voulaient toutes une fusion des agglomérations, et je pense que certains avaient en tête de dire: Aïe, regarde, eux autres, ils vont manger une claque, ils ont une valeur de permis à 70 000 \$, ils vont tomber à 40 000 \$ comme ceux de Québec, par exemple. Bon.

Alors, quand les gens ont derrière la tête l'idée de faire une passe à quelqu'un d'autre, je ne pense pas que ça puisse être équitable. Mais, avec la proposition qui a été déposée ici de la part du gouvernement, c'est tout à fait juste et équitable. Bien, oui, moi, j'en ai un de 70 000 \$, si vous voulez me baisser à 41 000 \$, parfait, donnez-moi 29 000 \$, venez-vous en tous travailler chez nous si vous voulez. Vous pensez que c'est plus beau, que c'est plus rose, envoyez, venez-vous en, on va tous avoir des permis de la même valeur.

M. Baril (Arthabaska): Selon vous, est-ce qu'il y a une relation entre la valeur du permis puis la qualité du véhicule?

M. Mathieu (Marcel): Non, pas du tout. Dans mon secteur, les permis valent tous 70 000 \$; il y a des véhicules à 3 000 \$, 4 000 \$ puis il y en a à 30 000 \$. Ça fait exactement le même travail, c'est la fierté personnelle.

M. Baril (Arthabaska): C'est ça que j'allais dire, ça dépend de la fierté personnelle. Je vous remercie, M. Mathieu, de la présentation de votre mémoire.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, M. Mathieu, pour votre présence à cette commission. Et, sur ce, j'ajourne les travaux jusqu'à demain matin, 3 novembre 1999, à 9 h 30, dans la salle Louis-Joseph-Papineau.

(Fin de la séance à 17 h 43)