



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 3 novembre 1999 — N° 27

Consultation générale sur le document intitulé
*Réforme du transport par taxi — Pour des services
de taxi de meilleure qualité (8)*

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 3 novembre 1999

Table des matières

Document déposé	1
Auditions	1
Regroupement des usagers du transport adapté du Sherbrooke métropolitain (RUTASM)	1
Limousines Mont-Royal (LMI)	6
Table régionale des organismes de transport adapté Chaudière-Appalaches	13
Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal (CLCUM)	22
Ville de Hull	29
Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup, Comité transport	38
M. Emilio Muzzo	46
M. René Pluviose	50

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président
M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant

M. Guy Chevette
M. Yvan Bordeleau
M. Claude Boucher
M. Serge Deslières
M. Jacques Baril
M. Roch Cholette

- * M. Gilles Coutu, RUTASM
- * M. Maurice Richard, idem
- * M. Marvin A. Segal, LMI
- * M. Michel di Luigi, idem
- * M. Michel Lemay, Table régionale des organismes de transport adapté Chaudière-Appalaches
- * Mme Louise Labbé, idem
- * M. Claude Boulet, CLCUM
- * M. Alain Bond, idem
- * M. Yves Ducharme, ville de Hull
- * M. Jacques Michaud, municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup, Comité transport
- * Mme Michèle Denis, idem
- * Mme Estèle Bérubé, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 3 novembre 1999

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

(Neuf heures trente-six minutes)

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

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

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Lafrenière (Gatineau) remplace M. Benoit (Orford).

Le Président (M. Lachance): Merci.

M. Chevrette: M. le Président, avant de commencer, M. le député de l'Acadie nous avait demandé des tarifications par villes, vous vous rappelez. Donc, on pourrait déposer cela, les comparaisons avec le Canada, les États-Unis, la France, la Belgique, l'Australie, la Suisse, le Danemark, les Pays-Bas, la Chine, l'Islande, l'Italie, l'Allemagne et l'Espagne.

Document déposé

Le Président (M. Lachance): Document déposé. Merci, M. le ministre.

Auditions

Le Président (M. Lachance): Alors, cet avant-midi, nous allons tour à tour entendre les groupes suivants: d'abord, le Regroupement des usagers du transport adapté du Sherbrooke Métropolitain; ensuite, Limousines Mont-Royal; à 11 heures, Table régionale les organismes de transport adapté de Chaudière-Appalaches; et, finalement, la Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal.

Alors, je demande immédiatement au Regroupement des usagers du transport adapté du Sherbrooke Métropolitain... Je vois que vous êtes déjà à la table. Vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part si vous avez des observations ou des commentaires. Et, par la suite, il y aura des questions qui vont être posées par les députés de chaque côté de cette table. Alors, vous avez la parole.

Regroupement des usagers du transport adapté du Sherbrooke métropolitain (RUTASM)

M. Coutu (Gilles): Je me présente, je suis Gilles Coutu, président fondateur du RUTASM de Sherbrooke,

ainsi que mon collègue, Maurice Richard, à qui je vais demander de lire le texte qu'on a préparé, puisque... ne me permet pas de lire.

M. Richard (Maurice): Ça va?

M. Coutu (Gilles): Oui.

M. Richard (Maurice): O.K. Bon, bien, M. le Président...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous pourriez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Richard (Maurice): Maurice Richard, je suis membre du RUTASM. Je suis aussi, en tant que personne, usager du transport adapté en milieu rural.

M. le Président, M. le ministre, MM. les députés membres de la commission, mesdames, messieurs, je vais commencer à vous lire le document qu'on avait fait parvenir à M. Bogue. Il y a aussi, en annexe qu'on vous a remise ce matin, une feuille qui viendrait se rajouter à ce document-là, qui s'appelle *Transport en milieu rural*.

Le Président (M. Lachance): Très bien.

M. Richard (Maurice): Ça va? Je peux commencer la lecture?

Le Président (M. Lachance): Oui, oui, vous pouvez y aller. Vous avez 15 minutes, maximum.

M. Richard (Maurice): Merci. Consultation sur la réforme du taxi. Messieurs, ayant pris connaissance du document de la réforme sur le transport par taxi, nous voulons vous transmettre nos commentaires suivants. Ils ne sont pas de nature exhaustive, mais ils portent sur des points précis qui nous tiennent à coeur depuis des années dans le transport par taxi.

• (9 h 40) •

Premièrement, la formation. D'abord, concernant la formation des chauffeurs de taxi, nous avons lu les pages 14, 15, 16 et les propositions 7 et 8. Nous estimons que la formation professionnelle des chauffeurs devrait être obligatoire sur tout le territoire et pour tous les chauffeurs. Elle devrait inclure les cours Transport par taxi de personnes handicapées et Taxi Ambassadeur, les délais ne devant pas dépasser un an pour quelque raison que ce soit, autant pour les nouveaux que pour ceux qui renouvellent, entre parenthèses, qui n'ont pas eu de cours. De plus, nous demandons que soit rajoutée une clause spécifiant qu'un chauffeur de taxi ne peut faire le transport de personnes handicapées par contrat que s'il a reçu le cours

Transport par taxi de personnes handicapées préalable-ment.

Comme organisme de défense des droits des usagers au transport adapté, c'est-à-dire comme RUTASM, nous avons traité plusieurs dossiers qui nous ont démontré la nécessité d'une formation spécifique pour les chauffeurs. En 1998, en concertation avec un organisme de personnes handicapées intellectuelles et un organisme de personnes handicapées visuelles, nous avons composé un guide du chauffeur de taxi qui a inspiré un guide semblable à la CTCUM. Le ministère des Transports du Québec s'est impliqué avec la Ligue des taxis et de nombreux autres organismes pour confectionner un document très pertinent, en 1991, pour la formation des chauffeurs de taxi parce que c'était jugé nécessaire. Nous estimons qu'un chauffeur doit obligatoirement recevoir une formation avant de véhiculer des personnes handicapées. C'est une question de sécurité et d'attitude pour une approche adéquate face à une clientèle de fragilité physique et affective.

Au niveau des normes d'accessibilité, deuxièmement, nous voulons aborder un second point qui est primordial pour nous: l'accessibilité des véhicules et les normes à mettre en vigueur. Si l'on réfère aux objectifs de la réforme énoncés aux pages 8 et 9, nous retrouvons, entre autres: «Améliorer la qualité des services à la clientèle et leur adéquation aux besoins. Accroître la sécurité du public.» Or, pour nous, la qualité et la sécurité du transport en taxi pour les personnes handicapées se déplaçant en fauteuil roulant se traduisent par des normes à imposer pour une véritable accessibilité. Dans le lexique de la page 58, la définition de «taxi accessible ou adapté» est nettement insuffisante et trop simpliste. N'importe qui peut s'improviser chauffeur de taxi accessible présentement. L'imprécision et le manque actuel de normes dans la législation québécoise amènent des situations dangereuses dont nous voulons brièvement vous faire part.

À Sherbrooke, nous avons réagi lors du lancement du taxi dit accessible de la Compagnie de taxi de Sherbrooke — voir *La Tribune* du 5 avril 1997. Le plancher de sa minivan n'était pas abaissé ni son toit surélevé. Il n'avait qu'une rampe hydraulique, investissement évalué à 12 000 \$. Gilles Coutu, ici présent, a expérimenté le taxi en question et a défoncé avec sa tête l'intérieur du toit juste à essayer en démonstration. La hauteur du plancher au plafond n'était pas adéquate, situation dangereuse, et ce taxi voyage actuellement des personnes handicapées. Un de nos membres nous a rapporté avoir utilisé, lors d'un voyage à Chicoutimi, deux taxis différents dits accessibles, et il a dû se pencher la tête de côté tout le long des deux voyages, situation dangereuse, et ces taxis roulent actuellement dans Chicoutimi.

Devrons-nous attendre un accident pour légiférer pour les minibus adaptés? Il a fallu attendre une quinzaine d'années pour qu'un règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport de personnes handicapées soit adopté. Nous nous souvenons, au RUTASM, d'être intervenus dans les médias lors de l'accident, en 1998, sur le

Métropolitain, accident d'un minibus adapté qui aurait pu coûter la vie à trois personnes en fauteuil roulant. De 1990 à 1993, une étude a été financée par les gouvernements fédéral et provincial sous le titre *Projet de démonstration de taxi adapté en service commercial*. De très pertinentes recommandations ont été faites, même que les planchers surbaissés y étaient préférés aux toits surélevés. Quant à l'espace nécessaire pour un fauteuil roulant, il était mentionné que des modifications devaient être faites à la normalisation canadienne. Il s'agit de bien tenir compte des différentes grosseurs de fauteuils roulants, manuels et motorisés. Dans le projet, on y faisait allusion à un projet de règlement québécois. S'agissait-il de recommander des normes? Cela nous apparaît essentiel.

En 1993-1994, deux compagnies, Kino-Chrysler, fabricants de minibus accessibles, sont venues faire des démonstrations au RUTASM, à Sherbrooke. Ils étaient, pour nous, parfaitement accessibles: plancher surbaissé, espace suffisant, etc. Nous sommes parfaitement d'accord avec la proposition 45, page 40: il faut que les compagnies de taxi offrent des taxis adaptés en dehors des contrats avec les corporations de transport adapté, mais encore faut-il que le mot «adapté» soit mieux défini, pour les raisons mentionnées plus haut.

Subvention et tarification. Concernant le manque de taxis adaptés au Québec, 50 seulement, nous savons tous qu'il est dû à un manque de financement pour les propriétaires. Nous avons appuyé déjà les chauffeurs de taxi qui demandaient de l'aide financière au ministère des Transports. Nous avons écrit au ministre Elkas, dans le temps, pour demander une subvention à l'accessibilisation des véhicules de même que pour les propriétaires privés. C'est ce manque d'aide financière qui a amené les chauffeurs à faire payer plus cher aux usagers handicapés le prix d'un trajet, situation discriminatoire que nous avons dénoncée et que nous dénoncerons toujours. Il faut une réglementation claire pour indiquer qu'on ne peut exiger plus cher pour une personne handicapée transportée par taxi adapté. Par contre, le montant relié aux adaptations pour personnes handicapées ne doit pas être assumé par un individu propriétaire de taxi mais par la collectivité, c'est-à-dire par une subvention.

Nous n'avons pas commenté chaque proposition de la réforme. Elle nous semble en général adéquate, sauf concernant le manque de réglementation sur les normes d'accessibilité. Il faut mettre des normes pour la sécurité des usagers handicapés qui se déplacent en fauteuil roulant. La hauteur insuffisante actuelle de certains taxis qui se disent accessibles est inacceptable. C'est dangereux, discriminatoire, et le gouvernement qui fait des lois serait irresponsable, à notre avis, de tolérer plus longtemps un manque de réglementation pour le transport par taxi.

On va aller au document en annexe, *Transport en milieu rural*. Le RUTASM étant sensibilisé aux besoins des usagers en milieu rural et préoccupé par la prestation, la qualité et la quantité du service au transport adapté constate que plus de la moitié du territoire du Québec, en majorité de très petites municipalités, n'est desservie par aucun service de taxi.

La proposition 44. Toujours en conformité aux normes d'accessibilité et de sécurité demandées précédemment dans notre document, nous voudrions que la loi encadrant le véhicule-taxi introduise une exception. Cette exception permettrait l'usage de véhicules de dimensions plus modestes pour le transport de personnes handicapées, huit places et moins. Cette exception serait encadrée par deux restrictions, soit: il n'y a pas de service de transport par taxi sur le territoire visé; que cette exception s'adresse seulement dans le cadre du transport adapté. L'objectif de cette exception vise l'utilisation en milieu rural de différents types de véhicules, rendant plus facile, plus souple et à moindre coût la desserte des personnes handicapées de territoires vastes et peu peuplés. Ceci permettrait à court terme non seulement de desservir la clientèle des personnes handicapées de territoires peu peuplés ou de régions éloignées, mais pourrait aussi servir éventuellement à définir les besoins de la clientèle et la rentabilité de ces dessertes par l'implantation d'un service de taxi. Ceci permettrait également au transport adapté en milieu rural de contracter avec des particuliers possédant des véhicules adaptés personnels en attendant que s'implante un service de taxi. Merci, M. le Président.

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

M. Chevette: Je voudrais vous remercier de votre présentation et, d'entrée de jeu, vous dire que de plus en plus de groupes se prononcent sur la question de la formation, formation générale, d'abord, quant à certaines qualités indispensables, parce que je pense qu'il faut connaître les clientèles pour mieux les servir — ça, évident — formation aussi pointue dans certains domaines. On sait qu'il y a de l'industrie touristique, entre autres, il y a le service aux personnes à mobilité réduite, il y a le service aux personnes handicapées, etc. Je pense que les messages commencent à porter. Si je me fie un peu à ce que j'ai entendu, je pense que les gens savent très bien qu'il y a un besoin de formation de base extrêmement important dans cette industrie. Et je pense que, rationnellement, intelligemment et avec des délais raisonnables pour ce faire, on peut arriver à améliorer de beaucoup la qualité des services via la formation.

• (9 h 50) •

Deuxièmement, je pense qu'il va falloir qu'on regarde, d'autre part, de façon très pointue la possibilité de rendre admissibles, par un pourcentage, peut-être, de taxis adaptés physiquement, et avec un conducteur avec une formation, également, qui correspond aux exigences que vous donnez. Mais je voudrais savoir si vous croyez que la responsabilité, par exemple, d'imposer cette exigence-là de formation doit relever des organismes de transport, ou bien si ça doit être plutôt des normes nationales et des contrats entre les ligues, ou entre des associations, ou entre une coopérative de taxis puis les groupes de transport adapté, par exemple, dans chacune des régions. Comment vous voyez ça, la responsabilité? Où situez-vous les responsabilités dans ça? À quel niveau?

M. Richard (Maurice): Je vais laisser la parole à Gilles.

M. Coutu (Gilles): ...tous ceux qui sont réellement accessibles sont les bienvenus, ceux qui... «Réellement accessibles» veut dire adaptés pour des fauteuils roulants, selon moi. Je parle de ce que je connais, je ne parle pas de ce que je ne connais pas. Puis, pour avoir été faire un tour avec les taxis de Sherbrooke...

M. Chevette: Vous auriez eu le titre de démolisseur.

M. Coutu (Gilles): Juste dans la moitié d'un véhicule, j'ai défoncé la garniture du toit, ça fait que je vois mal si je suis dans un trou ou une bosse. Et puis, pour ne pas me blesser dans ces...

M. Chevette: O.K. Maintenant, dans votre exposé, vous demandez une réglementation claire pour indiquer qu'on ne peut exiger plus cher pour la personne handicapée transportée par taxi adapté. Est-ce à dire que vous considérez que la Charte québécoise des droits et libertés, qui interdit notamment toute discrimination portant sur le handicap, ne remplit pas son rôle présentement?

M. Coutu (Gilles): Selon moi, oui.

M. Richard (Maurice): C'est peut-être plus au niveau de l'application où il y a des coûts supplémentaires de rattachés aux propriétés de véhicules accessibles, et c'est cette facture-là qu'on a voulu refilet quelque part, par rapport aux ligues de taxis ou aux propriétaires privés de taxis, et qui devenait pour nous discriminatoire.

M. Chevette: Qu'est-ce que vous diriez si on offrait la possibilité, sur certains territoires ou sur chacun des territoires qu'on subdivisera je ne sais pas comment encore... si on exigeait un pourcentage, ou on offrait... parce que «exiger», c'est un grand mot. On ne peut pas forcer le monde, individuellement, à prendre un permis de transport adapté. Mais, si on disait: Il y a trois permis, par exemple, en Estrie pour du taxi adapté; à Montréal, on pourrait dire, je ne sais pas: Ça en prend 50. Dépendant des bassins et des populations, si on fixait des quotas ou des nombres de permis accessibles pour le transport adapté, quelle serait votre réaction?

M. Richard (Maurice): As-tu compris la question?

M. Coutu (Gilles): À trois, je dirais qu'il y a certainement de l'ouvrage pour les trois, certain, parce que les heures de pointe, vous avez... et même demander du surplus à la Corporation. Aux heures de pointe, c'est l'enfer.

M. Chevette: Mais ça a l'air d'être l'enfer pour toutes les catégories de citoyens. Si on se base à Montréal

ou sur la rive sud ou sur la rive nord de Montréal, les heures de pointe, ça reste une heure de pointe, je peux vous dire ça. Il y a seulement moi, le vendredi matin, qui monte à Montréal sans jamais trop de bouchons. Je suis chanceux, c'est peut-être parce que je me lève tôt.

Mais, est-ce à dire que, par votre réponse, vous seriez d'accord avec un certain nombre de taxis, pour que ce soit viable et rentable, d'autre part, et...

M. Coutu (Gilles): Au prorata de la population, oui.

M. Chevrette: Au prorata de la population. Est-ce qu'il y a eu dénombrement, par exemple... Prenons l'exemple de l'Estrie que vous connaissez plus. Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire: Dans l'Estrie, il y a tant de personnes handicapées de dénombrées, puis c'est...

M. Coutu (Gilles): Au dernier C.A. de la Corporation, de la CMTS, il y avait 2 200 usagers admis.

M. Chevrette: Dans l'Estrie.

M. Coutu (Gilles): Juste dans la grande région de Sherbrooke. Ce n'est pas l'Estrie au complet.

M. Richard (Maurice): On peut calculer aussi cinq villes-centres sur notre territoire, puis on pourrait calculer à peu près une moyenne de 250 personnes admises pour chacun de ces transports-là, à l'extérieur des limites du territoire de la CMTS à Sherbrooke.

M. Chevrette: Et, si je regarde l'annexe que vous avez déposée ce matin sur le transport en milieu rural, par exemple, le transport adapté doit être inexistant, ou presque, dans des périphéries de villes-centres; il doit être à peu près inexistant pour une petite paroisse. Est-ce que le fait, par exemple, d'offrir un permis de transport adapté pour des petits réseaux municipaux où le chauffeur de taxi pourrait faire plus que... Parce que ce n'est pas parce qu'on adapte un véhicule pour handicapés qu'il ne peut pas servir pour d'autres. Est-ce que ça ne pourrait pas assurer une certaine viabilité d'un transport de taxi qui serait négocié, d'autre part, avec une association, par exemple, régionale des handicapés, ou quelque chose du genre?

Parce qu'on cherche des moyens concrets pour améliorer, puis on sait très bien qu'on ne peut pas arriver dans une MRC, par exemple, je ne sais pas, moi, du grand Saint-Michel-des-Saints — je prends la mienne, ma région — la-Merci, Saint-Donat, si on veut l'intégration des personnes handicapées à la collectivité, il faut offrir un déplacement minimal. Et, à ce moment-là, si ce n'est pas un transport adapté structuré, est-ce qu'on ne peut pas négocier directement avec un taxi, par exemple, adopter une somme globale pour une année, comme Montréal fait? Par exemple, il y a certain nombre de taxis qui font 25 heures par semaine, qui ont une garantie de tant d'argent pour l'année pour cette mission-là. Est-ce que vous croyez que c'est adaptable dans vos régions?

M. Richard (Maurice): Bon. Je vous répondrais non, pour une raison tout à fait simple. Si on se fie aux statistiques de 1989 — puis la situation n'a guère changé — à l'heure actuelle, le Québec n'est à peu près pas couvert par les services de taxis. En 1989, ça dépassait 80 % du territoire qui n'avait aucun service de taxi. Dans la région d'où je viens, du lac Mégantic, il y a Lac-Mégantic qui est la ville-centre, puis il n'y en a qu'un autre à l'extérieur pour couvrir tout le territoire, et ils sont mal répartis aussi, ces taxis-là, sur le territoire. Si on parlait d'implantation de taxis, à court terme on arriverait avec un territoire vaste, peu peuplé, ce qui fait que les taxis ne sont pas intéressés à s'implanter parce que ce n'est pas rentable dans le contexte actuel.

C'est un peu pourquoi le transport adapté, quand on a démarré dans la région d'où je viens, on espérait développer cinq pôles pour pouvoir mieux couvrir le territoire. Mais à cause de la définition de qu'est-ce qui est un véhicule-taxi on se retrouve qu'on ne peut pas utiliser des véhicules qui seraient moins dispendieux à opérer, qui exigeraient moins un contrat à plein temps, ce qui fait que ça devient un frein dans le développement du transport adapté en milieu rural parce qu'on ne peut pas développer la souplesse qu'on voudrait développer au niveau des transports sur le territoire.

• (10 heures) •

M. Chevrette: Moi, je voudrais vous remercier de votre témoignage. Je suis obligé de m'absenter trois, quatre minutes pour faire un appel, mais je reviens tout de suite. Merci.

Une voix: Merci.

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

M. Bordeleau: Merci. Justement, je vais enchaîner un peu sur ce que vous venez de mentionner. Au niveau du milieu rural, dans vos suggestions par rapport à la proposition 44, vous faites référence aux régions rurales où il n'y a pas de taxi, il n'y a pas de service de taxi, hein, il n'y a aucun taxi, c'est dans ce sens-là. Et la flexibilité dont vous parlez à ce moment-là vous la voyez possible par le biais de contrats avec des particuliers, et là les normes comme telles de voiture-taxi évidemment elles ne seraient pas respectées dans ces cas-là.

M. Richard (Maurice): Exact.

M. Bordeleau: Maintenant, on risquerait de se réveiller aussi avec les mêmes problèmes que M. Coutu a mentionné tout à l'heure, des problèmes peut-être de véhicules qui ne seraient peut-être pas sécuritaires pour les personnes qui auraient à voyager dans ces véhicules-là parce que ce ne sont pas des véhicules qui répondraient aux normes canadiennes qui sont en vigueur actuellement.

M. Richard (Maurice): O.K. Si on regarde au niveau des véhicules privés, il y a plusieurs véhicules

privés accessibles — on pense, là, modèle minivan — qui ont à peu près les mêmes équipements que les taxis. C'est certain qu'il y aurait un minimum d'exigences; il y aurait une définition à faire au niveau justement des outils qu'on pourrait utiliser pour admettre la sécurité. Ce qu'on croit, par exemple, c'est qu'en milieu rural le peu d'utilisation qu'on en fait, à cause du peu de population, ne justifie pas toute la panoplie qu'on exige à l'heure actuelle soit au niveau des normes ou au niveau de... une question de rentabilité. C'est surtout ça qui fait qu'on n'arrive pas à développer en milieu rural. On ne peut pas transporter une personne qui est à 60 km du pôle-centre avec les outils qu'on a à l'heure actuelle, on ne fournit pas.

M. Bordeleau: Ce que vous suggérez au fond, c'est que, dans les cas où il y a des services de taxi qui existent, disons qui sont suffisamment développés, dans ces cas-là le transport adapté réponde à des normes qui pourraient être des normes canadiennes, comme on a mentionné tout à l'heure, mais que, dans les régions où il n'y a pas de service de taxi, là ça soit peut-être d'autres normes minimales, si on veut, qui pourraient exister pour accommoder les gens qui ont besoin quand même de se faire véhiculer, transporter, et que ça pourrait être à ce moment-là comme des minivans avec un minimum d'équipement de sécurité qui répondraient. Mais évidemment ça ne serait pas... C'est dans ce sens-là que vous pensez que ça pourrait fonctionner?

M. Richard (Maurice): Oui, puis je tiens aussi à préciser qu'on ne veut pas enlever ces transports-là aux taxis. C'est en attendant qu'il y ait un service de taxi mis en place.

M. Bordeleau: C'est ça. C'est dans les cas où il n'y a pas de taxi.

M. Richard (Maurice): C'est ça. C'est strictement dans les cas où il n'y a pas de taxi.

M. Bordeleau: À partir du moment où il y a des taxis, on a parlé dans le document de droit de premier refus, bien, là, ça serait les taxis qui auraient au fond la possibilité d'assumer ce transport-là et non plus des particuliers.

M. Richard (Maurice): Si on s'en réfère aux dernières lois qui ont été faites au niveau du taxi, ce qu'on voulait faire aussi en commission aujourd'hui, c'était de vous sensibiliser au fait qu'il n'y en a pas partout, des taxis. Puis la dernière fois qu'on a mis des normes, on a mis des normes pour les villes, mais on s'est rendu compte après coup qu'il y avait presque 80 % du Québec qui n'était pas desservi par des taxis. Puis on ne voudrait pas revivre cette limite-là que nous imposait la Loi du taxi actuelle.

M. Bordeleau: Dans une région comme Sherbrooke ou dans les différents centres auxquels vous avez fait

référence, les cinq pôles, il y a combien de voitures adaptées actuellement qui font du taxi pour personne handicapée?

M. Richard (Maurice): À l'heure actuelle, il y a strictement Sherbrooke qui en a. Ah non, excusez, il y a à Magog aussi, je crois, qui en aurait.

M. Coutu (Gilles): Il y a Magog, qui sont réellement adaptés. Sherbrooke, c'est un taxi, une fourgonnette de marque Chrysler qui n'est pas adaptée du tout en frais de hauteur et de normes minimales de grandeur. Parce que ce n'est pas tout de rentrer dedans, il faut avoir de la place pour se placer dedans. Ce n'est pas tous les fauteuils roulants qui ont la même grandeur. On est juste deux à matin ici puis on a deux types de fauteuils très différents. Pourtant, c'est deux types de fauteuils qui sont fournis par la Régie et qui sont confortables. Mais, moi, avec mon handicap, je ne me vois pas avec... Comme Maurice ne se voit probablement pas dans mon fauteuil.

M. Richard (Maurice): C'est parce que mon fauteuil me permet en même temps aussi d'être capable de conduire mon propre véhicule. Si j'avais un fauteuil comme lui, ça ne serait pas possible. Il faut dire qu'au niveau des fauteuils roulants il existe à l'heure actuelle aux environs de 1 200 modèles différents, autant fauteuils roulants manuels que motorisés. Mais il y a des dimensions quand même qui sont respectées par les fabricants. Et ça existe déjà d'ailleurs, des véhicules adaptés, vraiment adaptés qui seraient utilisables par presque tous les types de fauteuils.

M. Bordeleau: O.K. À Sherbrooke, bon. J'ai vu dans les documents que vous avez envoyés, justement l'expérience avec un véhicule qui a été adapté plus ou moins selon... Mais c'est le seul véhicule qui existe actuellement comme taxi privé, qu'on peut appeler pour se faire transporter. Est-ce qu'il en existe d'autres qui fonctionnent, par exemple, avec le transport en commun à Sherbrooke comme telle, qui sont à...

M. Coutu (Gilles): Eux autres fonctionnent de sept heures à aller à minuit.

M. Richard (Maurice): Est-ce qu'il y a d'autres véhicules adaptés de taxi?

M. Coutu (Gilles): Non.

M. Richard (Maurice): Ce serait le seul.

M. Coutu (Gilles): Il y a les minibus, vous êtes au courant de ça. Mais ils ne sont pas tout le temps adaptés. Mais on parle de taxi, là, on ne parle pas de minibus.

M. Bordeleau: Oui, oui. C'est ça. O.K. Je dois vous dire que, comme le dit le ministre, la question du transport adapté, des taxis adaptés, je pense que c'est un

problème qui a été souvent mentionné par différents groupes qui sont venus, de personnes handicapées. On voit qu'il y a des lacunes importantes qui devront être corrigées et qu'il faudra évidemment apporter des solutions pour améliorer de façon importante toute la situation de ce côté-là. Alors, moi, c'est tout pour les questions, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): D'accord, merci, M. le député de l'Acadie. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bonjour.

M. Richard (Maurice): Bonjour.

M. Boucher: Ça va bien?

M. Richard (Maurice): Oui, vous?

M. Boucher: Ça fait longtemps qu'on en parle dans la région de l'Estrie du transport adapté. J'ai été étonné que tu dises, Gilles, qu'il n'y avait pas de transport adapté à Magog. Il me semble qu'ils ont un système de transport adapté. Mais je passe sur ça. Ce n'est pas significatif. Ça fait longtemps qu'on parle de ça. Je me souviens même que l'ancien maire de Sherbrooke, Jean-Paul Pelletier, avait un projet d'importer des taxis d'Angleterre qui sont, pour plusieurs, adaptés à la situation des handicapés. Il avait un formidable projet. Je l'ai même piloté au gouvernement, sans succès parce qu'il y avait des coûts importants qu'il ne pouvait pas assumer lui-même, seul.

● (10 h 10) ●

La question que je vous pose à tous les deux est la suivante: Dans ce contexte-là, plus global d'ailleurs, de transfert aux MRC des responsabilités au niveau du transport, vous le savez toutes ces discussions-là sont en cours, vous avez toujours réclamé un financement du gouvernement pour qu'il y ait plus de véhicules — puis je conviens qu'il en manque. Y a-tu moyen de réfléchir autrement par rapport à ça puis de responsabiliser davantage les milieux? J'aimerais que vous me donniez votre opinion sur ça parce que, pour nous, c'est un problème qui est important.

M. Coutu (Gilles): C'est-à-dire, le transport adapté ne sera jamais rentable, il faut être clair entre nous. Le transport adapté ne sera jamais rentable à cause des normes puis à cause d'énormes difficultés. Si on dit qu'un véhicule, après trois ans d'utilisation, doit disparaître de la route, le véhicule n'est même pas fini d'être payé. Pour être concret, c'est ça, la facture. Dans le fond, c'est aussi concret que ça, c'est qu'il y a un coût qui est... Tout ce qui dépasse la norme, tout ce qui s'appelle «personne handicapée», du jour au lendemain, quand on a dit... le plus de personnes handicapées, du jour au lendemain, les pièces ont quadruplé. Quand je vous dis que les pièces ont quadruplé, juste une boule pour mettre au volant du véhicule coûtait 4 \$ chez Canadian Tire, dans le temps, et,

le lendemain, à cause que c'était un équipement qui pouvait t'aider, ça a monté à 10 \$ tout de suite.

M. Richard (Maurice): Moi, j'aimerais peut-être reprendre votre question dans le sens de dire qu'on comprend que présentement la préoccupation, c'est de ramener au niveau des MRC. Ce que nous autres on veut exprimer... notre inquiétude là-dedans, c'est... Ce qu'on a peur, c'est que soient créées des disparités régionales. Ce qu'on a peur, c'est que, si on retourne le financement, que ce soit le taxi adapté, que ce soit le transport adapté, dans les mains des municipalités ou dans les mains des MRC, ce qu'on craint, c'est qu'à l'heure actuelle on se retrouve dans des régions où ça sera des régions prospères où il y aura du transport adapté puis dans d'autres on n'en aura pas du tout.

M. Boucher: Oui, mais on pourrait avoir des normes nationales qu'on impose aux MRC.

M. Richard (Maurice): Il faudra qu'il y ait des choses imposées parce que, sinon... À l'heure actuelle, quand on regarde le développement du transport adapté dans les municipalités, on est rendu à un point de saturation où celles qui voulaient embarquer sont là. Sur le territoire où, moi, je travaille, à Mégantic, il en reste quatre. Puis là ce n'est plus une question d'argent, c'est une question de bon vouloir. Là, on ne veut plus. Ça fait que, là, on est comme rendu dans un point où il n'y a en plus, de développement, puis il n'y a plus de bonne volonté qu'il y en ait aussi, de développement.

Le Président (M. Lachance): Alors, MM. Couture et Richard, on vous remercie de nous avoir permis d'échanger avec vous. Merci.

M. Coutu (Gilles): Merci.

Le Président (M. Lachance): J'invite les représentants de Limousines Mont-Royal, le prochain groupe que nous allons entendre, à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite le porte-parole de Limousines Mont-Royal à s'identifier, ainsi que la personne qui l'accompagne, s'il vous plaît.

Limousines Mont-Royal (LMI)

M. Segal (Marvin A.): Je m'appelle Me Marvin Segal, je représente la compagnie, et je suis accompagné de M. di Luigi, qui est le président de la compagnie.

Le Président (M. Lachance): Bienvenue, messieurs. Je vous rappelle que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires, et par la suite il y aura des échanges de part et d'autre.

M. Segal (Marvin A.): Merci beaucoup. M. le ministre, messieurs du comité. Vous avez devant vous une lettre qui énonce nos «concerns» concernant le nouveau projet. Nous ne parlerons que de quatre clauses qui nous intéressent, ce matin. Je ne vais pas répéter tout ce qui est dedans parce que je crois que déjà nos positions sont émises, sauf que je voudrais peut-être prendre l'occasion d'apporter certaines paroles qui accompagnent et complètent ce que vous avez devant vous.

Pour commencer — et je crois que je vais passer très vite parce que tout le monde le connaît — ce qui nous concerne, c'est les limousines, et c'est une industrie qui ne vise ou qui ne concerne qu'à peu près 4 % de la population comme telle. Les limousines, naturellement, c'est du haut de gamme, et certaines clientèles qui utilisent les limousines, ce n'est pas nécessairement les mêmes clientèles qui utilisent d'autres manières de transport. Donc, les règlements qui régissent cette industrie doivent comprendre la nature de l'industrie comme telle, autrement on risque de perdre l'industrie comme on la connaît.

Le premier item dont on voudrait parler, c'est l'item 25, et vous parlez dans cette proposition d'une abolition d'une obligation d'avoir la marque la plus luxueuse du fabricant. En partant avec cette proposition, on risque de perdre complètement la nature de l'industrie, parce que les personnes qui utilisent les limousines, c'est exactement ce qu'elles veulent, c'est des véhicules de haut de gamme, c'est les plus luxueuses qu'on peut avoir sur le marché, et c'est cette population qui désire avoir ce genre de service. Et avec ce genre de service, on a des obligations qui sont énoncées dans la lettre que vous avez devant vous, qui démontre que les obligations d'une compagnie de limousines sont différentes des obligations d'un autre genre de compagnie ou d'un autre genre de service de taxi, elles sont complètement différentes. Donc, si on veut respecter le service qu'on doit donner à notre clientèle, ce serait nécessaire que les véhicules utilisés soient dans le même ordre et nature.

• (10 h 20) •

De plus, on veut suggérer ce matin l'inverse de cette proposition, même qu'elle est dans la proposition, c'est que les taxis seraient obligés d'utiliser toutes sortes de véhicules, sauf les plus luxueux se fabriquant, parce que déjà vous pourriez avoir un mélange où un taxi peut utiliser une Cadillac, par exemple, qui date de plusieurs années et qui, en apparence, c'est une Cadillac mais qui ne rendra pas le même service que les véhicules utilisés par les limousines parce que les règlements sont plus forts pour une compagnie de limousines.

Donc, déjà, je vous soumets tout respectueusement que non seulement on doit respecter qu'une compagnie de limousines doit garder et doit maintenir la position d'utiliser la marque la plus luxueuse mais qu'à l'inverse vous devrez avoir, même, une proposition qui prohibe les taxis comme tels d'utiliser ces marques. Le problème qui existerait, c'est, si on permet une utilisation d'un véhicule moins cher, on risque d'avoir un genre de compétition qui n'est pas de la compétition mais qui est une base de service, parce que, si je n'achète pas, par exemple, de

Cadillac mais, si j'achète une Caprice ou un autre véhicule que je peux utiliser, je risque qu'une personne — en utilisant ça pour une limousine — peut couper le prix ou peut être tenté de couper les prix.

Ce qu'on va avoir, c'est une guerre qui descendrait les prix mais en même temps descendrait le service. Et ce qu'on va toucher effectivement, on va mettre un marché gris entre les taxis puis les limousines: les taxis vont être desservis, les limousines vont être desservies. Parce que, si on commence une guerre sur les prix parce que les obligations ne sont pas les mêmes, dans ce cas-là on aurait l'occasion où une personne peut dire: Je prends le taxi d'habitude mais pour un peu plus peut-être je prendrais un peu plus. Mais à quel niveau ça va aller? Je crois que c'est un «desservice» soit au taxi soit à la limousine. Et ce qu'on crée actuellement, c'est un marché gris et donc il n'y aurait pas de différenciation entre eux. C'est deux modes de transport distinct, parce que ce sont des modes de transport distinct comme un autobus est distinct d'un taxi, et ce qu'on risque de faire, c'est complètement de détruire la conception d'un marché de limousines.

On vous cite qu'informellement on a approché certains de nos clients. Ce n'était pas fait de façon vaste mais juste pour connaître les demandes de nos clientèles, et nous pouvons vous dire avec «certainteté» que la clientèle qu'on dessert ne voudra pas avoir ce genre de problèmes dans le marché, parce que dans le moment, c'est distinct; ils savent qu'est-ce que ça veut dire une limousine et, s'ils sont prêts à payer pour, ils savent qu'est-ce qu'ils doivent avoir en retour. Et de nouveau, effectivement la proposition telle qu'énoncée pourrait forcer, même nous, de couper les services qu'on rend à notre clientèle pour être plus compétitif si jamais le marché était ouvert de cette façon-là.

Je ne vais pas prendre plus de votre temps sur cette catégorie. Je crois qu'on a énoncé en quelques pages toutes nos prétentions. À la page 4, le troisième paragraphe, j'énonce que — et je crois que c'est important d'en comprendre la conception — ces véhicules dont la prestance et l'apparence ne sont certes pas à dédaigner ne correspondent aucunement à l'image traditionnelle et prestigieuse d'une limousine qui évoque l'image des véhicules Cadillac ou Lincoln Town Car qui sont majoritairement sinon presque exclusivement utilisés pour le transport par limousine.

Je crois que n'importe qui dans cette salle-là, quand on parle d'une limousine, on parle d'un service luxueux, on parle d'un service haut de gamme et on s'attend à être servi de cette façon. Je crois qu'avec tout le respect la proposition telle quelle a détruit ou risque de détruire le service qui est connu comme le service de limousine et je soumets, avec tout le respect, comme j'ai dit tantôt, que je suggère même que la proposition doit être amendée pour corriger peut-être un problème qui existe et de prohiber un taxi d'utiliser un véhicule de ces marques-là. Et, pour les raisons que j'ai énoncées, on peut enlever le dôme puis on peut agir comme un taxi privé, puis on risque de rentrer dans un marché et la confusion qu'on peut avoir avec ça.

Le suivant article avec lequel nous avons un peu de problème, c'est la proposition 34. Ici, il y a deux options, et nous ne sommes pas d'accord ni avec une ni avec l'autre.

M. Chevrette: C'est déjà très clair.

M. Segal (Marvin A.): Oui, nous croyons que tel qu'énoncé à la page 5 — et ça, c'est un changement qu'on n'avait pas dans notre première lettre — je crois que nous ne devons pas avoir une décentralisation, si je peux utiliser ce mot-là, du contrôle. Il y a déjà un contrôle fait par la Commission, et je crois que le contrôle doit continuer. Une fois qu'on permet une rupture du statu quo, on risque d'avoir beaucoup de différentes lois et applications de loi tout partout, et ce n'est pas dans l'intérêt public. Ce n'est pas dans l'intérêt public, et ça ne correspond pas aux exigences de cette industrie.

Il y a certainement un résultat d'une décentralisation s'il y avait une baisse de qualité, parce que je ne crois pas qu'il va y avoir une hausse de qualité, au contraire, dans certains secteurs ou dans certaines régions, il va y avoir une baisse, et je ne crois pas qu'aucun citoyen qui emploie une limousine doit avoir une baisse de qualité parce qu'il est dans une région au lieu d'une autre. Ce n'est pas un service qui est obligatoire, que tout citoyen utilise, c'est un service spécifique qui dessert une certaine clientèle, et je crois que les qualités et les normes de cette industrie doivent être rédigées par une seule entité, et tel que c'est maintenant je crois qu'on risque — c'est rare que je suis ici pour plaider la cause de la Commission — vraiment de détruire ce qui a pris des années à bâtir. Et ce qui est connu tout partout, ce n'est pas seulement à Québec que les limousines qui sont connues, mais il y a une parole, il y a une connotation de ce mot dans l'esprit de n'importe qui qui utilise une limousine tout partout, et je crois que la décentralisation des pouvoirs et du contrôle de cette industrie risque de détruire l'industrie comme telle.

La proposition 35. Ce n'est pas parce que l'idée n'est pas une bonne idée, mais c'est peut-être l'idée la plus dangereuse, dans tout ce document, que j'ai lue, parce que ce n'est pas contrôlable. Les taxis marchent par les places où les taxis peuvent stationner, c'est leur industrie. Je peux rentrer, je peux me placer sur la rue puis je peux demander un taxi. Je ne suis pas obligé d'appeler à l'avance. Je peux appeler un dispatcheur, mais je ne suis pas obligé. Je peux me rendre sur la rue puis je peux trouver un taxi.

Le Président (M. Lachance): Deux minutes, monsieur.

• (10 h 30) •

M. Segal (Marvin A.): O.K. Ici, ce que vous faites, c'est que vous demandez qu'on ait un contrôle où on pourrait vérifier que les personnes qui sont stationnées à ces places-là sont stationnées avec une demande à l'avance. Ce serait incontrôlable par l'entité qui le rédige. On risque d'avoir effectivement des stands de taxis qui

seront en compétition effectivement avec des taxis et qui détruiraient même leur industrie, parce que le samedi soir, si une limousine n'a pas de quoi faire, elle peut se rendre là, puis quelqu'un va la prendre au lieu d'un taxi. Ce n'est pas bon pour l'industrie du taxi et ce n'est pas bon pour l'industrie de la limousine. On doit fonctionner comme on fonctionne, avec une demande à l'avance, appeler pour une commande. Et de mettre des... malgré que ce serait bon d'une certaine façon, ce serait incontrôlable. Deuxièmement, on risque d'avoir des limousines qui ne sont pas nettoyées comme il faut. Parce que, si on est obligé de retourner à la base plus souvent, il y a plus de nettoyage, il y a plus de services qu'il faut donner aux limousines, ce qui va être une des raisons pour le prix élevé.

Et vu que je n'ai pas trop de temps, je vais juste passer au 35 qui est en dernier. Et le 35 également pour les mêmes raisons déjà énoncées, c'est que nous voudrions rester avec le statu quo encore. Encore, on risque d'avoir une diminution de la qualité, une décentralisation de l'industrie. Ce n'est pas dans l'intérêt de personne d'enlever les pouvoirs qui sont déjà là, et qui sont déjà intégrés dans l'industrie, et qui contrôlent l'industrie de façon plus ou moins, je crois, satisfaisante pour tout le monde. Merci beaucoup.

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

M. Chevrette: Merci, monsieur, pour la présentation. Je dois vous dire que votre lettre, ou votre mémoire, a le mérite d'être très claire, d'être très pointue puis d'avoir une constance. Vous vous attaquez à trois recommandations ou quatre, mais dont l'unique but est une plaidoirie en faveur du maintien de la qualité, si je regarde la trame de fond de votre lettre de ce matin. Je dois vous dire aussi que votre argumentaire sur le stationnement comporte des éléments de réflexion très précis qu'on va regarder, parce que ça m'apparaît être assez intéressant comme argumentaire pour qu'on en tienne compte véritablement. Quant à la tarification ou l'écart de tarification, je suis ébranlé aussi par votre argumentaire. Je vous le dis d'avance, je ne sais pas ce que je ferai, mais votre lettre a le mérite d'être très pointue, très claire et assez convaincante, merci.

Je voudrais cependant profiter de votre présence pas pour vous dire exclusivement que vous êtes beau, puis que vous êtes fin, puis que vous êtes gentil, mais peut-être pour avoir votre point de vue sur autre chose, parce que vous vous en êtes tenu habilement, vous avez été conseillé par un excellent avocat sans doute: Plaide sur ce qui m'intéresse puis laisse faire le reste. Moi, je vais m'occuper du reste avec vous autres. Je voudrais profiter de votre expertise pour peut-être vous demander entre autres comment vous réagissez au sondage qui a été fait par le ministère des Transports et rendu public hier sur l'évaluation du grand public sur l'industrie en général du taxi, du transport par privés, si vous me permettez l'expression, à Montréal? En d'autres mots, trouvez-vous que les gens ont raison de se plaindre du manque de

courtoisie, du manque de prudence, puis du manque de... Il y avait trois choses dans le titre, là. Majoritairement, les gens disent qu'il y a de l'imprudence, qu'il y a manque de courtoisie puis un manque de connaissances, confort. Est-ce que vous partagez ce sondage-là?

M. Segal (Marvin A.): Je peux passer la parole à mon client qui peut-être est plus expert, non, qui est plus expert, ce n'est pas peut-être, qui est plus expert certainement dans le domaine des services. La seule chose, juste avant de lui passer la parole, je vais vous dire que c'est exactement les éléments qui n'existent pas dans le domaine de limousine pour des raisons énoncées, parce que c'est un service beaucoup plus haut de gamme pour lequel nous sommes payés plus et nous sommes obligés d'avoir un service beaucoup meilleur, autrement, nos clients ne nous rappelleront pas. Parce que ce n'est pas un taxi qu'on prend sur la rue comme ça.

M. Chevette: Mais en habile avocat, vous êtes en train de répondre.

M. Segal (Marvin A.): Mais je vais passer la parole à mon client.

M. di Luigi (Michel): M. le ministre, je n'ai pas lu l'article dont vous parlez, mais est-ce qu'il parlait du taxi ou de la limousine?

M. Chevette: Taxi.

M. di Luigi (Michel): Taxi. Malheureusement, ce n'est pas mon domaine, le taxi, comme tel, mais je peux vous dire que si mes...

M. Chevette: Mais vous les côtoyez quotidiennement.

M. di Luigi (Michel): Pardon?

M. Chevette: Vous les côtoyez quotidiennement. Vos limousines sont à côté des taxis.

M. di Luigi (Michel): Oui, mais ce n'est pas moi qui suis là, puis, moi, je m'occupe de mon marché, M. le ministre. Et mes voitures sont toujours propres, sont toujours lavées et sont toujours en ordre. Je parle pour moi. Mes clients le veulent. Et si, par chance, à l'occasion, même si la température ne nous permet pas de les laver cinq ou six fois par jour, il y a des clients qui nous le disent: À l'intérieur, l'auto n'était pas comme elle était d'habitude. Alors, je peux vous parler de la limousine. La limousine, c'est un point qui est très important. On oeuvre très fort pour les garder propres. Elles sont lavées, au minimum, une, ou deux, ou trois par jour. Elles reviennent au bureau, elles sont inspectées à tous les jours. S'il y a des dommages ou des graffignes, ils sont réparés immédiatement. Et c'est ça que les gens veulent dans la limousine.

M. Chevette: Qu'est-ce que vous considérez... Non, je vais vous poser la question autrement. Formez-vous vos conducteurs? Exigez-vous une formation? Quelle genre de formation vous leur donnez ou de directives que vous leur donnez pour assurer un service de courtoisie, de prudence et de confort?

M. di Luigi (Michel): On a un programme d'entraînement au bureau, et ce qu'on fait, c'est dépendamment de la personne qu'on engage. Le cours peut être plus long ou moins long. Mais, grosso modo, ce que nous faisons, c'est, premièrement, on s'assure que la personne a tous les permis voulus et ensuite elle passe, minimum, une journée au bureau pour comprendre la façon dont nous travaillons. Après ça, elle passe, minimum, une journée avec nos chauffeurs où on lui montre de quelle façon on procède à l'aéroport, devant les hôtels, devant les bureaux, devant les firmes qu'on dessert. Ensuite, elle va faire une commande qui est relativement simple, elle va être soit avec un autre chauffeur ou elle va être suivie, et, peu à peu, on lui en donne plus. Mais on les suit de près. Notre clientèle est habituée à être servie de façon... aux gants blancs, si on pouvait dire. On suit nos véhicules au moment près. On sait quand ils sont rendus à destination, on sait quand ils ont pris le client, on interroge notre chauffeur pour savoir s'il a été à la bonne destination ou s'il y a eu changement. Et du moment qu'il a terminé, il doit nous confirmer encore, du moment que la voiture a une déféctuosité ou qu'elle est malpropre, elle revient immédiatement au bureau pour être lavée.

M. Chevette: Combien avez-vous de permis?

M. di Luigi (Michel): J'ai possibilité de 35 permis actuellement.

M. Chevette: Est-ce que vous avez des permis spécialisés, vous, par exemple mariages, baptêmes, enterrements?

M. di Luigi (Michel): Je n'ai pas les permis en question comme ça, mais avec le permis que j'ai, je peux les faire tous. Mais ce n'est pas notre créneau principal, M. le ministre. Nous autres, on se spécialise plutôt sur le corporatif, le travail à l'aéroport, les hommes d'affaires, un peu de protocole — on aimerait en faire plus. Mais c'est notre créneau. Nos voitures, elles étaient changées aux six à huit mois auparavant. Là, on a changé notre stratégie: on les change entre 18 mois et 24 mois. On a des voitures neuves. Alors, nos véhicules font environ...

M. Chevette: Donc, ça ne vous choque pas qu'on marque qu'une limousine, pour être immatriculée une première fois avec un permis, maximum, deux ans. Ça ne vous choque pas.

M. di Luigi (Michel): Qu'il doit avoir moins de deux ans pour être immatriculé?

M. Chevette: Il doit avoir, maximum, deux ans, c'est ça.

M. di Luigi (Michel): Ça ne nous dérange pas du tout. On n'achète que du neuf, M. le ministre.

M. Chevette: Mais c'est parce que vous n'êtes pas tous pareils dans votre métier, là. Il y en a que ça les choque; d'autres, ça ne les choque pas.

M. di Luigi (Michel): Bien, non, mais là on parle de...

M. Chevette: Je voulais savoir si, vous, ça vous choquait.

M. di Luigi (Michel): Non, parce que, nous, M. le ministre, on touche à la berline plus qu'autre chose. Comme moi et comme M. Monette, de Montréal Limousines, on travaille ensemble régulièrement, lui aussi, il n'achète que du neuf. Alors, que ça soit un an, ou deux ans, ou six mois d'âge, ça ne nous affecte pas.

M. Chevette: La réforme, en général, mis à part les trois articles développés dans votre plaidoirie sur la qualité, comment vous la voyez? C'est-u acceptable?

M. di Luigi (Michel): Ça en prenait une, M. le ministre.

M. Chevette: Ça en prenait une.

M. di Luigi (Michel): Oui, absolument.

• (10 h 40) •

M. Chevette: La ribambelle de permis qu'on a là, permis du samedi pour les mariages, permis du baptême pour le dimanche, concevez-vous que ça doit disparaître puis arriver avec quelque chose de plus intelligent?

M. di Luigi (Michel): Moi, je peux vous donner une opinion sur ça, si vous voulez. Moi, je calcule que les permis grand luxe sont rendus trop faciles à avoir. La personne qui va se procurer un permis grand luxe n'a pas beaucoup à perdre si elle ne respecte pas les lois. Elle peut perdre son permis qui vaut relativement peu ou rien. Ils coûtent énormément cher. Les gens, habituellement, qui vont acheter ces permis-là, selon moi, n'ont pas tous une clientèle pour pouvoir les faire survivre. D'ailleurs, si on a un permis grand luxe, ça prend une voiture qui a, minimum, pas plus que quatre ans, ce qui veut dire que l'auto doit coûter entre 50 000 \$ et 75 000 \$, usagée. Alors, quand on met 75 000 \$ sur la route et qu'on n'a qu'un véhicule grand luxe, je doute fort que la personne puisse gagner sa vie avec une voiture seulement, compte tenu du coût à l'entretenir. Alors, ça évite du transport peut-être non conforme aux règlements pour ce permis-là.

Moi, je pourrais vous suggérer deux choses: soit que les permis soient gelés, qu'il n'y en ait plus... Les

permis naturellement qui sont déjà émis vont avoir une valeur. La personne qui a le permis va être intéressée à observer les lois parce que, si elle perd le permis, elle va perdre une valeur. Pour ceux qui veulent se lancer dans la limousine grand luxe seulement, ils pourraient facilement, peut-être, amender la loi pour qu'une personne puisse acheter un taxi...

M. Chevette: Êtes-vous en train de me dire... Puis là je vous essaie, je vous préviens, je veux vous essayer un peu. Actuellement, c'est 5 000 \$ par année à perpète, comme disent les Français. Seriez-vous d'accord pour qu'on remonte le coût du permis ou qu'on fasse ce qu'un groupe nous a demandé hier, de toper ça à 10 ans, si j'ai bien compris, à 5 000 \$ par année, alors que le chauffeur de taxi, lui, c'est 50 000 \$, puis dans le 50 000 \$, il paie les intérêts. Il devrait-u y avoir un rééquilibrage entre le coût des permis de limousine puis le coût de taxi? Je vous ai dit que je vous essayais, là.

M. di Luigi (Michel): Non. Moi, la façon, M. le ministre, dont je vois ça, c'est une des trois possibilités. Un, on gèle les permis grand luxe, il n'y en a plus. Ceux qui sont là ont automatiquement une valeur. C'est-à-dire que la personne va vouloir plus être légale, parce que sinon elle va perdre une valeur monétaire. Deuxièmement, on dit régulièrement qu'il y a trop de taxis à Montréal. Alors, s'il y a trop de taxis à Montréal, la personne a investi de l'argent, il y a une alternative, elle peut transférer son permis en permis grand luxe et, en plus, ce que ça va faire, c'est que le permis garde toujours sa valeur. La personne qui a investi 50 000 \$, admettons, pour acheter un permis de taxi va investir un autre 50 000 \$, 60 000 \$ pour s'acheter une voiture, va être moins portée à jouer avec les prix et va faire de la limousine grand luxe. Parce que, si elle se fait arrêter pour avoir travaillé avec des prix qui ne sont pas conformes, elle pourrait perdre son permis et la voiture. Alors, je trouve que ça pourrait aider l'industrie du taxi pour ceux qui veulent changer en grand luxe. Ça diminuerait le nombre de taxis.

En plus, il y a une valeur pendant qu'il travaille avec sa limousine de grand luxe qui va lui imposer de faire attention de charger les prix. Parce que, là, qu'est-ce qui arrive dans l'industrie des grand luxe, la personne ne s'achète pas un taxi pour le convertir en limo. Par contre, elle va chercher un permis de grand luxe, elle achète une auto qui a l'air d'un sedan puis elle travaille à 30 \$ ou 40 \$ de l'heure. Et là ça nuit à mon industrie et ça nuit à l'industrie du grand luxe.

Alors, tout ça, ça ferait qu'on laisse le taxi aux taxis, la limousine aux limousines. Le taxi qui veut convertir en grand luxe, ça ne me cause pas d'inconvénient, en autant qu'il marche légalement, qu'il charge les prix qu'il faut et qu'il a de quoi à perdre. Parce que, s'il a quelque chose à perdre, il va faire attention.

M. Chevette: Merci.

M. Segal (Marvin A.): Si je peux ajouter juste une parole sur ça. Quand vous parlez des frais annuels de 5 000 \$, c'est exactement le point. S'il n'a que les frais annuels de 5 000 \$, le risque n'est que le 5 000 \$ qu'il a dépensé. Et, quand il n'y a pas de risque, on prend plus de chance. Et c'est exactement... L'industrie de cette qualité-là ou de cette marque-là n'est pas assez réglée de cette façon et ça cause certains problèmes, soit dans l'industrie du taxi ou soit dans l'industrie de la limousine. Les règlements ne sont pas assez serrés ou les risques ne sont pas là pour les personnes qui ne respectent pas les règlements.

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

M. Bordeleau: Alors, je veux vous remercier également pour votre mémoire. Je pense que, comme l'a dit le ministre, c'est un mémoire qui est clair et qui fait ressortir certains éléments importants pour, au fond, garder un peu la personnalité de l'industrie de la limousine et faire attention de ne pas, à un moment donné, trop faire de compromis qui fait qu'à un moment donné on va remettre en cause cette industrie-là. Je veux juste vérifier une chose. Vous avez 34 limousines, votre compagnie comme telle, 34 permis.

M. Segal (Marvin A.): 35.

M. Bordeleau: C'est 35. Dans l'industrie de la limousine, il y en a à peu près combien à Montréal de véhicules qui font...

M. Segal (Marvin A.): Est-ce que vous parlez de limousines berlines?

M. Bordeleau: Oui, berlines, je ne parle pas de...

M. Segal (Marvin A.): Le chiffre exact, je ne pourrais pas vous dire, mais c'est, je crois, je dirais une centaine. Je peux me tromper de un ou deux là, mais une centaine environ. Il y a 50 taxis qui sont convertis limos. Il y a un autre permis grand-père, 1; il y a Serge Monette qui en a 10, je crois; et 35. Ça fait environ 100, actuels, là.

M. Bordeleau: Puis pour le marché, c'est trop? C'est suffisant? Ce n'est pas assez? C'est quoi?

M. Segal (Marvin A.): Mon avis actuel pour le moment: C'est trop.

M. Bordeleau: C'est trop.

M. Segal (Marvin A.): Je ne fonctionne pas à pleine capacité. J'ai proche 20 unités sur la route actuellement, et c'est un combat pour monter. Et si on permet des voitures — c'est pour ça que j'arrive — de gamme inférieure, ça va faire une guerre entre taxis et

limos, prix, et c'est pour ça que, si on les laisse distincts, pas de «buffer zone», comme on appelle, là, la personne veut une limousine, elle prend une limousine. Ceux qui veulent un taxi, qu'ils prennent un taxi. Ne pas mélanger les deux, parce que c'est deux clientèles différentes et il faut qu'il y ait un espace entre les deux. Mais je pense qu'éventuellement, avec le temps, si je peux travailler en paix, je prévois éventuellement d'arriver à pleine capacité.

M. Bordeleau: O.K. Est-ce que, dans les compagnies qui font de la limousine berline, il y en a qui font en même temps du grand luxe? Est-ce qu'il y en a qui ont les deux genres de véhicules?

M. Segal (Marvin A.): Oui. Il y a plusieurs compagnies qui ont les deux. Il y a plusieurs indépendants qui ont un taxi qui est converti limo, puis, en même temps, ils peuvent avoir un ou deux grand luxe. Il y a Montréal Limousines qui en a aussi, il y a plusieurs compagnies qui ont les deux, mais c'est la berline qui amène le travail de la limousine grand luxe au moulin, et non l'inverse. Ce n'est pas le grand luxe qui va amener le travail de berline. En général, ça prend, selon moi, mon expérience, quatre ou cinq berlines qui fonctionnent, qui roulent bien, pour faire vivre un permis grand luxe. C'est pour ça que tout à l'heure j'avais dit qu'une personne qui s'achète un permis grand luxe, s'achète une limousine allongée et croit gagner sa vie avec ça, c'est difficile. Si c'est fait pour un passe-temps, c'est une chose, mais si c'est pour gagner sa vie, c'est très difficile.

M. Bordeleau: Tout à l'heure, vous parliez, mettons, dans l'éventualité où il y aurait des catégories moins luxueuses de limousines, ça rapprocherait, au fond, l'industrie du taxi, l'industrie de la limousine et puis il y aurait possiblement des gens qui, en achetant des véhicules moins luxueux, au fond, pourraient couper les prix pour faire du transport. C'est un peu, si j'ai bien compris, ce que vous avez mentionné tout à l'heure, un des risques.

M. Segal (Marvin A.): C'est un des problèmes, oui.

M. Bordeleau: Le tarif comme tel de la limousine, est-ce qu'il est fixé par la Commission des transports?

M. Segal (Marvin A.): Oui.

M. Bordeleau: Et, à ce moment-là, ceux qui feraient de la limousine, ou qui font de la limousine, je pense que ça existe actuellement un peu avec des véhicules moins dispendieux, comment ça se fait que ces gens-là coupent les prix et ne respectent pas les tarifs?

M. Segal (Marvin A.): Mais, actuellement, ils ne peuvent pas avoir un véhicule moins dispendieux. À l'heure où on se parle, une personne qui a un permis de limousine ou permis de taxi converti limousine a le choix entre deux ou trois voitures qu'elle peut utiliser, puis ils

ont tous ces voitures-là. Il n'y a pas une limousine berline qui a, mettons, un Impala, ou Crown Vic, ou un Marquis. C'est ça qui est proposé...

• (10 h 50) •

M. Bordeleau: Mais dans l'état actuel du marché de la limousine, est-ce qu'il y en a qui chargent des tarifs moindres que celui qui est fixé?

M. di Luigi (Michel): Illégalement, vous dites, qu'ils chargent un prix inférieur à ce qu'ils devraient?

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. di Luigi (Michel): Je suis certain qu'il y en a. Je ne peux pas vous préciser qui, mais je suis certain qu'il y en a. On se fait appeler souvent au bureau: Comment ça se fait, j'ai pris une limousine puis ça m'a coûté moins cher? Quand le minimum est déjà établi par la Commission des transports, alors, il y a un problème, il n'y a pas le personnel pour faire la vérification. Si on ajoute en plus deux ou trois sortes de voitures moins haut de gamme, ça va être l'enfer.

M. Bordeleau: Actuellement, la loi, c'est que présentement c'est le véhicule le plus luxueux du fabricant. C'est ça?

M. di Luigi (Michel): Oui, exact.

M. Bordeleau: C'est juste pour comprendre. Si on prend GM, c'est quoi, le...

M. di Luigi (Michel): Cadillac.

M. Bordeleau: Cadillac. O.K. Il n'y a pas de catégorie de véhicules...

M. di Luigi (Michel): Mais c'est le plus haut de gamme. Dans le GM, le plus haut de gamme, c'est Cadillac. Dans le Cadillac, il y a plusieurs modèles. Mais, en autant qu'on rencontre les cinq ou six critères, c'est le... Le fabricant le plus haut de gamme dans GM, c'est Cadillac. Dans Cadillac, il y a cinq ou six voitures. Il faut regarder parmi les Cadillac celles qui rentrent dans les normes. Comme il y a des Cadillac qui coûtent 80 000 \$, mais ils n'arrivent pas parce qu'ils ne font pas des quatre portes, l'empattement n'est pas ce qu'il nous faut. Alors, si on prend le DeVille ou le... L'autre, c'est le... Je ne me rappelle pas. Le Tour quelque chose, là. Ça, ça fonctionne. Dans le Lincoln, c'est la même chose, il y a le Town Car, le modèle Executive, le modèle Signature et le modèle... Comment qu'ils l'appellent, le plus haut de gamme? Le Cartier. Il rentre dans les normes.

M. Bordeleau: Ça veut dire que la limousine, aujourd'hui, c'est soit du Cadillac, du Lincoln ou, dans le Chrysler...

M. di Luigi (Michel): Pas nécessairement. Ça peut être une Mercedes, en autant que ça rentre dans les normes

de l'empattement, et les vitres électriques, et velours ou cuir. Mais c'est le plus haut de gamme du manufacturier. Comme, par exemple, il y a plusieurs taxis qui ont converti limo, qui ont actuellement des LHS. Chrysler, le plus haut de gamme, c'est LHS, et ils peuvent les plaquer. Mais ADM ou Dorval ne les permet pas sur la ligne. Ceux qui sont là actuellement, ils doivent changer de véhicule et avoir soit Lincoln ou Cadillac. Même l'aéroport international n'exige que du Lincoln ou du Cadillac. Et là on veut changer pour des Chevrolet puis des Marquis. Ça va être une soupe dure à digérer.

M. Bordeleau: C'est quoi, les problèmes de l'industrie de la limousine berline, actuellement? C'est quoi, les plus gros problèmes qui existent présentement? Indépendamment de ce qu'on discute, y a-tu des problèmes dans cette industrie-là qui se...

M. di Luigi (Michel): Est-ce que vous parlez de mon entreprise ou l'industrie en général?

M. Bordeleau: Non, non, dans l'industrie en général. En général.

M. di Luigi (Michel): S'il y avait un contrôle plus aigu sur la tarification, ce ne serait pas un problème. Notre problème le plus sérieux, c'est que les prix ne sont pas... On doit fournir à la Commission de transport... Les prix qu'on doit charger sont approuvés. Un coup qu'on les a, les compagnies chargent à peu près ce qu'elles veulent, et c'est ça qui fait la variance.

Je reçois, je ne sais pas, peut-être 10, 20, 30 appels par semaine au bureau, des clients qui appellent: Pourquoi lui m'a chargé 30 \$ quand, toi, tu me charges 40 \$? Alors, moi, je les réfère. Allez à la Commission de transport, regardez ma liste de prix. Mais c'est ça, je ne peux pas charger plus ni moins. Et ça devrait être les mêmes règles pour tout le monde et qu'on les fasse observer.

La compétition ne fait pas peur. C'est quand on a une variation. Là, on a des variations de prix, on veut y ajouter la variation de voitures en plus. Ça va être l'enfer.

M. Bordeleau: Est-ce que ce problème-là a été porté à l'attention de la Commission des transports du Québec? Je suppose que oui.

M. di Luigi (Michel): Pour la tarification? Moi, j'en ai parlé. Mais, si on fait des plaintes, habituellement, on fait des plaintes au Bureau du taxi, comme j'en ai deux ou trois plaintes de formulées actuellement contre certaines personnes. J'attends la date de comparution.

Comme je vous dis, que les taxis soient convertis en limos, qu'ils veulent faire de la limo, je n'ai aucun problème avec ça. Mais faites de la limo, ne faites pas du taxi glorifié. C'est taxi ou limo. Vous voulez faire de la limo? Faites-la.

M. Segal (Marvin A.): C'est exactement ce qui rentre dans la question des véhicules moins chers. Ce sera encore une autre raison pour jouer dans les prix. Parce que

ça coûte moins cher, on peut jouer. Même si c'est légal ou pas légal, ce serait une raison d'être et ce serait encore plus de problèmes dans l'industrie.

M. Bordeleau: O.K. Quand il y a des plaintes de ce type-là, vous les faites, c'est au Bureau du taxi, c'est ça?

M. di Luigi (Michel): Moi, j'en ai fait, des plaintes, concernant certaines personnes qui ont effectivement chargé un prix inférieur. J'ai fait des plaintes au Bureau du taxi pour les gens qui ont un permis d'ailleurs que Montréal qui sont venus chercher mes clients — du maraudage, si vous voulez — j'ai fait des plaintes à cet effet-là. C'est sûr qu'il y a beaucoup de «policing» à faire dans cette industrie-là, et je suis pour ça, mais j'aimerais que les deux lignes soient distinctes une de l'autre...

M. Bordeleau: Que ça ne soit pas le même...

M. di Luigi (Michel): ...et qu'il y ait une surveillance aiguë. Ça, je n'ai aucun problème avec ça. C'est parce que si le client m'appelle puis qu'il dit: Oui, mais là j'ai pris untel, il a une auto de cinq ans qui a 450 000 kilomètres puis il fait un voyage à 30 \$ parce que... je suis bien content, il ne m'a pas même chargé la taxe. Malheureusement, moi, je ne peux pas faire ça. Moi, j'ai une structure, j'ai un personnel, on a du personnel 24 heures par jour. On doit charger le prix, la taxe, et c'est un prix pour tout le monde. Alors, si c'est contrôlé plus, ça va être à mon avantage, et ceux qui veulent faire de la limo n'auront aucun problème avec ça. Ceux qui veulent faire autre que de la limousine, ils vont avoir des problèmes, mais ils auront le choix de retourner au taxi, si c'est leur choix.

M. Bordeleau: C'est quoi, l'avantage d'avoir deux ligues séparées? Vous dites: On devrait avoir deux ligues...

M. di Luigi (Michel): Pas deux ligues, deux lignes de travail: la limousine et le taxi. C'est deux choses différentes...

M. Bordeleau: Ah! Deux lignes. O.K. Excusez.

M. di Luigi (Michel): ...et il faut les garder séparées.

M. Bordeleau: Oui, O.K., d'accord, je comprends. Ça va.

M. Chevette: Peut-être une petite question.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le ministre, il vous reste une minute.

M. Chevette: Dans la proposition que vous faites dans votre lettre, est-ce que je comprends bien que si Lada, par exemple, qui est un constructeur, faisait une

limousine de 2,86 m, elle serait acceptable, si je suivais votre logique?

M. di Luigi (Michel): Peut-être que la loi a besoin d'être modifiée. Moi, ce que je veux, c'est que les voitures aient l'air de limousines. Si vous me parlez d'une Corsica, si vous me parlez... Oui, je dirais oui, tiens. Moi, je n'ai aucun problème s'il rencontre... C'est le plus haut de gamme. Je doute fort que Lada va faire un véhicule du genre, mais...

M. Chevette: Moi aussi, mais c'est parce que c'est juste pour... Il y a tellement de farces là-dessus que je n'ose même pas en faire une au micro.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. di Luigi (Michel): M. Chevette, je peux vous dire qu'il y a des chauffeurs de taxi qui ont converti limo. S'ils ne sont pas à Dorval, ils peuvent s'acheter un Chrysler LHS et faire de la limousine, c'est la qualité la plus haute du fabricant.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, messieurs, pour votre participation aux travaux de cette commission.

M. Segal (Marvin A.): Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite les représentants de la Table régionale des organismes de transport adapté de Chaudière-Appalaches à prendre place, s'il vous plaît.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Je demande à la porte-parole de bien vouloir s'identifier, ainsi que la personne qui l'accompagne.

Table régionale des organismes de transport adapté Chaudière-Appalaches

M. Lemay (Michel): Oui. Bonjour. Je suis Michel Lemay, je suis directeur du service de Transport adapté Lobicar de Lotbinière et je représente la Table des organismes de transport de Chaudière-Appalaches.

Mme Labbé (Louise): Mon nom est Louise Labbé, je suis directrice du Transport adapté des Chutes-de-la-Chaudière et je représente aussi la Table régionale des organismes de transport adapté de Chaudière-Appalaches.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue à cette commission, et je vous rappelle que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires.

M. Lemay (Michel): Merci. Dans un premier temps, j'aimerais vous remercier de nous recevoir pour

que l'on puisse vous rapporter un peu comment est-ce qu'on vit avec l'industrie du taxi.

• (11 heures) •

Comme vous l'avez vu dans notre mémoire, c'est l'ensemble des services de transport adapté qui existent dans Chaudière-Appalaches qui se réunissent par rapport à cette Table-là, et, comme vous le savez, c'est des organismes qui sont financés à 75 % par le ministère des Transports du Québec. Donc, c'est important pour nous.

Les objets du mémoire. Bon, on veut, par ce mémoire-là, vous exprimer certaines problématiques qu'on vit au niveau de l'industrie du taxi par rapport à nos territoires. Comme vous savez, on est un territoire où on est considéré comme rural et semi-rural, et on veut vous entretenir là-dessus.

Dans un premier temps, au niveau des besoins. En milieu rural, souvent il n'existe qu'une seule compagnie de taxi par territoire. Et, dans plusieurs territoires de transport adapté, il y a souvent plusieurs compagnies qui sont différentes. Ce dont on veut vous parler surtout, c'est beaucoup au niveau des problématiques en ce qui concerne la qualité du service qu'on peut avoir dans chacun de nos services. Parce que souvent, étant donné qu'il y a seulement une compagnie, bien là on n'aura pas de possibilité d'alternative si vraiment il y a des problématiques qui ne se résolvent pas, puis beaucoup au niveau de la qualité de service.

Je pourrais illustrer par quelques exemples. Dans les transports qui sont effectués, il y a souvent des oublis. Les taxis vont oublier puis, bon, vu qu'ils ont souvent juste une voiture, ils ne prennent pas toujours les moyens. Et vous savez que la clientèle que nous transportons, c'est une clientèle qui est souvent vulnérable. Si une personne, exemple, qui a une déficience intellectuelle est oubliée à un endroit et s'il n'y a personne qui la prend en charge, cette personne-là peut rester des heures là avant que quelqu'un s'en occupe. Donc, pour nous, il est très important que la qualité de service soit aussi pour s'assurer que le service se donne en temps. Pour ça, c'est un point qui est comme très, très, très important. Et on pense qu'il devrait y avoir des règles qui nous permettraient d'avoir une solution de rechange si la qualité de service qu'on veut avoir n'est pas respectée.

Aussi, au niveau de la formation professionnelle des chauffeurs de taxi, nous, on pense que ça devrait devenir obligatoire pour les chauffeurs qui font du transport adapté, parce que les caractéristiques de notre clientèle sont souvent différentes par rapport à une clientèle non handicapée. Comme exemple, quand on va reconduire quelqu'un chez lui, on s'assure tout le temps qu'il y a quelqu'un pour l'accueillir, que ce soit une personne avec une déficience physique, ou intellectuelle, ou visuelle, ou autre, parce que, s'il n'y a pas quelqu'un, bien là il faut qu'on se donne comme un moyen pour s'assurer que ce service-là va être rendu. Et ce n'est pas toujours... Il y a des compagnies de taxi qui sont, des fois, moins consciencieuses à ces niveaux-là.

Au niveau des types de véhicules. Pour nous, quand on organise du transport adapté, il est important de

pouvoir jumeler le plus de personnes possible. C'est une question d'efficacité puis c'est une question de rentabilité de nos services. Il nous faut inclure le plus de personnes possible. Parce que, si vous avez une compagnie de taxi qui a, exemple, une Dodge Caravan, bien là on sait qu'elle peut embarquer jusqu'à six personnes; par contre, si la compagnie de taxi a un Jetta, bien ça va arrêter à trois personnes. Ce que ça amène comme difficulté, c'est que, si vous avez cinq personnes à amener et que la compagnie de taxi a seulement des Jetta, bien vous allez avoir deux voyages à payer et ça être le même prix qu'on va payer pour les deux, mais en double. Et ça, ça a un impact sur nos services. Ce que ça peut risquer, c'est de diminuer le service par la suite. Souvent, en milieu rural, les distances sont longues et ça a un impact majeur à ce niveau-là.

Au niveau des territoires d'exploitation. Dans le document, à la proposition 29, vous parlez d'un territoire d'un organisme public de transport qui pourrait effectuer du transport adapté ou collectif en vertu d'un contrat, même si aucune partie de la course ne s'effectuait sur un territoire pour lequel le permis a été délivré. Bien, si vous donnez ce droit-là aux organismes publics, pourquoi les organismes municipaux ne pourraient pas l'avoir aussi? Parce que c'est souvent des choses qui arrivent. Si on parle de taxi adapté, vous allez prendre un territoire comme le mien, dans Lotbinière, on a un seul taxi adapté et il faut passer des ententes avec les autres compagnies de taxi pour lui permettre d'aller sur les autres territoires sans que ça cause problème. Et ça, ça marche avec la bonne volonté des autres compagnies de taxi. Bon, ça a aussi des impacts, parce que, si les autres compagnies ne sont pas d'accord avec ça, on risque d'avoir des problèmes parce qu'il peut y avoir des amendes, et tout ça. Donc, ce qu'on vous demande, c'est que cette règle-là de faire du transport par taxi en dehors du territoire soit étendue aussi, si possible, avec les organismes municipaux qui sont plus en milieu rural.

Bon. Je vais intervenir encore sur la proposition 44. C'est qu'on est d'accord avec ça, sauf qu'il faudrait qu'il y ait de règles qui permettent d'évaluer la qualité des services qui sont donnés par les taxis. Ces règles-là devraient être organisées de façon à ce que, s'il y a une problématique, il faudrait qu'on puisse tenir compte de ça pour exercer... que le droit de refus soit aussi un équivalent de ce manque de qualité de service. Et ça, pour nous, c'est comme important, parce que, si vous avez... Tantôt, j'entendais parler de courtoisie. Vous avez souvent des taxis dont la courtoisie laisse à désirer, si on veut. Bien, nous, je pense que la clientèle qu'on transporte, elle est aussi importante qu'une autre, et c'est comme important. Et le taxi, étant donné que, bon, bien, souvent, c'est par contrat ou autre, des fois, va être plus brusque avec les gens, va aller plus vite, le langage, tout ça. C'est des plaintes qu'on reçoit de certains de nos usagers qui peuvent nous le dire. Parce que vous savez qu'il y en a plusieurs qui ne seront pas capables de nous le dire, pour différentes raisons, la plupart du temps à cause de leurs limitations. Et ça, c'est un élément qu'il faudrait considérer quand on évalue un droit de refus qui serait accordé aux taxis.

Aussi, encore à ce niveau-là, c'est que, présentement, les organismes de transport adapté ne peuvent requérir les services d'autres véhicules de sept passagers et moins que ceux des taxis. Bon, pour nous, ce serait un élément qui nous permettrait d'être plus efficaces et d'avoir comme une espèce de force nous permettant de s'assurer que les services sont bien faits aussi. Et je vous rappellerais qu'au début des années quatre-vingt ce droit-là, on l'avait, les services de transport adapté, que de pouvoir utiliser d'autres véhicules soit en... soit en contrat, peu importe. Mais, surtout en milieu rural, si vous êtes obligé de vous acheter un minibus qui coûte 50 000 \$, 60 000 \$ et que souvent vous vous promenez avec avec trois ou quatre personnes à l'intérieur, ça pourrait être un taxi qui fait l'affaire.

Il y a une question de coût et d'efficacité, je pense, qui est importante. Mais, si on pouvait utiliser des véhicules moins grands, plus petits et souvent plus malléables, la plupart du temps, on économiserait beaucoup, car une grande partie des personnes que l'on transporte en milieu rural sont souvent des personnes qui ont des limites soit intellectuelles ou physiques un peu plus légères. Quand arrivent des personnes qui ont besoin d'un véhicule beaucoup plus adapté, souvent elles sont plus regroupées dans les grands centres. On en a peut-être un peu moins dans nos régions par rapport à d'autres. Souvent, ce n'est pas ces personnes-là qui vont utiliser le transport de façon quotidienne; ce sont plus les gens qui vont soit en apprentissage de travail, en stage au travail, quelque chose de même, ce sont souvent des gens qui peuvent utiliser un véhicule régulier sans trop de problèmes, à condition qu'ils aient un encadrement autour. Donc, si on pouvait avoir ce même droit là que les commissions scolaires ont, que de pouvoir avoir des contrats avec des berlines — comme eux appellent, là — ça serait un gros plus, je pense, pour nos services de transport adapté.

Toi, est-ce que tu aurais des choses à rajouter?

• (11 h 10) •

Mme Labbé (Louise): Bien, moi, quand j'ai lu le projet de réforme du transport par taxi, c'est surtout la proposition 29 qui m'a accrochée, dans le sens qu'il y a là une volonté que je trouve extrêmement positive de permettre, pour les organismes publics de transport, que les taxis à contrat avec eux puissent dépasser les limites de leur territoire, et tout ça. Tous nos organismes, on est quand même 98 organismes en milieu rural, c'est très important qu'on ait ce même droit-là, parce qu'on est continuellement limités par les territoires de taxi. Notre clientèle déborde ces territoires-là, et puis souvent c'est des coûts supérieurs.

Je peux vous donner un exemple. Aux Chutes-de-la-Chaudière — je dessers le territoire de Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur et trois autres municipalités — une personne qui va venir chercher des services sur la rive nord, des services hospitaliers, souvent, par souci d'économie puis par souci de ne pas trop sortir parce que c'est une personne malade, va choisir de prendre son rendez-vous à l'hôpital Laval l'avant-midi et son rendez-

vous au centre Charon l'après-midi. Alors, moi, je la transporte à l'hôpital Laval le matin, mais je n'ai pas le droit, de par mon taxi, que mon taxi la prenne à l'hôpital Laval pour l'amener au centre François-Charon, parce que le territoire de taxi ne le permet pas. Alors, ce que la personne va faire, elle va revenir chez elle et, le lendemain, elle va aller au centre Charron. C'est quand même le double ou même le triple de dépense. Il y a quand même un souci d'économie, là, que, ça, on pourrait éviter. Alors, c'est ça.

Et puis c'est sûr que notre clientèle est très vulnérable. Si, vous, en tant que citoyen, vous prenez un taxi et puis qu'en ouvrant la porte vous voyez quelque chose qui ne fait pas votre affaire, un chien sur le siège avant, que vous n'aimez pas les chiens, vous allez refermer la porte et vous allez appeler un autre taxi. Une personne handicapée intellectuelle, le chauffeur de taxi arrive, il lui ouvre la porte en arrière, elle s'assoit, il ferme la porte et il s'en va à son volant, puis là, tout à coup, elle voit un chien qui surgit de sur le banc d'en avant — ça arrive, ça arrive! — elle est très démunie. Elle n'aura pas le réflexe de se débrouiller puis de se dire: Je vais appeler un autre taxi. Ça va être l'état de panique, si elle en a peur, évidemment.

Notre clientèle étant tellement vulnérable, on est à la merci de la bonne volonté des compagnies de taxi. J'ose croire que la majorité des chauffeurs de taxi des compagnies de taxi sont des personnes responsables et respectueuses et puis qu'ils sont conscients de ça. Sauf qu'en milieu rural, quand il y a seulement une compagnie de taxi, on se sent vraiment à la merci d'eux.

Alors, si elle refuse d'être à contrat avec nous, c'est déjà un problème, mais, si elle accepte et puis que le service est mauvais, que les parents qui confient leur jeune handicapée intellectuelle sont inquiets de voir le chauffeur avec un T-shirt tout plein de graisse, tout crotté, puis qui emmène sa jeune fille handicapée intellectuelle, ils peuvent être inquiets, ils vont nous en faire part. Nous autres, on va communiquer avec la compagnie de taxi. C'est sûr qu'on va essayer, mais on est à la merci d'eux.

Alors, c'est pour ça que, s'il y avait des alternatives, si la Loi pour le taxi était moins rigide et nous permettait de faire affaire soit avec des particuliers ou soit de s'acheter, nous autres, nos propres véhicules de moins de sept passagers, c'est des choses sur lesquelles on pourrait avoir du contrôle, toujours dans le but de protéger notre clientèle qui est quand même très vulnérable. C'est surtout ce point-là qui nous tient à coeur.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme Labbé et M. Lemay. M. le ministre, pour les échanges.

M. Chevette: Je vous remercie pour votre présentation, M. Lemay et Mme Labbé. Vous êtes la troisième Louise Labbé de la même région que je connaisse. C'est par hasard, mais j'ai même eu une employée du nom de Louise Labbé qui est toujours au parlement, ici. Donc, ça a l'air à être un nom populaire en Beauce, dans la région de la Beauce.

Moi, sur la formation, je pense qu'on s'entend de plus en plus, c'est de plus en plus clair, je pense qu'il va falloir qu'on pose des gestes très concrets. D'ailleurs, demain je pense bien qu'au niveau des conclusions on va ramasser un peu les consensus qui se dégagent, mais, comme, au niveau de la formation, vous réaffirmez une volonté... Je pense que c'est de plus en plus de groupes, y compris, je pense... Je ne pense peut-être pas aussi clair que vous autres, mais je pense que même les ligues de taxis et même les associations reconnaissent qu'il faut de la formation. Je suis convaincu de ça.

Quant à l'exemple que vous avez donné sur la stupidité des règles actuelles, par exemple l'obligation de retourner chez eux, ça va être réglé, ça, c'est clair. Vous pouvez au moins repartir avec un sourire accroché là-dessus, parce que ma conviction, c'est qu'on ne peut pas tolérer les choses qui sont contraires au gros bon sens. À un moment donné, il faut poser des gestes de gros bon sens dans la vie, puis je pense que c'en est un, geste, à poser de façon très précise. Je suis persuadé que, pour tout le monde, ce serait mieux, parce que les gens ne prendront pas plus le taxi qui s'objecte à ce qu'il y ait la double-circulation dans les deux sens. Ils ne le prendront pas plus. Ils vont retourner chez eux, comme vous dites, puis demain ils vont reprendre leur taxi habituel. Et c'est pour le consommateur ou bien pour les organismes un coût double. Et ça, je pense, c'est une question de gros bon sens qu'il faut régler.

Vous attaquez pas mal fort l'article 44 ou la recommandation 44. Vous nous faites des recommandations pour améliorer un peu cette proposition, mais j'aimerais que vous détailliez un peu plus comment vous voyez ça.

M. Lemay (Michel): Bien, c'est toute la question du droit de refus. C'est que ce qu'on a compris dans la requête, c'est que, si une compagnie de taxi refusait de faire du transport adapté, là ça donnerait comme le droit d'aller contracter ailleurs. Est-ce que c'est bien ça qu'on a compris? Moi, je le comprenais comme ça.

Mme Labbé (Louise): C'est un peu aussi dans le sens de ce que j'expliquais tout à l'heure.

M. Chevette: Ça, c'est la qualité. La question de qualité constitue un droit de refus.

Mme Labbé (Louise): Oui.

M. Chevette: Ça, je l'avais saisi, mais je ne saisais pas la première partie. Faire le droit du transport adapté pour... Vous négociez avec une ligue de taxis, ou une association, ou une coop, vous négociez le nombre d'heures par semaine ou le nombre de transports, je ne sais pas, peu importe, les modalités d'un contrat. La proposition 44 vous donne le droit de le faire.

M. Lemay (Michel): Ce n'est pas dans ce sens-là. Je vais vous donner un exemple de ma région, qui est la

MRC de Lotbinière. J'ai quatre compagnies de taxi, puis toutes de municipalités différentes, il n'y en a pas une qui embarque dans l'autre. Quand j'arrive avec une des compagnies de taxi et que les services qu'elle me donne, ce n'est pas adéquat, bien je n'ai pas le choix, je n'ai pas d'autre place pour aller contracter. La seule chose que je peux faire, c'est d'aller me racheter un minibus pour faire ces transports-là. Ça va être beaucoup plus coûteux. Et, étant donné qu'on a un budget fermé depuis plusieurs années, bon, bien, si on augmente les coûts parce qu'un ne veut pas, à quelque part, ceux qui vont être pénalisés en bout de ligne, ça va être les clients, les utilisateurs de ce service-là. Et ce n'est pas ça qu'on veut; on veut être le plus efficaces possible. Puis ça, je pense que, au niveau des transports ruraux, dans les 90 qu'il y a dans la province, c'est qu'il y a un souci de ça. Parce que, pour qu'on puisse offrir du transport adapté, il faut absolument que la municipalité dise oui. Donc, il faut que ce soit efficace, il faut que ça fonctionne bien, il faut que ça réponde aux besoins des gens.

Et le taxi est une alternative qui est excellente pour nous, sauf qu'on vit certains problèmes, et bien souvent au niveau de la qualité des services. Je vous dirais, moi, qu'il y a quelques années, suite à des plaintes des usagers, j'ai convoqué la Société de l'assurance automobile du Québec pour vérifier auprès d'un taxi toutes ces choses-là. Ils l'ont fait. Ils sont venus chez nous. On les a rencontrés, ils nous ont rencontrés. Le résultat, là, c'est que tout ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont vérifié s'il était en règle, tout ça. Il n'y a aucune notion de qualité dans le service qu'ils donnent. Et c'est comme si c'était... Comment est-ce qu'on dit ça? Si les gens ne l'aiment pas, ils ne le prendront pas. Sauf que, nous autres, on n'a pas le choix, il faut le prendre.

Quand vous avez des taxis, comme on disait tantôt, qui vont un peu sacrer devant les personnes, qui vont aller vite, qui vont aller rapidement, qui vont brusquer les gens, qui vont être peu courtois avec eux, c'est un élément qui est important. Parce que dans les clientèles qu'on transporte, il faut que je rappelle que c'est des clientèles qui sont souvent démunies, qui au niveau social sont limitées, parce qu'on parle de... sociale avec le transport adapté, et ça en fait partie, de ça. Et, si quelqu'un se fait comme brusquer, ça amène quelque chose à son être à lui qui est négatif. Ça n'aide pas. Ça fait que les autres efforts qui sont déployés, bien on perd. Et c'est pour ça que je vous dis: Si ce droit de refus là est aussi... à une qualité de service, puis qui nous permettrait d'aller contracter ailleurs, ça nous donne comme une espèce de moyen pour être capables de faire changer les choses. Parce que, s'il a son monopole, comment voulez-vous que, lui, soit... Ça ne le dérange pas.

M. Chevette: On va essayer de... Parce que vous n'êtes pas les seuls à demander ça, le droit de premier refus. C'est la STCUM qui l'a demandé, je crois, devant nous, ici. Mais on va le regarder, cet aspect-là. Mais vous savez qu'on va essayer sans doute d'aller vers la formation aussi, comme je le disais au début. Mais on ne changera

pas les airs de certains, vous connaissez ça. Surtout si vous avez seulement... ou très peu de taxis, votre choix est encore plus limité. Et l'air bête le matin, il y en a qui se lèvent, ça va à 11 heures avant qu'ils s'accrochent un rictus qui a de l'allure. Mais ça, c'est leur problème.

Avec un droit de premier refus, est-ce que ça fera? Je ne sais pas. Dans les milieux comme le vôtre, ou comme les vôtres, ou comme les nôtres, même, dans ma région, les taxis sont rares, ils ne pullulent pas. Des fois, il y a quatre taxis pour huit paroisses, des petites paroisses rurales. Je comprends que c'est un problème. Il faudra envisager ça.

• (11 h 20) •

On regarde les normes exigibles pour le transport pour handicapés, par exemple. On le regarde au ministère présentement. Où est-ce que ça nous conduira? Je ne le sais pas. Mais on progresse là-dedans de façon assez efficace. Est-ce qu'on ira, après cela, à offrir des quantum de permis très spécialisé pour handicapés, avec véhicule adapté, peut-être par des incitatifs fiscaux, par exemple? Je ne sais pas. Puis avec une formation particulière, en plus. C'est un peu ça qui nous est présenté depuis le début. Vous êtes le 42e ou le 43e groupe. Il y en a plusieurs qui sont venus — 42e groupe — nous dire un peu les messages que vous nous livrez.

Quant à la qualité de service, si on fixe des normes, on n'a pas nécessairement besoin de regarder... Si on fixe des normes minimales puis si on parle de véhicule adapté puis on parle de la formation, je pense que c'est plus positif que d'y aller par le coercitif. Vous comprenez ce que je veux dire. Il s'agit de regarder si on pourrait être prêt relativement vite. Je vous remercie de votre témoignage.

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

M. Bordeleau: Oui, merci. Bon, je pense que le sujet que vous abordez, au fond, nous a été mentionné, comme l'a dit le ministre, à plusieurs reprises, et on est bien conscients des problèmes.

La question de la qualité du service, là, bon, je pense que c'est l'essentiel du message que vous nous envoyez dans votre présentation. Ce que je me demande, c'est: Quand vous faites un contrat... Bon. Je comprends que c'est très limité, la possibilité que vous avez, quand il y a une compagnie de taxi sur un territoire, mais vous passez un contrat avec une compagnie de taxi. Dans le contrat que vous passez, il doit y avoir des normes, disons, appelons ça des normes de qualité ou tout simplement que, s'ils ne respectent pas, par exemple, les horaires, ça peut mettre fin au contrat. Est-ce que ça n'existe pas actuellement dans les contrats? Si votre chauffeur de taxi avec lequel vous avez passé un contrat ne respecte pas ses engagements, vous pouvez mettre fin au contrat. À ce moment-là, ça vous permet, selon le 44, de faire affaire avec des particuliers.

Une voix: ...

M. Bordeleau: Pardon?

M. Lemay (Michel): Présentement, on ne peut pas faire ça. Chez nous, moi, j'ai une compagnie de taxi...

M. Bordeleau: Non, non, mais, je veux dire, en fonction du 44, tel que défini là, ça vous permettrait de faire affaire avec des particuliers.

Mme Labbé (Louise): C'est ce dont nous voulions être sûrs, parce que ce qu'on lit, c'est: En cas de refus des taxis, ces organismes feraient un appel d'offres ouvert à tous. Alors, cette phrase-là, c'est si la compagnie de taxi refuse de faire du transport adapté. Mais, si on y lisait aussi: Si, selon certaines règles établies, il y avait bris de contrat pour x raison, l'organisme aurait le pouvoir de le faire...

M. Bordeleau: O.K. Il y aurait peut-être ça à préciser...

Mme Labbé (Louise): C'est la précision qui manque.

M. Bordeleau: ...qu'à partir du moment où une personne ne respecte pas le contrat, ça l'élimine évidemment et c'est considéré comme l'équivalent d'un droit de refus.

Mme Labbé (Louise): Tout à fait. Chose que l'on peut faire actuellement, quand on est à contrat avec un propriétaire de service de minibus adapté, par exemple qui a une flotte de 20 minibus adaptés, donc autant de chauffeurs, ces clauses-là, lorsqu'un chauffeur ou même plusieurs chauffeurs, qu'importe... lorsque la même offense est répétée par trois fois en dedans d'un certain laps de temps, à chaque offense, il y a un avis écrit, après la troisième offense du même ordre, le contrat peut être résilié, à moins que le sous-contractant mette un autre chauffeur, ce qui est possible.

Tandis qu'avec la compagnie de taxi, on peut le faire, sauf qu'après les trois offenses le contrat est résilié. Si c'est la seule compagnie, bien là le droit d'aller ailleurs n'est pas clairement défini. Alors, si la compagnie de taxi dit: Il y a eu bris de contrat, donc vous vous passez de nous, si on fait affaire avec des particuliers, il peut arriver puis dire: Vous n'avez pas le droit de faire ça parce que je n'ai jamais refusé de faire du transport adapté. Il faut que ça soit clair. On sait que, sur le plan légal, ils peuvent jouer sur des virgules, puis on ne voudrait pas que ça nous arrive.

M. Bordeleau: O.K. Tout à l'heure, il y a quelque chose que je n'ai pas saisi, puis j'aimerais ça que vous m'expliquiez plus, quand vous avez fait référence à l'impossibilité pour vous autres de faire affaire avec des taxis comme le font les transporteurs scolaires, des berlines, là. Pouvez-vous m'expliquer plus qu'est-ce que vous ne pouvez pas faire actuellement?

M. Lemay (Michel): Bien, regardez, c'est parce qu'on ne peut pas faire du transport avec des véhicules de moins de sept passagers, exemple Dodge Caravan et véhicules plus petits, si ce n'est pas un taxi, parce que la loi ne nous l'autorise pas présentement. Ce qu'on vous dit, c'est que, si on pouvait passer... C'est aussi lié avec le droit de refus, ça, j'imagine. Mais, peut-être pour les véhicules qui ont été adaptés...

Pour vous donner l'exemple de ce qu'il faut qu'on fasse chez nous, c'est qu'on nous a accordé, au ministère des Transports, le droit d'acheter un taxi qui avait été adapté. Pour pouvoir le faire fonctionner, nous, on ne peut pas l'opérer, il faut le louer à une compagnie de taxi qui, elle, achète un permis pour ce véhicule-là et l'opère pour nous. Mais on n'a pas le droit, nous, d'opérer de véhicule de moins de sept passagers. C'est dans ce sens-là que ça nous limite. Il faut aller vers un véhicule de plus de sept passagers. Donc, quand on passe certains points, il y a des normes puis il y a des coûts aussi qui sont rattachés à ça. C'est dans ce sens-là, on n'a pas le droit de faire ça présentement.

M. Bordeleau: Mais, mettons avec un droit de premier refus au taxi, est-ce que vous ne pourriez pas éventuellement spécifier que vous voulez avoir un véhicule, je ne sais pas, moi, cinq places et, s'il y a un taxi qui est capable d'y répondre, il y répond, s'il n'est pas capable de répondre à ce besoin-là, à ce moment-là, vous allez vers des particuliers qui pourraient y répondre?

M. Lemay (Michel): Il faudrait que la loi nous le permette.

M. Bordeleau: Vous l'autorise. Oui, c'est ça.

Mme Labbé (Louise): De façon claire.

M. Lemay (Michel): Claire. Que ce soit bien clair pour éviter les problématiques, mais en y mettant des règles claires aussi avec ça, là.

M. Bordeleau: Est-ce que cette limite-là a été mise... Disons, actuellement tu ne peux pas utiliser des véhicules de moins de sept passagers. Est-ce que ça a été mis en place pour protéger l'industrie du taxi et l'industrie du transport plus large?

M. Lemay (Michel): Oui.

Mme Labbé (Louise): Sûrement.

M. Bordeleau: À partir du moment où il y aurait un droit de premier refus au taxi, bien là je pense que ça pourrait peut-être ouvrir la possibilité à aller dans ce bassin-là avec des particuliers, des véhicules de moins de sept. Je comprends le problème.

Mme Labbé (Louise): C'est ce que nous souhaitons.

M. Bordeleau: Tout à l'heure, vous avez fait référence, madame, à un exemple. Vous parliez que vous ameniez quelqu'un à Québec, ensuite à François-Charon, puis tout ça. La difficulté, au fond, si je comprends bien, ça fait référence à la façon dont les territoires sont définis actuellement, l'impossibilité d'aller sur l'autre territoire, et tout ça.

Il y a deux façons de voir un peu une solution qui pourrait être apportée, c'est soit de permettre explicitement d'aller sur l'autre territoire, un peu comme certaines propositions y font référence, ou l'autre, c'est de changer les territoires, de les agrandir. C'est quoi, votre réaction par rapport à ça?

Mme Labbé (Louise): Vous parlez de territoires de taxi ou de territoires de transport adapté?

M. Bordeleau: De territoires de taxi.

Mme Labbé (Louise): De territoires de taxi. Oui. Éventuellement, c'est sûr que, si les territoires de taxi étaient agrandis... Par exemple, nous autres, notre territoire va des limites ouest de Saint-Nicolas puis on amène des gens jusqu'à l'hôpital de l'Enfant-Jésus puis, sur la rive sud, jusqu'à Lévis. Je ne sais pas si ça pourrait être considéré comme un territoire de taxi. Ça, c'est vous autres qui le savez. Mais, pour le moment, sur la rive sud, c'est morcelé et c'est permis en autant que soit le point de départ ou soit le point d'arrivée soit sur le territoire du taxi. Si vous me dites que demain matin un territoire de taxi va s'étendre de...

M. Bordeleau: Non, non. Je ne vous dis pas ça, mais je vous dis tout simplement que ça peut être une autre façon d'aborder ce problème-là aussi.

Mme Labbé (Louise): Ça pourrait être une solution.

M. Bordeleau: Parce que c'est évident que plus les territoires seraient grands, théoriquement, là, bien plus c'est évident que le problème auquel vous faites référence va moins exister.

Mme Labbé (Louise): Ça serait très facilitant. J'admets que ce serait très facilitant.

M. Bordeleau: Dans l'ensemble des territoires auxquels vous faites référence dans votre mémoire, il y a une dizaine de groupes, le Transport adapté de Bellechassé, etc. Il y a combien de personnes, à ce moment-là, sur ce territoire-là qui ont besoin d'un transport adapté? C'est quoi, la clientèle globale à l'intérieur de l'ensemble de ces territoires-là?

Mme Labbé (Louise): La clientèle globale?

M. Lemay (Michel): On part, je pense... Dans les petits services, il y a environ 150 personnes.

M. Bordeleau: Excusez. Je n'ai pas compris.

M. Lemay (Michel): Dans les plus petits services, il y a peut-être entre 120 et 150 personnes d'admisses et, dans les plus gros — on va regarder comme Saint-Georges, et Thetford, et tout ça — on parle de 500 personnes admises. Combien est-ce que ça fait de transports annuellement, là...

Mme Labbé (Louise): En termes de déplacements, on était rendus... Parce qu'il y a eu une nette progression, depuis 1996 à 1999, il y a eu une nette augmentation des déplacements, évidemment surtout due à la désinstitutionnalisation puis au virage ambulatoire. Toute cette clientèle-là nous est arrivée, alors le nombre de déplacements a augmenté de 30 %. Je pense qu'on se situe dans l'ordre, je dirais, du 120 000 déplacements annuellement minimum, entre 120 000 et 150 000.

● (11 h 30) ●

M. Bordeleau: Avec une augmentation de 30 % depuis 1996 à peu près dans...

Mme Labbé (Louise): Depuis 1996 pour chacun des services. Il y en a qui sont passés de 25 000 à 40 000, pour le réseau de Réseau trans-Sud par exemple. Nous autres, chez nous, on est passé de 9 000 à 12 000, et chacun des services a vu augmenter depuis trois ans seulement, et je pense que c'est en progression à cause du vieillissement de la population, puis tout ça. Mais je sais que le ministère des Transports travaille très fort pour régler ce genre de questions là, mais il y a une nette progression.

M. Lemay (Michel): Je dirais qu'au niveau des services aux personnes handicapées il y a de plus en plus une décentralisation. Comme vous le savez, ici, dans la région, on a terminé l'an dernier de sortir tous les gens qui résidaient au niveau du centre de réadaptation de L'Estran, et ça a été éparpillé un petit peu partout dans la région. Donc, c'est des gens qui, avant ça, étaient transportés par l'établissement et qui maintenant doivent être transportés par nous, les transports adaptés, et où on n'a pas été ajusté à ce niveau-là quand ça a été fait, ça. Donc, on a eu à donner le plus efficace possible.

Je veux parler pour ma part, moi, j'ai eu à négocier des ententes avec le centre de réadaptation de L'Estran pour s'assurer qu'on puisse transporter ces gens-là; eux offrent une contribution dans ça, sauf que c'est parce qu'il y avait le bon vouloir de part et d'autre qu'on a pu faire ça. Si ça n'avait pas été de ça, ça aurait été difficile.

Pour en revenir au taxi, le taxi aide beaucoup au niveau de cette efficacité-là pour les ... et c'est un des éléments importants qui nous a permis d'augmenter les services qu'on donne. À titre d'exemple, vous savez qu'il s'en vient bientôt une autre désinstitutionnalisation de l'hôpital Saint-Julien, qui est dans la région à côté de Thetford Mines, sur tout et un peu mon territoire, là, on sait qu'il y a 95 personnes qui s'en viennent très bientôt,

nouvelles personnes handicapées qui s'en viennent sur notre territoire qu'il va falloir desservir, et il va y avoir encore beaucoup, beaucoup de choses qui vont... de demandes qui vont nous arriver, donc on n'a pas le choix de vouloir rester le plus efficace possible.

Mme Labbé (Louise): Je me...

M. Bordeleau: Je vais juste signaler... Allez-y, je vous en prie.

Mme Labbé (Louise): Je me permettrais d'ajouter que ce n'est pas nécessairement en lien ce vous vous demandiez, mais je trouve que c'est important de parler de taxi adapté. M. Chevrette, tantôt, parlait d'incitatifs. Je pense que ça serait important, parce que je sais qu'entre organismes de transport adapté on s'en parle souvent. S'il y avait plus de taxis adaptés, il y aurait là beaucoup d'économies à faire. Je vais vous donner un exemple. Si j'ai une personne à transporter, une personne en fauteuil roulant, qui n'est pas transférable dans une automobile, donc ça nécessite un véhicule adapté, si je n'ai pas de taxi adapté pour la transporter, je suis obligée de prendre un autobus, un minibus adapté qui a une capacité de 14, 15 personnes, là, pour une personne. Alors, ça, c'est un non-sens à mon avis, ça coûte beaucoup plus cher d'utiliser ces véhicules-là, alors que, si la compagnie de taxis avait un taxi adapté — on a quand même des tarifs intéressants dans nos contrats — la compagnie de taxis vient chercher la personne en fauteuil roulant motorisé puis je n'ai pas besoin d'avoir recours à un immense véhicule pour une seule personne.

S'il y avait des incitatifs, il y en aurait plus parce que, chez nous, il n'y en a pas, puis je sais que, du côté de Lévis, au niveau de trans-Sud, transport adapté, il se plaint aussi qu'il n'y en a pas. Il se dit: S'il en avait un, il serait rentable parce qu'on le ferait rouler beaucoup. À Québec, il y en avait trois à venir jusqu'à récemment. Une fois, j'ai appelé puis on m'en a réservé un, puis à la dernière minute on me l'a annulé. S'il y en avait, ça, ça serait de l'économie et de la qualité de service d'augmentée. Alors, les incitatifs pour ça, là...

M. Lemay (Michel): En plus, je rajouterais ce que le taxi adapté permet, il permet de la souplesse quant aux heures d'utilisation, donc on permet à des personnes qui ont plus de limites de pouvoir participer à la vie dans la communauté, comme tout le monde, et ça, c'est un des éléments importants qui est très difficile à rendre quand il faut utiliser un gros minibus, parce que, bon, bien, si on te demande un transport pour le samedi soir, à quelque part, c'est un peu plus compliqué à cause de tous les éléments qui rendent en ligne de compte.

Donc, c'est aussi au niveau de la qualité puis de la qualité de vie qu'on rajoute aux personnes. Parce que, quand on parle que le transport adapté sert d'intégration sociale puis, si on ne peut pas transporter les gens qui voudraient s'intégrer socialement comme tout le monde dans les activités que tout le monde pratique parce que le

samedi soir on ne peut pas le faire, bien, c'est un plus que le taxi... je ne dirais pas parce qu'un taxi c'est du 24-7 ça marche tout le temps, ça fait que c'est un gros plus à ce niveau-là.

M. Bordeleau: Je voulais juste signaler...

Mme Labbé (Louise): Si vous me permettez, j'ajouterais même au niveau du taxi privé, en dehors des organismes de transport adapté, une personne handicapée en fauteuil roulant... Nous autres le dimanche le transport adapté ne fonctionne pas. Bien, il y a des élections municipales le 8 novembre, alors les personnes handicapées en fauteuils roulants motorisés qui n'ont pas la chance d'avoir leur propre véhicule ne peuvent même pas appeler une compagnie de taxis, puis dire: Venez me chercher, je veux aller voter parce que les compagnies de taxis, ils n'en ont pas.

M. Bordeleau: Ça, on est bien conscient de ça, ce problème-là, il nous a été mentionné par plusieurs personnes.

Mme Labbé (Louise): Tant mieux.

M. Bordeleau: Je veux juste signaler en terminant, je reviens sur des chiffres que vous avez mentionnés tout à l'heure, le nombre de transport que vous faites dans votre région, juste signaler, vous dites que depuis 1996 il y a eu augmentation de 30 % — et c'est probablement vrai à peu près partout — et en même temps que cette augmentation-là a existé le gouvernement a décidé de geler les budgets du transport adapté, parce que le budget du transport adapté est gelé depuis deux ou trois ans. Et ça m'a été confirmé. Au fond, c'est connu de tout le monde. Ça a été confirmé par le sous-ministre récemment dans une discussion que j'avais avec lui.

Alors, c'est évident que ça n'a pas facilité les choses pour améliorer la situation du transport adapté quand on considère qu'il y a une augmentation de demandes de 30 % de plus alors que les budgets sont gelés depuis trois ans. Et j'ai l'impression aussi que, si on regarde des hypothèses de solution, il faudra que le gouvernement envisage aussi celle-là, c'est-à-dire de remettre de l'argent dans le transport adapté. On peut bien essayer de réaménager, mais, s'il y a une demande de 30 % puis qu'on ne veut pas y mettre plus d'argent, je pense qu'on va réaménager différentes choses. On va peut-être améliorer un peu les choses, mais il va rester que le problème va demeurer à peu près ce qu'il est actuellement.

Mme Labbé (Louise): Puisque vous ouvrez cette porte-là, je me permettrais de vous donner mon opinion là-dessus. Il y a des efforts énormes qui sont faits à la base pour de l'économie et pour essayer d'intégrer la plus grande partie de la clientèle, même la clientèle non handicapée, pour faire des économies, pour avoir des services efficaces. Ce dont on se rend compte, c'est que

tous les transports qui étaient effectués par le ministère de la Santé et des Services sociaux autrefois — il y en a encore une partie mais la désinstitutionnalisation nous les a tous envoyés et le virage ambulatoire — il n'y avait pas de portefeuille fermé pour les millions, les dizaines de millions que le réseau de la santé avait pour ces transports-là, alors cet argent-là reste dans le réseau de la santé pour le moment. La clientèle nous arrive puis le ministère de la Santé ne semble pas très ouvert à parler avec le ministère des Transports pour qu'il y ait une entente quelconque là-dedans, là. L'argent reste dans le réseau de la santé puis est utilisée à d'autres fins. Mais au ministère des Transports il y en aurait besoin peut-être aussi.

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

M. Lemay (Michel): Bien, là, à ce niveau-là, j'aimerais aussi rajouter que, chez nous, en 1988-1989, on a pris les transports du centre de réadaptation en déficience intellectuelle, on a tout intégré ça dans notre transport. Et à l'époque ce n'était pas compliqué, c'est qu'on pouvait faire augmenter notre budget. J'ai vu des années où tout mon budget a presque doublé par rapport à une autre année. Les argentés que l'établissement a conservé de son transport qu'il n'offrait plus ont servi à d'autre chose, et ils l'ont gardé. Aujourd'hui, le ministère des Transports dit: On ne peut plus vous augmenter à cause de ça, mais le transport qui vient du ministère de la Santé, entre autres, lui, il reste toujours au ministère de la Santé, et ça ne s'en vient pas. Moi, en guise de conclusion, j'aimerais ça qu'il serait apporté qu'il y ait beaucoup de choses qui touchent la qualité de service.

Le Président (M. Lachance): Écoutez, vous allez peut-être avoir la possibilité de pouvoir revenir, mais c'est parce que le temps est réparti de chaque côté et puis il reste quelques minutes du côté du ministériel. Alors, le député de Salaberry-Soulanges m'a demandé d'intervenir. Allez-y, M. le député.

M. Deslières: Merci, M. le Président. Juste en entrée de jeu m'inscrire en faux sur ce que vient d'affirmer le député de l'Acadie concernant les budgets du transport adapté parce que cette année il y a bel et bien une augmentation des budgets de 3 100 000 \$. Et l'an prochain, il y aura un ajout supplémentaire de 4 100 000 \$. Alors, il faut compléter les informations, hein, pour le bénéfice de tout le monde.

Ceci dit, question de territoire, madame, monsieur, est-ce que je vous ai bien compris — si je n'ai pas compris vous me le dites là, je vous pose la question: Est-ce que vous voulez que les territoires du transport adapté correspondent aux territoires dévolus aux taxis?

Mme Labbé (Louise): Bien, pas nécessairement.

M. Deslières: Et de l'agrandir forcément éventuellement si telle est la proposition du ministre.

Mme Labbé (Louise): Si la seule solution pour la libre circulation d'un taxi du point a au point b, c'est ce que vous dites, oui, mais, s'il y a d'autres moyens... Pour moi, l'important, c'est que, quand j'envoie un taxi chercher quelqu'un à telle adresse pour l'amener à telle adresse, je n'aie pas comme réponse: Je n'ai pas le droit, ce n'est pas mon territoire. Alors, les façons de résoudre ça, moi, ça m'importe peu, que ce soit d'agrandir les territoires ou quoi que ce soit, mais que ce problème-là soit résolu et que le taxi qui se permettrait de le faire ne se retrouve pas avec une amende considérable parce qu'il aura osé le faire.

M. Deslières: Concrètement, votre suggestion pour régler ce problème-là, ce serait quoi?

• (11 h 40) •

Mme Labbé (Louise): Bien, c'est peut-être que, dans le cadre d'un contrat avec un organisme de transport adapté, une compagnie de taxis ait le pouvoir, à condition que ce soit vraiment pour la clientèle du transport adapté, uniquement pour la clientèle de transport adapté et sur demande du répartiteur, d'aller de telle adresse à telle adresse. Et il pourra y avoir une liste d'usagers dans son véhicule. Si jamais il y a un contrôle qui se fait: Bien, oui, vous voyez bien, cette dame-là, elle fait partie de la clientèle du transport adapté, et je suis autorisé de par le contrat et de par telle annexe du gouvernement à faire le transport de cette personne-là. Mais ce ne serait pas vrai pour monsieur X ou madame Y.

M. Deslières: Dernière question.

Mme Labbé (Louise): Oui.

M. Deslières: À la table régionale là, est-ce que tous les organismes sont représentés?

Mme Labbé (Louise): Les organismes en milieu rural et semi-rural.

M. Deslières: Tous?

Mme Labbé (Louise): Tous.

M. Deslières: Dernière question: Est-ce que les relations avec les ligues, les associations de taxis se font régulièrement? Est-ce que vous avez une table où les gens, les différents représentants, les commissions scolaires aussi, sont présents pour discuter de la problématique du transport adapté chez vous, en Chaudière-Appalaches?

Mme Labbé (Louise): Ça, ça commence. C'est fait de façon embryonnaire. On sait que la Régie régionale de Chaudière-Appalaches vient de demander un rapport sur la situation du transport dans Chaudière-Appalaches. Il y a un comité aviseur qui a été chargé de faire des recommandations et, à partir de ces recommandations-là, oui, il y aura des tables multisectorielles où tous les intervenants seront appelés. J'espère qu'on fera partie de

cette table-là, nous autres aussi, en tant que transport adapté avec les transporteurs scolaires, avec le taxi, avec le transport en commun et avec tous les intervenants du réseau de la santé qui ont affaire avec le transport. Oui, on est ouvert à ça. On veut y être, on veut y participer pour défendre la spécificité de notre clientèle.

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

M. Chevette: Mais vous n'êtes pas contre l'intégration?

Mme Labbé (Louise): Pardon?

M. Chevette: Vous n'êtes pas contre l'intégration?

M. Lemay (Michel): Ça dépend, là.

Mme Labbé (Louise): On n'est pas contre l'intégration. Me permettez-vous une dernière minute?

Le Président (M. Lachance): Trente secondes, madame.

Mme Labbé (Louise): Bon. Le 3 100 000 \$, voyez-vous, dans Chaudière-Appalaches, on a eu 187 467 \$. Là-dessus, il y avait 100 000 \$ pour un nouveau service dans la Beauce. Pour des ajustements du niveau de transport, il y avait 15 000 \$ dans Chaudière-Appalaches pour le 30 % d'augmentation de clientèle.

M. Deslières: Je n'ai pas dit 30 %, j'ai dit 3 000 000 \$ en tout.

Mme Labbé (Louise): Alors, 15 000 \$ pour 30 % d'augmentation de clientèle, c'est peu. C'est vrai, mais c'est peu. On l'apprécie, on le prend, on dit merci, mais ce n'est pas suffisant.

M. Deslières: J'ai juste complété l'information.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

Une voix: On le sait, les dépenses sont à Québec et les revenus sont à Ottawa.

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite le dernier groupe cet avant-midi, la Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal.

(Changement d'organisme)

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

**Coopérative des limousines de la Communauté
urbaine de Montréal (CLCUM)**

M. Boulet (Claude): Merci, M. le Président. Bonjour, M. le Président. Bonjour, M. le ministre. Bonjour, MM. les députés. J'ai demandé à quelques-uns de mes collègues de venir avec moi, de venir m'accompagner. Il y en avait plus que ça qui voulaient venir, mais il fallait les laisser à Montréal pour qu'ils s'occupent des clients un petit peu.

Le Président (M. Lachance): C'est bien.

M. Chevette: Pour préparer votre manif de demain?

M. Boulet (Claude): Pardon?

M. Chevette: Pour préparer votre manif de demain?

M. Boulet (Claude): Effectivement. Ha, ha, ha!

M. Chevette: Vous ne pouvez rien nous cacher.

M. Boulet (Claude): J'ai avec moi le procureur, qui est Me Alain Bond, de la firme Pouliot, Mercure; j'ai aussi Éric Brunelle, qui représente son père, titulaire d'un permis de taxi spécialisé. On va aller du côté gauche; j'ai Haroutioun Atamian, qui est titulaire d'un permis de taxi spécialisé; Robert Clerk, qui est titulaire d'un permis spécialisé. Derrière, j'ai José Roméo, un autre titulaire; MM. Alain Fablet et Germain Lapiere, qui sont, eux autres aussi, tous des titulaires, bref.

M. Chevette: ... trois observateurs...

M. Boulet (Claude): Effectivement, puis je pense que je serais très mal placé pour parler en leur nom. Donc...

M. Chevette: Moi, je vais peut-être vous taquiner, par exemple, et vous essayer, parce qu'ils passent demain, eux autres, hein? Je vais essayer de mettre la table avec vous autres.

Le Président (M. Lachance): Et votre nom, j'imagine, est Claude Boulet.

M. Boulet (Claude): Effectivement.

Le Président (M. Lachance): Alors, allez-y, monsieur.

M. Boulet (Claude): Si vous me permettez, tout de suite au début je vais rectifier des choses qui ont été dites tantôt par M. di Luigi, un représentant de Limousines Mont-Royal. Limousines Mont-Royal, là, n'a qu'un seul permis, puis présentement c'est un permis qui est opéré

par un syndic; ce type de permis, c'est un permis grand-père. Nous, ici, les spécialisés, nous avons des permis d'agglomération urbaine de la Communauté urbaine — dans le cas présent, des T-11 et des T-12; nous avons converti ces permis-là pour donner un service qui était demandé. Juste à titre d'anecdote, j'étais président des Taxi Co-op à Montréal. J'avais présenté un plan d'affaires pour rehausser le service, ça m'a été refusé par les membres. Ça fait que, moi, je suis parti, j'ai été me chercher une limousine. J'ai passé à la Commission des transports, j'ai demandé que mon permis de taxi devienne un permis de limousine-berline, ça m'a été accordé; j'ai été acheter mon Cadillac et je suis arrivé dans le marché des limousines, probablement le même cheminement que les gens derrière moi ont fait aussi.

M. Chevette: Puis là vous voulez changer ça pour une Sedan.

M. Boulet (Claude): Non, c'était une Sedan...

M. Chevette: Ah! excuse.

M. Boulet (Claude): ...et on a tous été chercher des Sedan. Les types de permis, il y en a 62 au Québec qui ont été convertis, plus ceux qui étaient... Le permis de Murray Hill, il est devenu le permis de Limousines Mont-Royal. Tout le monde connaît la saga de Murray Hill? Il y a présentement, dans la Communauté urbaine de Montréal, 96 permis de limousine berline en opération, pas tout à fait en opération, il y a une possibilité de 96 véhicules en opération, et on a eu des conflits d'affaires à propos de l'aéroport de Dorval. Il y a un conflit... C'est peut-être le seul endroit où est-ce qu'on a des frictions avec le taxi au Québec, et à ce moment-là, au niveau de la représentation, comme notre représentation était assurée par les ligues et que ce n'était pas tout à fait mais pas du tout notre point de vue qui était représenté, on s'est regroupé pour se constituer, pour aller se chercher des fonds puis pour avoir une voie pour pouvoir exprimer nos doléances.

Ça fait qu'à ce moment-là on a créé la Coopérative. À un moment donné, tout le monde avait soit payé ou signé des procurations pour les représenter; là, ce nombre-là a baissé un petit peu, on est peut-être autour d'une quarantaine sur 50. Ça représente quand même majoritairement, vu qu'il y a 62 limousines converties au Québec, les limousines du Québec, du moins celles de la Communauté urbaine de Montréal.

Si vous me permettez, on va juste faire un bref survol des propositions qu'on a faites. Nous, quand c'est arrivé, ça, avec une demande d'augmentation de qualité de service, là, ça s'inscrit direct dans notre vision, dans notre façon de faire. On est un service de haut de gamme et on tient à avoir les outils pour pouvoir le rester et pour pouvoir répondre à la demande de la clientèle. Notre service est de plus en plus populaire. Notre plus gros problème, c'est un problème d'«exposures», c'est un problème de visibilité et un problème de piratage aussi. Je vous en reparlerai plus loin.

Donc, dans nos propositions, on demande à ce que les transferts de permis de taxi spécialisé, particulièrement ceux de grand luxe, soient définis comme... C'est un nouvel arrivant, on voudrait donc qu'il soit traité comme un nouvel arrivant, c'est-à-dire qu'il satisfasse exactement toutes les conditions d'un nouveau permis émis, c'est-à-dire un véhicule pas plus vieux que deux ans aussi lors d'un transfert pour éviter la perpétuation des vieux véhicules sur la route. Il y a des véhicules là-dedans qui coûtent moins cher à opérer qu'un taxi, on les surnomme les poubelles à ce point qu'ils ne sont pas tout à fait pertinents avec la mention «grand luxe». C'est tout à fait autre chose que ça.

M. Chevette: ...

M. Boulet (Claude): Oui. On voudrait aussi qu'il y ait une formation complète pour les chauffeurs de taxi et de taxi spécialisé aussi, parce qu'on considère toujours qu'on fait partie de la même famille. On voudrait que cette formation complète puisse nous permettre d'utiliser toutes les voies réservées, tous les virages à gauche dès qu'il y en a un qui s'installe. On est un service public et on aimerait avoir les outils pour pouvoir donner un service au public complet.

Remarquez aussi un autre point. Dans notre industrie, le transfert d'un véhicule à un chauffeur, l'opération d'un véhicule par un chauffeur se fait généralement sur paiement à pourcentage. La desserte des aéroports de Dorval. Il y a présentement des problèmes de logistique à Dorval; ils ne sont pas en mesure de dispatcher des taxis avec un service de répartiteurs et d'inscriptions, le volume serait trop grand. Il y a peut-être, là, au niveau... une espèce de complémentarité à faire avec les taxis. Leurs clients importants, on pourrait avoir des ententes avec les taxis pour les sortir de l'aéroport et aller les reconduire. Ça fait qu'à ce moment-là, pour les autorités de l'aéroport, ça permettrait de les gérer, les clients seraient bien servis, et il y aurait cette dynamique de fidélisation des clients par rapport à leur association de service de taxi.

● (11 h 50) ●

À Mirabel, 90 % des trajets vont vers Montréal, ou la Communauté urbaine du moins. On voudrait garder ce marché-là parce qu'on considère que c'est un marché qui va à Montréal. Par contre, on est tout à fait conscient aussi qu'il manque de véhicules dès qu'un avion arrive là-bas. Donc, pour pallier ce problème, on recommande qu'il devrait y avoir une espèce d'encart dans la loi qui permettrait, lors de manque de véhicules, d'aller chercher des taxis des environs pour pouvoir couvrir ça.

L'âge des véhicules. Nous, on ne veut pas se prononcer, là, sur les questions d'âge et de format de taxi. On considère que ça relève des gens de taxi de parler de ça. Par contre, vu que la limousine, on parle toujours d'un service haut de gamme, fiable et discret, on voudrait aussi être sûr qu'il n'y ait pas d'intrus qui viennent nous faire perdre notre image. Ça fait que tous nos véhicules devraient être changés après cinq ans d'âge, dans la

limousine de grand luxe après huit ans d'âge. Il faudrait aussi changer les véhicules pour garder des standards élevés de service. Et notre créneau, il est là. Ça fait qu'on doit se donner les atouts pour le garder là.

Il serait important aussi que la Commission des transports tienne... Là, présentement les dates qui sont considérées à la Commission des transports sont les dates de fabrication du véhicule, on voudrait que ça soit la date de l'année en cours. Exemple: J'ai une 1998, donc cinq ans plus tard, au 31 décembre 2003, je devrais la changer, je serais obligé. Et c'est important parce que, si j'ai à la changer au mois d'août, je ne pourrai pas avoir accès aux modèles 2004, je vais être obligé d'avoir un modèle 2003, tandis que tout le monde, à la fin de l'année... Comme ça aussi on aurait un certain pouvoir d'achat à en acheter plusieurs comme on vient de le faire, là, on vient d'acheter 25 véhicules Town Car qui devraient être renouvelés dans le prochain mois ou dans les prochaines six semaines.

On aimerait aussi qu'il y ait une ouverture du côté des véhicules spécifiques. On regarde aux États-Unis ce qui arrive avec les Suburban, et il y a une grosse utilisation qui se fait. Il y a une grosse demande aussi au niveau de la clientèle corporative pour prendre des véhicules de type Econoline et les modifier en dedans comme limousine au lieu de ramper dans un véhicule qui sert rien que pour des mariages puis des partys, les 10 passagers. Bien, si on pouvait prendre des Econoline pour fournir ce service-là avec un permis de taxi de grand luxe, ça répondrait à un grand besoin du public aussi, qui pourrait faire ses discussions d'affaires en cours de route sur la 20.

Les véhicules haut de gamme...

M. Chevette: Sans se faire arrêter par la police qui fait du zèle.

M. Boulet (Claude): Il n'est évidemment pas question de descendre pour nous en bas de la plus haute marque du manufacturier, mais au niveau de l'industrie je pense qu'il y a un certain consensus là-dessus. Vu que notre problème est un problème d'«exposition», ce n'est pas un problème de coûts d'opération comme tel, donc les Cadillac, les Town Car, il y a de la place pour ça puis il y a de la place aussi pour les changer aux cinq ans.

La fiscalité. Comme on disait, les gens sont payés généralement en pourcentage. Ça fait que ça crée une dynamique peut-être un petit peu différente du taxi. Gros point, la restriction des territoires de spécialisation. Comme vous le savez, il y a un moratoire à Montréal qui empêchait les gens de taxi de spécialiser leur permis. Donc, il y avait une demande de limousines à Montréal et il n'y a que trois joueurs, les trois permis qu'on appelle grand-père de la clause 6. Il y avait Mont-Royal, Montréal et un autre de seulement un véhicule. Donc, à cette époque-là, durant le temps du moratoire, il y a eu seulement que 12 limousines de disponibles à Montréal.

Ça fait que les gens de l'extérieur, on peut aller chercher des TR à 288 \$, les spécialiser et venir chercher du marché à Montréal. Puis il suffit de regarder dans les

pages jaunes; il y a plein de gens là-dedans qui sont en dehors puis qui annoncent à Montréal, puis que leur permis ne leur permet pas de faire du transport à Montréal et ils le font. Et à Dorval il suffit de suivre les véhicules qui font des préarrangements, ils s'en vont tous en ville, puis ça, c'est notre territoire, puis ils ont des permis de l'extérieur de la ville. Souvent, c'est des TR, donc ils n'ont vraiment pas rapport.

Donc, nous, ce qu'on recommande, c'est que la spécialisation ne puisse se faire que dans les communautés urbaines et que celle qui est faite à l'extérieur des communautés urbaines soit carrément révoquée. Par contre, les gens des régions, ils ont droit à un service de limousine partout, et votre proposition 32 permet à un taxi qui répond aux normes de donner ce service-là ailleurs sans qu'il soit obligé de spécialiser un véhicule puis de ne pas pouvoir le rentabiliser parce qu'il n'a pas le marché pour ça. Ça fait qu'à quelque part je pense que ça pourrait permettre aux gens de régions de jouer sur les deux tableaux, puis, nous autres, bien, ça pourrait nous permettre d'avoir accès complètement à notre marché.

Il est évident aussi que, s'ils font de la limousine, on aimerait bien qu'ils le fassent au prix de la limousine. Mais on convient que c'est bien difficile de mettre un inspecteur dans chaque taxi pour voir si c'est respecté. Ça fait que c'est un voeu pieux.

Les ratios de limousines. Il est proposé dans le livre vert évidemment. Notre expérience avec le Bureau du taxi fait que tant qu'à ne pas avoir de joueurs pour déterminer les ratios, on aimerait mieux que le Bureau du taxi s'en occupe. Il n'est pas tout à fait évident, ce marché-là. Il monte puis il fluctue beaucoup. À preuve Limousines Mont-Royal, sauf erreur, a fait faillite deux fois, puis, là, présentement il est encore opéré par un syndic. Ça fait que ce n'est peut-être pas tout à fait évident, là, de laisser le marché free-for-all.

Et il serait peut-être bon aussi de standardiser certains points, comme un titulaire de permis de taxi doit opérer son taxi. Donc, on a le cas ici du permis de Mont-Royal avec 35 autos, qui monte et qui descend tout dépendant du besoin de la compagnie.

Il serait bon aussi que chaque titulaire soit obligé de faire la preuve de l'opération rentable de son permis à chaque année. Les «grand luxe», on pourrait convertir de la CUQ et de la CUM aussi pour leur éviter de payer les 5 000 \$. Ça pourrait être très intéressant, ça enlèverait des taxis sur la route qui seraient convertis. Ça leur donnerait un point d'attache.

La tarification. Notre tarification doit être déterminée en vertu de notre marché et de nos coûts d'opération. D'avoir un lien avec le taxi, il y a peut-être un seul endroit qui le justifie, c'est l'aéroport de Dorval. Entre l'aéroport de Dorval et le centre-ville, ça représente 80 % de nos courses.

L'utilisation du mot limousine. Comme je le disais tantôt, dans les annonces, il y a plein de gens aussi qui n'ont pas de limousine, qui font des annonces de limousine et qui sont un petit peu comme des intermédiaires, après ça ils répartissent les appels. On voudrait que ça soit

exclusif aux titulaires de permis, aux associations de services puis aux agents de voyage.

On voudrait aussi... On a eu des problèmes de représentation. On n'a pas rien contre les ligues, on ne veut pas leur mort, mais on aimerait ça que ça soit au niveau de la performance et, si cette ligue-là est performante, bien, il me fera plaisir d'y participer. Donc, le retrait de la formule RAND, de la proposition a, pour la représentation.

Et le dernier point, la réglementation. Notre expérience avec le Bureau du taxi fait... On a une bonne expérience avec eux autres. On aimerait dans un premier temps que les limousines de grand luxe soient sous le même chapeau que nous autres et on aimerait ça aussi que ça soit un petit peu plus élargi, qu'ils puissent avoir accès au Code de sécurité routière pour pouvoir faire des interventions sur le transport par autobus et éventuellement sur les permis de limousine mariage-funérailles, qu'ils pourraient avoir accès à ça.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, M. Boulet. Vous aviez beaucoup de choses en peu de temps, mais vous allez pouvoir en dire d'autres grâce aux questions du ministre et du porte-parole de l'opposition et des députés. M. le ministre.

M. Chevrette: Puis vous pourrez en dire d'autant plus si vous êtes concis dans vos réponses. Dans un premier temps, vous êtes propriétaire d'une limousine. Vous vous en allez à Mirabel chercher un gars de Joliette, vous l'amenez à Joliette et vous le remontez à Montréal. C'est-à-dire légal selon vous?

M. Boulet (Claude): Oui, c'est légal.

M. Chevrette: Par rapport à votre proposition que vous faites?

M. Boulet (Claude): Par rapport à la proposition que j'ai faite, c'est légal. Le territoire de Mirabel est un territoire qui m'appartient et la fin de la course aussi se situe à Montréal, qui est un territoire aussi...

M. Chevrette: Puis si elle se finissait à Joliette?

M. Boulet (Claude): Oui. Parce que Mirabel est un territoire...

M. Chevrette: Pourquoi un... de la Rive-Nord n'aurait pas accès, dans ce cas-là, à l'aéroport de Mirabel, comme vous recommandez? Vous recommandez qu'il n'y ait pas accès.

M. Boulet (Claude): C'est parce que le nombre de courses est quand même très limité, qui partent de Mirabel et qui vont à Joliette.

M. Chevrette: Mais sur le plan humain reconnaissez-vous que, quelqu'un qui est dans sa propre région, vous recommandez qu'il n'y ait même pas accès?

M. Boulet (Claude): Ça cause problème, puis il y a un problème de service aussi qui se fait à l'aéroport de Mirabel. Il manque régulièrement de véhicules. Mais, comme l'aéroport présentement n'est pas opéré comme... En tout cas, comme il est capable d'être opéré...

M. Chevette: Ce n'est surtout pas de ma faute à moi, je peux-tu vous dire?

M. Boulet (Claude): Ça fait que ça évidemment là-dessus ce qu'on recommande, c'est le statu quo. Mais ce n'est pas tout à fait une proposition. On est tout à fait conscient de ça puis on est tout à fait conscient aussi qu'il y a un besoin de fidélisation qui se fait entre les gars de taxi et leur clientèle.

M. Chevette: O.K. Selon vous — là, je suis bien sérieux dans ma question — on doit-u traiter le taxi de Montréal différemment des autres régions du Québec?

M. Boulet (Claude): Wow!

M. Chevette: Vous ne vous attendiez pas à celle-là.

M. Boulet (Claude): Le taxi de Montréal, est-ce qu'on parle de taxi en général, de taxi spécialisé?

• (12 heures) •

M. Chevette: Taxi en général.

M. Boulet (Claude): Ça se vit différemment. Oui, effectivement, il devrait être traité de façon différente de par son volume, son potentiel de rentabilité, son marché. Ça fonctionne 12 mois par année. Le profil de la clientèle aussi. Les besoins sont peut-être différents, puis l'offre, aussi, est peut-être différente à Montréal, et de beaucoup.

M. Chevette: Vous parlez de cinq ans. Il y en a qui nous proposent deux ans, des scénarios qui nous proposent deux ans pour l'immatriculation d'un premier permis. Qu'est-ce que vous pensez de ça? C'est-u cinq ans pour le premier permis que vous proposez?

M. Boulet (Claude): Ce que j'ai proposé, ça reste statut quo à deux ans. Ça, pas de problème avec ça, mais le maximum au niveau...

M. Chevette: Il faut le changer.

M. Boulet (Claude): Ça ne sera jamais plus vieux que cinq ans. Plus que ça, ce n'est pas de bons véhicules, c'est des véhicules qui sont passés date.

M. Chevette: Formule 4 ou le type format 4. Est-ce que la camionnette haut de gamme devrait être ajoutée, dites-vous, au parc des limousines? Quelle devrait être la taille de ce véhicule pour établir le partage du marché entre le taxi et le minibus qui est déjà, lui, encadré par règlement?

M. Boulet (Claude): On pourrait y aller avec simplement le haut de gamme du fabricant au niveau de la camionnette; ça créerait un standard au niveau de la définition des véhicules. En termes de taille, bien... Nombre des passagers, probablement cinq passagers, un peu comme les Lincoln Navigator, c'est des espèces d'immenses camions.

M. Chevette: L'autre question que je veux vous poser rapidement, c'est: Est-ce qu'il y a suffisamment de limousines actuellement? Et, deuxièmement, le transport illégal serait-il lié à cette situation?

M. Boulet (Claude): Le transport illégal, ce n'est pas qu'il manque de limousines, il y en a présentement beaucoup à Montréal, sauf que c'est un marché, aussi, qui est en évolution. Mais il y en a quand même trop. M. di Luigi a accès à 35 véhicules et il en immatricule 20. Il a une centrale de répartition, puis il n'est pas capable de l'opérer à pleine mesure. Le piratage, il vient d'une situation de manque de limousines d'une autre époque.

M. Chevette: Savez-vous, je vous écoutais puis j'avais écouté le mémoire d'avant, puis je me disais: Ce n'est pas croyable comment les communications peuvent influencer les gens aujourd'hui. Jamais on n'aurait fait une annonce de Coke en descendant Pepsi, ou jamais on n'aurait fait une annonce de Pepsi en descendant Coke. Puis, aujourd'hui, on le voit à la télévision, puis je le vois également dans les positions des deux groupes qui sont passés sur les limousines. Ça ne vous a pas frappé?

M. Boulet (Claude): On est habitué à ça. C'est pour ça qu'on s'est constitué pour se défendre comme ça parce que, avant, comme artisans, on n'avait pas notre mot à dire dans cette game-là, par rapport à Limousines Mont-Royal aussi où est-ce qu'on a eu plusieurs cas devant la Commission des transports.

M. Chevette: Vous réussissez à le dire sans trop d'agressivité, mais on n'est pas fous, nous autres, à net, là, on sent ça.

La formule Rand. Vous êtes pour quoi? Vous dites: Si jamais il y a quelque chose de représentatif. Il y a quand même des scénarios dans le livre vert. Qu'est-ce que vous penseriez d'une association professionnelle qui représenterait l'ensemble?

M. Boulet (Claude): Nous autres, notre petit nombre fait qu'on est toujours minoritaires.

M. Chevette: Non, je comprends pour votre secteur, mais, si c'était une association professionnelle chargée, par exemple... je ne sais pas, je donne des exemples puis je réfléchis tout haut. Je ne sais pas, je n'ai pas d'idée de faite, c'est pour ça que je vais à la pêche un peu, là. Si vous ne trouvez pas la mouche de votre goût, vous la cracherez, mais une association professionnelle qui verrait à assurer la représentation, par exemple, devant

l'ADM, qui pourrait vous organiser un fonds de retraite collectif, qui réglerait les conflits ou essaierait de régler les conflits à l'amiable entre les différents groupes organisés ou entre les territoires, je ne sais pas... Parce que vous dites non à l'adhésion obligatoire. Ça veut dire que pour des gains à court terme — puis j'insiste là-dessus, là — il y a des individus qui ne chercheront pas une protection nécessairement, puis c'est très court terme parce que ça peut semer le désarroi complètement, puis une désorganisation, puis un manque de poids important pour tâcher de corriger les choses. Parce qu'il y a de la marge entre la syndicalisation — dont certains vont venir nous parler à un moment donné parce que j'ai vu un mémoire là-dessus — la représentativité professionnelle puis l'anarchie complète. Où vous vous situez dans ce cadre-là, entre l'anarchie puis l'organisation?

M. Boulet (Claude): Nous autres, évidemment, on avait un besoin. On s'est organisé en coop, puis on a fait payer les gars. Puis là il n'y a eu personne qui a été obligé de payer. On a un problème là, qu'est-ce que tu fais? Ça a motivé les gars à embarquer. J'ai fait partie de...

M. Chevette: Mais vous n'avez pas de formule Rand à votre coop.

M. Boulet (Claude): Non, pas de formule Rand du tout.

M. Chevette: Vous avez une action symbolique, je suppose, chaque proprio.

M. Boulet (Claude): On passe le chapeau, sauf qu'évidemment on a un capital social à 100 \$.

M. Chevette: Mais, si je décidais, demain matin, qu'il y a 10 autres permis qui ne sont pas obligés d'adhérer à votre coop.

M. Boulet (Claude): Non, non, pas du tout. Mais, en quelque part, nous autres, pour créer un consensus, on est obligés de mettre un genou à terre puis on est obligés de trouver des choses qui ont du bon sens pour rallier le plus de monde possible.

J'ai fait partie d'une ligue, à la fin des années quatre-vingt, le groupe de M. Léveillé qui avait mis en place le plan de rachat, et, à cette époque-là, il semblait qu'on était en mesure d'aller chercher quelque chose qui représentait l'industrie pour que les gens adhèrent à ça. Mais là, présentement, les orientations sont très différentes dans l'industrie. Ça fait que là, où est-ce qu'on se sent bien mal à l'aise, c'est avec l'obligation d'embarquer dans un train qui ne va pas du bon bord. C'est là qu'on a un problème.

M. Bond (Alain): Je pense, si vous me permettez...

M. Chevette: Oui, Me Pouliot.

M. Bond (Alain): Il ne s'appelle pas Pouliot, il s'appelle Bond, mais du bureau Pouliot Mercure.

M. Chevette: Ah! O.K. C'est correct. C'est parce que j'avais vu ça. Je connais des Pouliot.

M. Bond (Alain): Il n'y a pas de problème. Ce que je voulais ajouter, c'est qu'une des préoccupations que les membres de la Coopérative avaient également — et je pense que ça rejoint une de vos préoccupations, M. le ministre — c'était de s'assurer, effectivement, qu'il n'y ait pas quand même une situation où n'importe quoi peut se passer. En se regroupant en coopérative — et c'est la majorité de l'industrie qui s'est regroupée en coopérative — on a voulu se donner un code de déontologie, on a voulu se donner un code de discipline, on a voulu se faire policer nous-mêmes et déterminer entre nous autres ce que l'on voulait que soit cette industrie-là, de façon à ce que cette industrie-là ait une marque de compétence sur l'industrie. Et je pense que ça, ça peut se faire. Il peut y avoir des incitatifs gouvernementaux ou législatifs pour que ça se fasse, mais ça ne signifie pas nécessairement qu'il soit obligatoire que l'ensemble des titulaires de permis de taxi soient membres d'un même organisme, surtout quand cet organisme-là peut intégrer des gens qui sont... deux types d'industries, finalement, qui peuvent être en compétition d'affaires quant à certains éléments ou dans certaines circonstances.

Donc, ce qui est important, c'est effectivement, peut-être, de rechercher un minimum — et même un maximum parce que c'est une question d'image pour l'industrie — rechercher, donc, la qualité du service, le contrôle sur les gens qui travaillent à l'intérieur de cette industrie-là, sans nécessairement créer une obligation d'adhérer à une association.

M. Chevette: Moi, je voudrais vous remercier. Je dois quitter pour le Conseil des ministres. Mes adjoints prennent des notes, de toute façon, sur le questionnaire du député de l'Acadie. Je voudrais vous remercier de votre témoignage.

M. Boulet (Claude): Merci, M. le ministre.

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

M. Bordeleau: Oui, merci. Je veux poursuivre un peu sur la question des ligues puis votre organisation. Vous dites, dans le préambule du mémoire: «Comme l'article 51 de la Loi sur le transport par taxi ne nous oblige pas à être représentés par ces ligues, nous avons décidé de nous regrouper et de fonder la Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal.»

Actuellement, vous payez des frais aux ligues parce que vous devez le faire. Les gens qui sont membres de la Coopérative, ils paient quel montant?

M. Boulet (Claude): Ils paient 100 \$ de part sociale remboursable et 300 \$ annuellement.

M. Bordeleau: Pour être membre de votre Coopérative?

M. Bond (Alain): En plus.

M. Boulet (Claude): Pour être membre de notre Coopérative, c'est ça, oui. Puis la ligue nous coûte 190 \$ plus taxes.

M. Bordeleau: Vous dites que vous avez eu des conflits, puis c'est ce qui a amené la création de la Coopérative comme telle. C'est des conflits de quel ordre? (12 h 10) •

M. Boulet (Claude): C'est des conflits d'affaires. Les ligues, évidemment, en ayant à représenter l'industrie du taxi au complet, elles se retrouvent avec un petit peu... En tout cas, de notre perception, on se retrouve avec 3 900, même plus que ça, 4 450 titulaires de permis de taxi et 50 titulaires de permis de limousine. Ça fait qu'au niveau des décisions la tour de Pise, elle penche toujours du même côté de par le nombre.

Donc, nous, exemple concret, à l'aéroport de Dorval — c'est le seul endroit au Québec où on a un poste de taxi — on n'a pas un gros volume, donc on est à l'extérieur du véhicule. Et, comme on a un service haut de gamme, il est normal qu'on soit à l'extérieur du véhicule pour accueillir le client, pour lui ouvrir la porte puis pour fermer la porter puis mettre ses bagages, lui donner les prix puis lui donner l'information à l'extérieur. Donc, les ligues, leur position, c'est qu'on reste dans notre véhicule à attendre que le client soit mis par un répartiteur d'ADM dans le véhicule. Ça fait que nous autres, cette approche-là nous fait perdre un achalandage commercial parce que, au départ, les gens, souvent, à l'aéroport, croient qu'on est là pour venir chercher un président de compagnie ou venir chercher quelqu'un de spécifique. Tandis que, là, on est là et on est disponible pour un service. Ça fait que, donc, quand est arrivée la représentation, notre représentation là-dessus, bien, là, notre mot des ligues, c'était qu'on va rester dans notre auto, et c'était leur demande aussi. Ça fait que c'était comme juge et partie en même temps, du même dossier. Ça, c'en est un.

Quand il y a eu les ratios, quand on parle de tarification aussi... La représentation des taxis, ça va tout à fait à l'inverse de ce qu'on demande. Les ratios, c'est pareil. On considère qu'il y a assez de joueurs présentement dans l'industrie de la limousine, pour le moment, pour le marché qui est développé. L'industrie du taxi, elle, a fait une demande, puis ils ont obtenu 56 permis de la Commission des transports il n'y a pas longtemps. Ça fait que c'est toujours des positions qui sont conflictuelles.

M. Bordeleau: Vous parliez de l'aéroport. Tout à l'heure, je ne sais pas si vous étiez ici quand M. di Luigi a présenté son mémoire, mais il mentionnait à un moment donné que lui ne voyait pas la nécessité d'être aux aéroports comme tels, qu'il voulait que la limousine berlinoise, au fond, continue à fonctionner à partir d'appels

et non pas être sur place. Comment vous réagissez à cette position-là?

M. Boulet (Claude): Je n'ai pas compris cette portion du mémoire de M. di Luigi, mais M. di Luigi est un des premiers à se battre fort pour pouvoir être présent à l'aéroport de Dorval. Et nous autres, on considère que ce service à partir de l'aéroport est un service tout à fait normal. Il suffit de regarder dans toutes les villes en Amérique du Nord, ce service-là est disponible.

M. Bordeleau: O.K. Sur la question du tarif, vous mentionniez le respect du tarif, des tarifs comme tels. Les tarifs sont fixés par la CTQ. Qui ne respecte pas les tarifs?

M. Boulet (Claude): Je n'ai pas fait mention de non-respect des tarifs. Si vous me permettez, M. le député, il y a un problème à Dorval au niveau des tarifs. C'est qu'il y a différents tarifs qui s'appliquent à l'aéroport et, nous, ce qu'on dit, c'est que, si ma mère prend une limousine et s'en va chez elle, le lendemain, elle prend encore la même limousine au même endroit, mais ce n'est pas le même gars, puis là, oups! il y a un tarif différent qui sort.

Ça fait que, pour pallier ça, on s'est mis 38 ensemble et on a engagé des frais, on a déposé à la Commission des transports du Québec une liste de prix de 1 500 destinations pour que ce soit clair.

M. Bordeleau: Les tarifs différents, c'est des tarifs différents selon les destinations, c'est...

M. Bond (Alain): Il faut comprendre, M. le député, peut-être clarifier une chose. Contrairement à l'industrie du taxi en général, où il y a un tarif applicable pour tout le monde, dans l'industrie de la limousine, chacun des détenteurs de permis fait sa demande de tarification.

M. Bordeleau: Il détermine sa tarification et la fait approuver.

M. Bond (Alain): Tout à fait. Il la soumet à la Commission des transports, et donc il y a une tarification différente selon le détenteur de permis. Ce que vous expliquait M. Boulet, quand vous vous présentez à l'aéroport de Dorval à la ligne d'attente où sont les limousines, selon le premier qui est sur la ligne d'attente, vous allez tomber soit sur un indépendant, les 38 indépendants qui ont pris une tarification commune de façon à clarifier la situation, et vous allez avoir à ce moment-là un petit livret dans lequel toutes les destinations sont prévues et le prix est fixé, soit vous allez tomber sur une limousine Mont-Royal où vous allez avoir une autre tarification qui va être conforme à sa tarification. Elle n'est pas illégale. Puis vous pouvez avoir une troisième...

M. Bordeleau: Mais pourquoi la tarification n'est pas la même pour tout le monde, comme...

M. Bond (Alain): Parce que c'est ce que la loi prévoit actuellement. La loi prévoit actuellement que la tarification dans la limousine est individuelle, alors que la tarification dans le taxi est collective, regroupée.

Ce que proposait la Coopérative, justement, dans son mémoire, c'est qu'à tout le moins, et surtout quand on est sur une ligne d'attente, là, donc, où le public utilisateur doit prendre le premier véhicule sur la ligne d'attente, dans ce contexte-là il y ait une tarification uniforme de façon à ce que le public puisse connaître cette tarification uniforme là, puisse décider s'il prend la limousine ou s'il prend le taxi et ait toujours la même tarification. Quand ça part d'ailleurs, là ça pourrait être selon la tarification prévue individuellement par la Commission des transports.

M. Bordeleau: Alors, dans votre cas, mettons, les gens qui font partie de la Coopérative ont la même tarification? Les autres... Bien, oui ou non?

M. Boulet (Claude): Presque tous. Presque tous parce qu'on est 38, puis on est plus que ça, mais c'est pour l'aéroport. Pour l'extérieur de l'aéroport, on a d'autres tarifications qui s'appliquent. Mais, ça, c'est sur appel, ça fait qu'à ce moment-là le client peut au moins choisir et il est au courant des prix.

Ma crainte, c'est qu'éventuellement, s'il y a un poste de limousine au Casino de Montréal, bien, à ce moment-là, il peut y avoir des gens qui arrivent là avec toutes sortes de tarifications, puis le client ne saura jamais combien ça va lui coûter au bout de la run, pour se rendre chez lui, pour le même trajet.

M. Bond (Alain): Donc, ce qu'on vous soumet, c'est peut-être de faire une distinction quant à la tarification, à savoir si la limousine part d'une ligne d'attente ou si c'est par un arrangement pris avec le client qui appelle au bureau pour dire: Moi, je voudrais avoir une limousine pour me rendre à Québec, pour me rendre n'importe où.

Quand il part d'une ligne d'attente — peu importe où est cette ligne d'attente là; présentement, il n'y en a qu'à l'aéroport de Dorval, il pourrait y en avoir d'autres, possiblement — le client devrait faire face à une tarification uniforme parce qu'il n'est pas en mesure d'aller négocier, d'aller choisir sa tarification, alors que, s'il est à son bureau et qu'il appelle pour réserver une limousine, il pourra voir quels sont les prix chargés par un indépendant conformément à sa tarification, combien charge Limousines Mont-Royal, combien charge Limousines Montréal et faire un choix, ce qu'il ne peut pas faire sur une ligne d'attente. Est-ce que c'est suffisamment clair?

M. Bordeleau: Oui, oui, ça va, là, parce qu'en fait j'avais justement une note à la page 9 du mémoire, où vous dites: «Il y a présentement 51 véhicules utilisant ce poste. Tous peuvent avoir une tarification différente. Il est inconcevable qu'un client paie un prix différent pour un même service à partir d'un même poste.» Alors, c'est ce à quoi vous faites référence.

M. Boulet (Claude): Me permettez-vous de vous transmettre ce...

M. Bordeleau: Vous pouvez le déposer à la commission, puis ce sera distribué par la suite.

À la page 9, est-ce que vous pourriez m'expliquer un peu plus le rationnel qui est en arrière de votre position concernant la nouvelle proposition 36? Vous nous dites, essentiellement: «Les titulaires de permis à 5 000 \$ — on parle des permis de grand luxe, là — doivent acheter et spécialiser à l'intérieur d'un délai de deux ans un permis de taxi des agglomérations de la CUM ou de la CUQ pour continuer leur opération. Tous les nouveaux titulaires devront obtenir le droit de spécialiser un permis de taxi régulier de ces agglomérations pour opérer une limousine de grand luxe valable pour la province de Québec.»

M. Boulet (Claude): Ce qu'on aimerait faire, c'est avoir la même approche pour les limousines régulières que les limousines berlines, on voudrait qu'il y ait exactement la même approche et le même cheminement pour les grand luxe. Et comme, en proposition, avant, on a parlé que le travail, il est à Montréal, à Québec et peut-être dans la Communauté urbaine de l'Outaouais, bien, à ce moment-là, les véhicules, ils prendront des taxis, ils enlèveront les taxis. Puis là les gens de limousines se plaignent qu'ils doivent payer 5 000 \$. Bien, ils auraient exactement la même opération que nous autres à faire, c'est-à-dire payer les frais de l'opération d'un taxi régulier.

Là, présentement, il y a des problèmes aussi au niveau du grand luxe. Moi, j'ai vu, le printemps passé, au 31 mars, ils ont décidé de ne pas renouveler leur 5 000 \$, mais ils avaient collecté des dépôts d'un peu tout le monde, des graduations puis des mariages. Là, les gens nous appelaient en catastrophe pour avoir un service à la dernière minute. Parce que, si ça avait été un permis de taxi, bien, au moins, il est obligé de rester dans le décor, il est obligé d'avoir un certain suivi parce que le permis a une valeur, le permis d'agglomération de communauté. C'est ça, puis ça serait une approche simple vu que ça serait la même approche que nous on fait déjà.

M. Bond (Alain): Voyez-vous, présentement, le grand luxe s'est détaché, finalement. C'est quelque chose à part.

M. Bordeleau: Oui, oui, oui.

M. Bond (Alain): D'accord? Alors que la norme retenue par le législateur depuis les amendements à la loi, l'article 18.1, maintenant, les taxis et les limousines berlines, on part du marché du taxi et on spécialise un taxi. Donc, on retire un taxi régulier pour en faire un taxi spécialisé. Et ça veut dire que, donc, il y a toujours un permis de taxi qui continue à suivre, et la valeur est toujours la valeur de ce permis de taxi là.

Ce qu'on suggère, c'est que pour la grand luxe ça soit la même logique qui soit suivie. Donc, on maintient l'équilibre sur le marché du transport, on fait en sorte

également que le grand luxe soit rattaché à un permis de taxi, donc une certaine pérennité dans le temps et un contrôle également. C'est la proposition qui est faite. Ça permet, dans ce cadre-là, effectivement, de revoir ce prix de 5 000 \$ qui est décrié par les gens de l'industrie du grand luxe, et on maintient l'équilibre sur le marché.

• (12 h 20) •

M. Bordeleau: Les limousines, quand vous faites du transport — mettons Dorval—Centre-ville, c'est fixé, et tout ça — quand vous allez sur d'autres distances qui sont négociées, à ce moment-là, le montant que vous chargez, est-ce qu'il varie selon la distance, ou si c'est normalement le même montant, à peu près, au kilomètre, ou, si la distance est plus longue, bien, là, le prix va baisser, ou...

M. Boulet (Claude): Notre marché, c'est un marché de longue distance. Nous considérons que nous avons les véhicules pour la longue distance, puis le déplacement par automobile, urbain, on considère aussi que c'est un marché de taxi. Ça fait qu'on a chacun, comme ça, nos marchés. Donc, quand on s'en va à l'extérieur de la ville, on ne garde pas les mêmes ratios. Le ratio va en s'amenuisant. On a un graphique, je crois, qui montre exactement l'écart qui se creuse. Mais, comme on considère que c'est notre marché, la longue distance, j'ai une Cadillac neuve, il me semble que le véhicule est pour ça.

Moi, ce que je charge pour venir à Québec, c'est ma tarification personnelle. On n'a pas déposé une tarification collective, à ce moment-là. Donc, le client, il ne peut nécessairement négocier, mais il peut appeler pour savoir combien je charge, moi, pour aller là puis combien mes collègues chargent. Ils ont généralement tous des prix rattachés à ça, quoique lors de leur spécialisation il y a des artisans qui n'ont déposé que le strict minimum, donc qui disaient: Moi, je vais charger minimum 1,8 fois le taux horaire du taxi. Donc, eux, ça laisse de la marge pour négocier tout, puis là c'est très flou, ce domaine-là. Ça fait que ce qu'on demande aussi là-dedans, c'est que, lors de la spécialisation, bien, qu'au moins le titulaire ait à donner des prix pour au moins une trentaine d'endroits qui sont régulièrement demandés par ses clients.

M. Bordeleau: Mais pourquoi vous dites que la longue distance, c'est votre domaine à vous autres plus que... Pourquoi ce n'est pas le domaine du taxi? J'essaie de comprendre. Pourquoi le taxi ne pourrait pas envisager lui aussi que, s'il a une chance de prendre des longues distances, ça fait aussi partie de son travail et puis du...

M. Boulet (Claude): Le véhicule. Le véhicule. Il est beaucoup plus confortable d'être dans une Cadillac pour de longues heures que d'être dans un véhicule qui est...

M. Bordeleau: Non, non, indépendamment du choix, là. Je suis d'accord, il y a une question de choisir le véhicule, mais, je veux dire, de penser que c'est normal que ça appartienne aux limousines... C'est tout aussi

normal de penser que ça pourrait appartenir aux taxis si quelqu'un veut faire...

M. Bond (Alain): Pour être plus précis, peut-être, effectivement, que le véhicule-taxi et le détenteur d'un permis de taxi peuvent faire de la longue distance. Ce que l'on voulait dire tout simplement, c'est que notre compétition est davantage, entre le taxi et la limousine, entre Dorval et le centre-ville, alors que plus on s'éloigne, plus les taxis le font moins, dans les faits, factuellement. Le taxi est davantage requis à l'intérieur des centres urbains. Plus on va loin, moins la compétition avec le taxi existe, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas des taxis qui font de la longue distance.

M. Boulet (Claude): Notre produit est plus facile à vendre pour la longue distance, finalement.

M. Bordeleau: Ça va.

Le Président (M. Gagnon): Messieurs, on vous remercie de votre présentation. J'ajourne les travaux de la commission sine die.

(Suspension de la séance à 12 h 23)

(Reprise à 15 h 19)

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, nous allons tour à tour rencontrer les groupes suivants: d'abord, la ville de Hull; ensuite, la municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup, Comité transport; et, par la suite, des individus, MM. Emilio Muzzo et René Pluviose.

• (15 h 20) •

Comme je vois que les représentants de la ville de Hull sont déjà sur place, bienvenue, messieurs. Et, M. le maire, je vous invite à nous présenter la personne qui vous accompagne, pour les fins du *Journal des débats*, en vous indiquant que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires, et, par la suite, nous pourrions débiter les échanges avec les députés.

Ville de Hull

M. Ducharme (Yves): Merci, M. le Président. Membres de la commission, il me fait plaisir d'être devant vous cet après-midi et de saluer l'initiative du gouvernement de faire en sorte que l'on prenne un temps de réflexion sur une industrie qui est fort importante au niveau touristique, celle du taxi.

Je vous présente la personne qui est à ma droite immédiate, Me Pierre Dallaire, du bureau d'avocats Beaudry Bertrand, bureau qui est chargé de voir à la bonne destinée juridique de la ville de Hull. Alors, il nous fait plaisir, comme je le soulignais, d'être devant vous. Pour les 15 minutes dont je dispose, je n'ai pas l'intention d'entrer dans un débat technique par rapport à l'application des lois et des règlements relatifs à l'industrie du taxi mais plutôt de vous faire part de certains commentaires à l'égard de cette industrie, comme je le soulignais, qui est fort importante pour nous.

Peut-être pour vous permettre de visualiser un peu le contexte dans lequel nous avons à agir, nous, à la ville de Hull, la ville de Hull est la ville-centre de l'Outaouais, une agglomération de 225 000 personnes située face à la capitale nationale dans une agglomération de 1 000 000 de personnes.

Alors, contexte aussi où la fonction publique, telle qu'à Québec, est fort importante, près de 35 000 emplois reliés à la fonction publique, 4 000 000 de visiteurs annuellement, près de 3 000 000 de visiteurs seulement au Casino de Hull. Alors, simplement pour vous démontrer qu'il ne s'agit pas ici d'une municipalité située soit au Centre-du-Québec, à une population équivalente de 65 000.

Alors, lorsqu'on a su que ce gouvernement avait l'intention d'étudier ou d'analyser l'industrie du taxi, on a cru bon, d'une part, de rédiger le présent mémoire qui est devant vous, mais aussi de vous faire part des points sur lesquels ce gouvernement devrait s'attarder, notamment la formation des chauffeurs de taxi, car tous reconnaissent que le premier ambassadeur ou la première ambassadrice d'une région, d'une province ou d'une destination, c'est bien souvent le chauffeur de taxi qui nous accompagne dans notre premier déplacement, après nous avoir fait monter à bord à l'aéroport, au terminus d'autobus ou à notre lieu de travail.

Force est de reconnaître que, présentement, par rapport aux autres grandes destinations mondiales, le Québec n'est pas dans la meilleure des positions. On a une industrie qui, pour toutes sortes de raisons, dispose d'un service qui parfois est excellent, parfois est médiocre, avec une flotte de véhicules qui sont parfois très adéquats et parfois très désuets, avec des chauffeurs qui sont à quelques reprises des professionnels de l'industrie et à d'autres des gens qui sont en transit entre l'assurance-chômage et le bien-être social.

Alors, la position qu'on veut faire valoir à la commission, c'est qu'il va être important, dans le cadre de cette réforme-là, de pouvoir rehausser le standing relatif aux chauffeurs de taxi. J'ai énormément de respect pour ces hommes et ces femmes qui travaillent très dur pour les dollars qu'ils gagnent au bout de la semaine. Chez nous, on vit dans une situation, aussi, de monopole: 84 permis de taxi sont détenus par la même entité juridique, sous deux bannières, deux raisons sociales, soit Crown et Regal. Ces taxis ou ces permis de taxi, les véhicules sont loués. Les coûts hebdomadaires sont, pour un tarif à la semaine, de 540 \$, dans un cadre où les chauffeurs ont

peu ou pas de choses à dire: on leur fournit un véhicule, ils travaillent sans ou avec une très minime protection et doivent se concentrer en tout premier lieu à pouvoir payer leur loyer.

Est-ce que c'est un système qui permet à la personne de se valoriser? Non. Est-ce que c'est un système qui permet au chauffeur qui veut en faire une profession de pouvoir aspirer à un meilleur standard de vie? Non. Est-ce que le rôle de ce gouvernement est de faire en sorte de stimuler l'entrepreneuriat? Je crois que la réponse, c'est oui.

On regarde, dans d'autres grandes destinations, Londres, Tokyo, Milan, quel est le statut que l'on reconnaît aux chauffeurs de taxi. Pour la plupart, ils gagnent leur vie, ce sont des chauffeurs depuis plusieurs années, ils ont élevé leur famille et sont devenus des citoyens avec un standard de vie fort acceptable. Je pense que, dans le cadre de cette réforme-là, le gouvernement devrait faire en sorte d'en arriver à une réglementation et à une législation qui favorisent, d'une part, le client, d'autre part, le travailleur ou la travailleuse, celle qui occupe le poste de chauffeur.

On remarque aussi que la législation actuelle fait en sorte d'augmenter la spéculation, la valeur spéculative des permis de taxi de par leur rareté. Chez nous, il est presque impossible d'acquiescer un permis de taxi étant donné, un, d'une part, qu'il y a un quota, il y a un moratoire sur l'émission des permis de taxi: on a 84 taxis pour une population de 65 000. On sait que le ratio actuel est de un pour 1 000, mais dans un cadre outaouais ou dans un cadre régional, on devrait avoir plus de permis de taxi parce que la population est flottante à Hull. On parle d'une population de 65 000, de citoyens. Le soir, lorsque les gens dorment, il y a 63 000, 65 000 citoyens à Hull, mais le jour, quand tout le monde est au bureau, tout le monde a à se déplacer, c'est plus une population flottante qui fait gonfler la population à 100 000, 110 000 de population, si bien qu'il y a énormément de maraudage du côté des taxis ontariens. Et, étant donné qu'il y a une rareté au niveau des inspecteurs, il y a beaucoup de chauffeurs, chez nous, qui se plaignent de perdre des voyages par l'entremise des chauffeurs de taxi du côté ontarien.

Alors, je pense qu'il va être important de pouvoir stimuler ou de pouvoir encourager les chauffeurs à suivre des cours de formation. Pour l'instant, le cadre législatif fait en sorte qu'il n'y a aucun incitatif pour les propriétaires de permis de taxi à donner de la formation à leurs chauffeurs, d'une part, parce que le premier intérêt des compagnies de taxis, c'est de récolter les loyers. Qu'un chauffeur soit bon ou pas bon, ça importe peu, que la voiture soit belle ou désuète, ça importe peu. Ce qui importe, c'est d'avoir le 540 \$ au bout de la semaine. Est-ce que le chauffeur est capable de payer ça? Si la réponse, c'est oui, il continue à se promener en taxi. Si la réponse, c'est non, on change de chauffeur. Est-ce que ça, ça rend service aux citoyens puis aux utilisateurs? La réponse, c'est non.

D'autre part, il y a tous ces chauffeurs qui désirent aspirer à un standard plus élevé, qui ont le goût d'en faire

une profession. Présentement, la spécialisation des permis de taxi spécialisé à 5 000 \$ pour le permis, après avoir transformé un permis de taxi en permis de taxi spécialisé, fait en sorte de priver le chauffeur de passer d'une voiture, une Plymouth avec l'enseigne sur le toit à une berline de luxe. Parce qu'on ne parle pas des grandes limousines allongées, là, mais pour passer à une berline de luxe présentement, il faut transférer un permis de taxi. Alors, il n'y en a pas de permis de taxi disponible, puis ces permis de taxi là, lorsqu'ils sont disponibles, ils s'échangent à 85 000 \$ à 100 000 \$. Les chauffeurs de taxi sont incapables présentement d'aller chercher le financement, d'une part.

D'autre part, on favorise l'échange des permis de taxi au noir. Ceux qui sont capables d'avoir du financement facilement sont capables d'aller chercher les 85 000 \$, mais un chauffeur de taxi, lorsqu'il cogne à la banque, les méthodes de financement actuelles ne permettent pas l'acquisition de ces permis de taxi là. Alors, ça, c'est la première difficulté. La deuxième, c'est qu'il n'y en a pas, de permis. Et là on dit à un chauffeur de taxi qui a travaillé pendant cinq ans, 10 ans dans l'industrie: Il est tout à fait impossible de penser que tu vas pouvoir avoir un jour une berline, de te promener en Crown Victoria puis de desservir une clientèle d'affaires qui cherche justement ces services-là. Parce que je dis souvent aux chauffeurs de taxi: Vous êtes les derniers chauffeurs privés, parce que dans l'industrie présentement, dans le secteur public, on le sait, avoir un chauffeur privé, socialement, ce n'est pas accepté. Cependant, les chauffeurs de taxi sont, à bien des égards, les vrais professionnels du métier. Ils sont des chauffeurs privés. Et il y en a certains qui veulent donner un service, qui sont prêts à ouvrir la porte, à apporter le parapluie, à être sur place quand on le demande, à être là à temps, à attendre, mais le système actuellement ne favorise pas cela, surtout en région frontalière où il en coûte à peu près un peu moins de 800 \$ par année pour avoir le même type de service en Ontario. On se retrouve dans une position où les chauffeurs qui, chez nous, veulent devenir des professionnels de l'industrie ne peuvent pas le faire, d'une part parce qu'il n'y a pas de permis, d'autre part, à 5 000 \$, c'est dérisoire. Et, troisièmement, du côté ontarien, il y a tout un maraudage parce que le permis est à 800 \$.

• (15 h 30) •

Dans le mémoire, on indique que le moratoire, on le favorise dans la mesure où on n'a pas encore consolidé les territoires et qu'il ne faut pas ouvrir la machine et émettre un nombre illimité de permis spécialisés de taxi ou avoir une autre catégorie. Parce que je pense que, là, on ne devrait pas calquer ça sur le permis de taxi. On favorise la création d'un autre permis.

Et peut-être que le gouvernement pourrait réfléchir pour faire en sorte que, pour avoir justement ce permis spécialisé, on devrait avoir fait un stage, entre guillemets, dans l'industrie du taxi. Après avoir fait son expérience, fait une formation, fait deux, trois ans dans l'industrie du taxi, dans le taxi régulier, qu'on puisse venir cogner à la

porte puis dire: Moi, je veux un permis de travail, j'ai le goût de devenir entrepreneur, j'ai le goût de partir à mon compte. Je n'ai pas besoin du dispatch, j'ai une clientèle, je suis capable de me financer, je veux acheter une voiture ou la louer puis je veux faire du taxi spécialisé. On va favoriser l'entrepreneurship. Ceux qui veulent devenir des vrais professionnels de l'industrie vont le devenir, et ceux qui se complaisent ou qui sont heureux comme employés, bien, ils peuvent continuer à travailler pour le taxi régulier.

Formation des chauffeurs. Il est inconcevable qu'on ait des gens qui ne connaissent pas le milieu, qui ne s'intéressent pas au milieu, qui ne parlent pas la langue. Chez nous, dans un secteur frontalier, il est important que les gens possèdent une maîtrise, un, du français, deuxièmement, qu'ils soient capables de répondre à une clientèle anglophone, et aussi qu'ils soient capables de connaître l'endroit dans lequel ils vont travailler: les sensibiliser aux activités, aux festivals, aux activités économiques, aux congrès, aux emplacements de choix.

Au niveau interfrontalier, on a des problèmes. Chez nous, il n'y a pas seulement dans le domaine de la construction où on a des problèmes. Face à la capitale, un chauffeur, présentement, chez nous, ne peut pas aller chercher un client à l'aéroport international d'Ottawa parce que c'est dans la ville de Gloucester et c'est Gloucester qui émet les permis. En permettant la spécialisation ou un permis spécialisé, il serait accepté. Parce qu'on n'accepte pas les taxis réguliers parce qu'ils n'ont pas un permis de Gloucester, mais les limousines ou taxis spécialisés, les TS, eux ont droit de venir prendre les clients à l'aéroport. Alors, je pense que le gouvernement va devoir aussi entamer avec son homologue des Transports en Ontario des discussions pour permettre à nos chauffeurs de gagner leur vie et de desservir une clientèle qui a à se rendre du côté québécois. Présentement, si quelqu'un arrive à Ottawa, veut aller à Buckingham, il doit prendre un chauffeur de Gloucester qui, à bien des égards, ne parle pas la langue.

Alors, le message, en conclusion, M. le Président, MM. les membres de la commission, c'est de faire en sorte que ce gouvernement favorise l'entrepreneurship, permette à des chauffeurs d'avoir une dignité, une protection, d'être protégés. On sait que ceux qui louent les taxis, on n'a pas de contrat. Dans le document, vous favorisez un contrat écrit, mais il faudrait aussi protéger le chauffeur. Présentement, le chauffeur, lorsqu'il doit faire réparer sa voiture, pour bien des gens la voiture est là, mais il ne fait aucun transport, il n'y a pas d'argent qui rentre puis il est un peu à la merci de celui qui loue la voiture. Mais il faut que le Québec soit capable de rentrer dans les grands courants de transport par taxi dans les grandes métropoles et soit capable de dire: Nous, on a des voitures avec un empatement suffisant, des chauffeurs qui sont bien vêtus, qui sont des professionnels qui sont dignes et qui sont bien formés, et permettre aussi à ceux qui veulent aspirer à une profession, à une carrière dans l'industrie du taxi de le faire et de ne pas se sentir contingentés, pénalisés. On ne légifère pas sur le nombre

de barbiers dans une ville, on ne légifère pas sur le nombre de commerces de détail, on dit aux gens: Vous avez le goût de vendre des robes, ouvrez votre magasin, prenez le risque; si ça fonctionne, vous en vendrez. Pourquoi est-ce qu'il faut freiner l'élan des gens qui veulent en faire une vraie carrière?

Alors, c'est dans ce sens-là qu'on a voulu intervenir. Pour ce qui est des questions, je suis disposé à y répondre. Ça ne se voulait pas une intervention de spécialiste, je ne suis un spécialiste de l'industrie du taxi, mais je pense qu'on est capable de donner un bon service à nos citoyens, de bien accueillir nos touristes et aussi de permettre à ces hommes et ces femmes qui veulent gagner leur vie de la gagner dignement, et que ça ne soit pas vu comme un stage entre le bien-être social et l'assurance-chômage. Merci, M. le Président.

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

M. Baril (Arthabaska): Merci, M. le Président. Je vous remercie d'abord d'avoir tenu compte de vos propres suggestions, de la situation également, d'avoir décrit la situation que vous vivez dans la région de Hull.

Et, vous savez, ici, au Québec, bien entendu, la responsabilité d'émettre des permis de taxi, la gérance des taxis relève du gouvernement du Québec, pendant qu'en Ontario c'est au niveau local, c'est les municipalités. Vous proposez, vous suggérez qu'il devrait, oui, y avoir des ententes entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario, mais ne pensez-vous pas que, puisque les responsabilités ne sont pas dévolues au même organisme, ce serait difficile? Tandis que, dans la proposition qu'on fait dans le livre vert, justement, on suggère ou on propose que cette même responsabilité là soit dévolue en région, soit aux communautés urbaines ou aux MRC dans les régions. Pensez-vous que ce serait plus facile pour vous autres de pouvoir signer des ententes avec la ville d'Ottawa, probablement, pour des échanges de... je ne sais si on peut dire, de services, en tout cas, qui permettent aux taxis d'aller desservir les deux clientèles, si je peux le définir ainsi?

M. Ducharme (Yves): Bien, votre intervention est la nôtre. Si je peux vous référer à la page 10 de notre mémoire où on dit justement que ce transfert au niveau local serait le bienvenu dans la mesure où on a les moyens de le mettre en place parce que, si on compare le système actuel... Parce que, dans la réforme ou dans le document de consultation, on n'élabore pas sur les modes de financement, ce qui nous fait peur bien qu'on considère qu'il serait, de prime abord, préférable de pouvoir gérer localement. Quand on regarde les coûts qui sont reliés à l'exercice de ce pouvoir-là, ils sont énormes. La ville de Montréal débourse, bon an mal an, à peu près 1 500 000 \$ pour exercer cette juridiction, la Communauté urbaine étant la seule communauté urbaine qui a accepté de se voir attribuer ces pouvoirs-là. Parce que, sur simple demande, en fonction de la législation actuelle, on pourrait exercer le pouvoir.

On a fait faire des simulations par les gens de la Communauté urbaine de Montréal et, si les revenus qui sont de source locale, parce qu'il y a près de 4 000 permis dans la Communauté urbaine de Montréal, on récolte environ 1 000 000 \$ avec les coûts des permis et le reste, la ville de Hull et l'Outaouais récolteraient, bon an mal an, 21 233 \$. Ça ne paie même pas le loyer du local dans lequel l'entité serait appelée à exercer sa juridiction. Alors, on a fait faire des projections pour 2000, 2001, 2002: permis de travail, permis de taxi, les autres revenus, on en a, en 2002, pour 33 060 \$. La Communauté urbaine de Montréal réalise un revenu net annuel de 15 000 \$ après avoir exercé tout ça. Bien, nous, je pense qu'on ferait tout un déficit. Alors, dans la mesure où la structure nous permet de bénéficier de subventions pour exercer cette juridiction-là, bien, on serait bien heureux. Mais, si c'est de transférer une charge supplémentaire à celles qu'on a déjà à assumer, avec les coûts qui sont engendrés, ça rend l'exercice difficile. Mais, au niveau théorique, on serait bien heureux de pouvoir le gérer localement.

M. Baril (Arthabaska): Oui, mais vous comprendrez que le gouvernement du Québec ne subventionne pas les ligues de taxis puis il ne subventionne pas les municipalités, la ville de Montréal pour gérer le taxi.

M. Ducharme (Yves): Mais, au niveau du mandat de la SAAQ, il y a déjà 125 000 \$ qui sont octroyés. Il y a des sources autres de revenus, là, mais c'est le nombre de permis. C'est parce que la structure qui doit être mise en place nécessite un minimum de revenus et, dans la structure actuelle, les revenus qu'on pourrait anticiper sont de 33 000 \$, alors qu'il y a quand même des salaires qu'on doit payer. Il y a presque 1 000 000 \$ en salaires qui sont payés à la Communauté urbaine de Montréal. Je ne vous dis pas qu'il faudrait fonctionner avec la même structure, mais, à tout le moins, ça va nous prendre un minimum vital.

M. Baril (Arthabaska): Vous avez parlé de la condition des chauffeurs de taxi. Je ne doute nullement — je n'ai pas à douter, d'abord — de ce que vous avancez au niveau de la condition de travail des chauffeurs de taxi. Vous avez dit, si ma mémoire est bonne ou les notes que j'ai prises sont correctes, qu'ils doivent payer 540 \$ par semaine, et il y a une étude qui est sortie ce matin aussi, ils sont obligés de faire de nombreuses heures. Il y a 84 permis de taxi pour la ville de Hull, à 100 000 \$ du permis, et vous préconisez d'augmenter le nombre de taxis.

• (15 h 40) •

Comment vous voyez ça, l'amélioration des conditions de travail des taxis? Avec 84 permis, vous me dites que les conditions sont... je ne sais pas si je peux dire désastreuses, je ne veux pas charrier non plus, mais elles sont difficiles. Les conditions de travail sont difficiles. Puis, en augmentant le nombre de permis à je ne sais pas combien, moi, 100, 110 ou je ne sais pas quelle limite ou comment vous voyez ça, comment la condition

de travail des chauffeurs de taxi pourrait s'améliorer s'il y a plus de permis encore, s'il y a plus de personnes qui offrent le service?

M. Ducharme (Yves): Ce qui rend leurs conditions de travail difficiles, ce n'est pas tellement la clientèle, c'est ce qu'ils doivent payer en location. J'ai des chiffres: 420 \$ aux 12 heures, ça, c'est pour six jours; 550 \$ pour 24 heures, un taxi de 24 heures. C'est des coûts de location. Si on permet à quelqu'un de devenir son propre entrepreneur, on voit que 90 % au Québec, 90 % des permis de taxi sont détenus par un seul propriétaire, 10 % des permis sont détenus par un propriétaire de plusieurs permis de taxi, plusieurs véhicules. D'une part, on ne favorise pas la levée du plafond de 20 permis par propriétaire parce qu'il ne faut pas susciter l'émergence de monopoles. Parce qu'une fois qu'on a le monopole c'est nous qui détenons... Un seul groupe détient tous les permis dans une région ou dans une ville, bien, il tient tout le monde par là où on pense.

Alors, chez nous, un chauffeur, il n'a pas le choix. S'il veut faire du taxi, il faut qu'il cogne à la porte d'une des deux raisons sociales qui sont détenues par le même groupe, puis on contrôle le prix de la location hebdomadaire et aux 12 heures. Si bien que, quand ces gens-là décident d'augmenter de 10 \$ ou 15 \$ par semaine le coût de location... puis on les oblige à mettre l'essence à la pompe de l'entreprise parce qu'ils ne peuvent pas mettre de l'essence n'importe où, ces gens-là; ils ne peuvent pas aller là où ça coûte 0,57 \$ ou ils ne peuvent pas sauver 0,03 \$ du litre, il faut qu'ils mettent l'essence à la pompe, en avant du stand.

M. Baril (Arthabaska): Mais, à 100 000 \$ du permis, là, pensez-vous que...

M. Ducharme (Yves): C'est la rareté.

M. Baril (Arthabaska): Je sais que c'est la rareté, mais pensez-vous que, si le gouvernement permet, autorise, là je vais dire un chiffre, 100 permis au lieu de 84, 16 de plus ou 20 de plus, pensez-vous qu'à 100 000 \$ ce ne sera pas les mêmes qui vont acquérir les mêmes permis pour faire encore plus d'argent sur ceux qui conduisent les véhicules?

M. Ducharme (Yves): C'est parce que, là, il n'y en a pas, de licence de disponible. Alors, si on en veut un, on va payer le prix qu'on commande. Et, lorsqu'il est commandé, c'est 100 000 \$. On est d'accord avec le fait. Et, dans la réforme, on préconise qu'éventuellement... il faut enlever la valeur spéculative par rapport au permis de taxi. Le permis doit être vu comme un droit de travail. Ça n'a aucun sens de demander à quelqu'un de payer 100 000 \$ pour acquérir un permis de chauffeur puis un permis de taxi avec le véhicule. Là on a créé une valeur à l'exercice d'un travail.

Alors, on préconise que, sur une base de quelques années, on puisse amortir ou régulariser la valeur parce

que, là, il y a des gens qui ont acquis des permis à 100 000 \$. Si, demain matin, ces permis-là ne valent plus rien, ils ont perdu le 100 000 \$. Alors, là, sur quelques années, qu'on puisse réduire la valeur aux livres de ces permis-là... C'est du fait que, quand il y a un permis qui se libère, on dit: Moi, j'ai un permis, il n'y en a pas d'autres. Si tu en veux un, ça va te coûter 100 000 \$.

Quand ces gens-là vont à la banque, ils se font dire: Chauffeur de taxi, ça a-tu du bon sens! Ils ne financeront jamais 100 000 \$. C'est qui qui est capable d'arriver avec 100 000 \$? Il y a des gens qui ont des facilités de financement.

M. Baril (Arthabaska): C'est pour ça qu'à Montréal ils ont créé une banque privée pour financer les permis.

M. Ducharme (Yves): Bien, à Montréal...

M. Baril (Arthabaska): Non, je sais bien... Je vais m'arrêter ici, M. le Président, pour laisser le temps à mes collègues de vous poser d'autres questions.

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

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le maire, de la présentation de votre mémoire. Je veux juste clarifier une chose au départ, là. Dans l'introduction de votre mémoire, vous nous dites: «En ce sens, les commentaires contenus dans le présent mémoire ont fait l'objet d'un examen commun avec la CUO pour tenir compte de la problématique régionale en matière de transport par taxi.» Est-ce qu'on doit comprendre que votre mémoire, c'est le mémoire, aussi, de la Communauté urbaine de l'Outaouais?

M. Ducharme (Yves): Non. On a consulté, mais ce n'est pas un mémoire qui a été entériné par la table de la Communauté urbaine. On a discuté au niveau administratif avec les gens parce que, dans le cadre d'une modification d'attribution des pouvoirs, c'est-à-dire, si on avait, nous, à exercer le pouvoir, on a consulté ces gens-là, on a voulu voir comment ils percevaient la problématique, mais ce n'est pas la position officielle de la Communauté urbaine.

M. Bordeleau: Mais ça va chercher quand même à peu près la perception de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

M. Ducharme (Yves): Je pense qu'il n'y a personne qui va s'élever contre les éléments qui sont énoncés dans le mémoire.

M. Bordeleau: O.K. Je veux revenir un peu sur un sujet que le ministre délégué a abordé, celui de la décentralisation ou le pouvoir régional. D'abord, dans votre mémoire, je pense que vous y faites référence à la page 3, et ce que vous dites est assez exact quand vous

dites que «le document de consultation est complètement silencieux sur la question de savoir qui supportera les coûts inévitables d'une telle gestion locale». Je dois vous dire qu'effectivement le gouvernement, dans son projet, a été plus rapide à faire des hypothèses de délégation de pouvoirs qu'à dire comment ça serait assumé et qui paierait les coûts.

Je dois vous dire aussi que, dans ce contexte-là, les gens du milieu municipal qui sont venus ici — je pense à l'UMQ qui est venue présenter un mémoire — ont les mêmes réserves et, essentiellement, ce qu'on nous a dit, c'est que, tant qu'il n'y aura pas un pacte fiscal d'établi, il n'est pas question de parler de décentralisation. On verra ça quand on verra clair dans tout le portrait.

Je pense aussi que vous avez été à même de constater, peut-être au cours des dernières semaines, qu'il y a quand même des discussions qui se font, avec des hypothèses. Et je dois vous dire qu'une hypothèse qui est loin d'être rejetée, c'est que le gouvernement voudrait bien transférer au niveau local ou régional la responsabilité, en gros, du transport en commun, toute la question du transport. On sait comment ça s'est fait dans le passé: les transferts des responsabilités, des fois, n'ont pas suivi nécessairement. Et je pense que c'est évident que, dans ce cas-là, ici, quand le gouvernement parle de décentralisation, évidemment, et comme vous le dites, il est assez silencieux sur les moyens financiers qui vont accompagner parce que, à toutes fins pratiques, il n'y en aura pas.

Alors, dans ce contexte-là, je pense que toute la question de la décentralisation, si éventuellement il devait y avoir une décentralisation en termes de transport en commun, ça doit se faire à l'intérieur d'un ensemble qui est le nouveau pacte fiscal Québec-municipalités. Ça serait dans ce contexte-là que ça pourrait être vu si c'est avantageux ou non et si les niveaux de gouvernement locaux ont les moyens de réaliser ces choses-là. Alors, je pense que la mise en garde que vous faites au début est tout à fait justifiée dans ce sens-là. Et je dois vous dire que je pense que le monde municipal est bien au courant et voit bien clair dans les hypothèses que le gouvernement soupèse actuellement pour se décharger d'une certaine responsabilité au niveau du transport en commun.

Je ne sais pas si vous avez des commentaires à ajouter là-dessus ou si... C'est plus une remarque que j'ai faite qu'une question que je vous pose, mais, si vous avez des commentaires...

M. Ducharme (Yves): Non. Je pense que ça va dans le même sens. On n'est pas prêts à accepter une juridiction qui ferait en sorte d'accentuer le poids fiscal qui est déjà commandé et auquel on doit, nous, répondre.

M. Bordeleau: L'autre question que je voudrais vous poser: Dans votre ville, à Hull, il y a... Bon, vous parliez tout à l'heure des limousines. Il y a combien de transports par limousine qui sont disponibles à Hull?

M. Ducharme (Yves): Un seul.

M. Bordeleau: Un seul?

M. Ducharme (Yves): Maestro Limousine.

M. Bordeleau: Une limousine.

M. Ducharme (Yves): Bien, une limousine...

M. Bordeleau: Un permis.

M. Ducharme (Yves): ...c'est-à-dire un transporteur spécialisé au niveau des limousines grand luxe, ce qui est utilisé par les collégiens, puis ceux qui sont à fêter, puis les mariages, puis ceux qui s'en vont aux funérailles.

M. Bordeleau: O.K. Puis les limousines berlines, les TS...

M. Ducharme (Yves): Il n'y en a pas.

M. Bordeleau: Il n'y en a pas. Puis, du côté d'Ottawa, ça se présente comment?

M. Ducharme (Yves): Bien, il y en a je ne sais pas combien. Je n'ai pas de nom, mais à 704 \$ pour l'obtention d'un permis... On le voit, il y a déjà un service, ce qu'on appelle un service V.I.P. à l'aéroport d'Ottawa, où on achète une voiture de luxe, sièges en cuir, puis on obtient sa licence puis on fait du taxi spécialisé. Puis ces gens-là viennent faire du transport chez nous.

M. Bordeleau: C'est ça. Ces gens-là vont chez vous pour faire les clients.

M. Ducharme (Yves): Au Casino de Hull, je ne vois pas beaucoup de limousines plaquées du Québec, puis je ne vois pas de TS du Québec, sauf celles qui viennent nous voir de Montréal et de Québec.

M. Bordeleau: À la page 4 du mémoire, on parle des taxis spécialisés. Vous dites: «...vise un marché différent et opère dans des conditions tout à fait distinctes du transport par taxi et il serait probablement plus facile de réglementer cette activité si elle était reconnue comme une forme de transport entièrement en marge du transport par taxi.» Bon. On a vu que, par exemple, dans la région de Montréal, ce qui s'est fait, c'est qu'il y a eu au-delà de 50 taxis qui sont des conversions de permis de taxi en TS.
• (15 h 50) •

M. Ducharme (Yves): C'est qu'il y avait trop de permis de taxi. En tout cas, mon explication, c'est qu'à Montréal il y avait trop de permis de taxi. On a voulu évacuer les permis de taxi, puis on a dit: Ça prend un permis de taxi pour transformer ça en berline. Mais, chez nous, ce n'est pas le cas.

M. Bordeleau: Non, mais ce que je veux dire, c'est qu'actuellement, dans la région de Montréal, ces

catégories-là sont quand même gérées sous les ligues. Que ce soit un TS ou un permis de taxi régulier, c'est quand même sous la responsabilité, par exemple, des ligues de taxis des agglomérations. Ici, vous autres, vous suggérez que ça soit en marge, que ça soit complètement en dehors. C'est quoi les avantages que vous y voyez, dans une hypothèse comme ça?

M. Ducharme (Yves): D'une part, là, je ne suis pas un spécialiste des ligues de taxis parce que, chez nous, il n'y en a pas. S'il y en a une, je n'en ai jamais entendu parler, alors, je serais très mal placé pour vous donner une explication rationnelle des ligues, mais c'est de faire en sorte que quelqu'un qui veut sortir de... Moi, j'appelle ça quasiment les esclaves modernes. Les chauffeurs de taxi, chez nous, ce sont des esclaves modernes. Ils travaillent pour quelqu'un puis, si tu n'es pas content, tu t'en vas ailleurs. Va-t-en à l'aide sociale ou va faire d'autres choses, va vendre des souliers. Tu n'as pas un mot à dire.

Mais il y a des gens qui sont des professionnels de l'industrie. Certains se complaisent dans ce milieu-là, d'autres veulent aspirer à d'autres choses, mais ils doivent convertir un permis de taxi qu'ils ne détiennent pas. Alors, soit ils s'en vont en Ontario parce que, pour certains, là, le réflexe, ça serait de s'en aller en Ontario, d'acheter une Crown Victoria, d'aller chercher le permis à 704 \$ puis de venir chercher le client du côté du Québec — mais, ça, ça ne favorise pas l'entrepreneuriat du côté du Québec — ou de déménager dans d'autres régions, à Montréal, d'acheter une licence TS à Montréal ou à Québec.

Je regarde, ici, à Québec, je fais affaire avec une entreprise typiquement québécoise. C'est un jeune entrepreneur de 35 ans qui est maintenant propriétaire de quatre permis, qui a un TS, qui a des taxis réguliers, qui a des petites wagonnettes. Lui, c'est un entrepreneur. Il a des chauffeurs qui sont salariés, qui sont bien formés et qui font du déplacement de touristes. C'est ça. Moi, j'aimerais avoir le même type de pattern qui permettrait à nos gens de chez nous de faire ce qui est fait ici.

Mais, quand on demande à ces gens-là d'investir, de prendre un permis de taxi, il n'y en a pas, chez nous. Alors, on les condamne à l'immobilisme puis au découragement. Puis ça donne quoi de se former quand tu es pris à payer le même montant, 540 \$ par semaine, alors que ces gens-là pourraient payer le même montant, mais mensuel, pour avoir une voiture de luxe et donner un service adéquat à une clientèle qui recherche ce type de service là?

M. Bordeleau: Alors, ça va, M. le Président, j'ai terminé. Je vais laisser la parole ensuite à mon collègue le député de Hull et porte-parole en matière d'affaires municipales.

Le Président (M. Lachance): Très bien. M. le député de Hull.

M. Cholette: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Avec le consentement des collègues en vertu de l'article 132.

Une voix: ...

M. Cholette: Pardon? Vous ne savez pas?

Le Président (M. Lachance): Allez-y, allez-y.

M. Cholette: Je vais être doux. Merci, M. le Président. M. le maire et Me Dallaire, je suis très content de vous voir ici. C'est la première fois depuis l'élection que j'ai la chance de m'asseoir à la même table que vous, M. le maire, M. Ducharme, avec qui j'ai siégé pendant six ans à la table du conseil. Alors, ça nous fait bien plaisir de vous voir ici, M. le maire, d'autant plus qu'on est à quelques jours d'une élection municipale. Alors, de prendre le temps de venir à Québec pour débattre d'un projet de loi alors qu'on est dans la dernière semaine d'une élection, il faut le faire. C'est parce que le dossier nous tient à coeur lorsqu'on est maire d'une municipalité et qu'on décide de laisser la cabale pour venir défendre un dossier. Alors, c'est tout à votre honneur, M. le maire, et bonne chance pour dimanche prochain.

Je veux vous dire que vous avez été très lucide, M. le maire, de dire tout haut, dans un mémoire, que ça serait une bien bonne idée d'avoir la responsabilité du taxi, mais que vous avez peur. Vous avez peur de voir cette responsabilité transférée sans pour autant voir les sommes d'argent venir. Considérant votre expérience, M. le maire, avec le pelletage qu'on a déjà vécu à la ville de Hull, vous le savez comme moi que la ville de Hull donne au gouvernement du Québec, à même les impôts fonciers, 2 000 000 \$ pour soi-disant compenser un déficit zéro, 2 000 000 \$ provenant des taxes foncières, provenant d'un calcul qui n'est pas du tout basé sur la richesse mais sur un immeuble qui est évalué. C'est la pire des façons de taxer pour aider au social, et tout le monde municipal le comprend, sauf le gouvernement du Québec. Mais, M. le maire, cela étant dit, vous savez très bien que cette responsabilité serait une bonne idée.

Mais, M. le maire, l'élément sur lequel je pense que je voudrais surtout vous entendre, c'est... et ma compréhension, c'est à cet effet. Le problème de notre industrie du taxi, il est réel, dans l'Outaouais, dans Hull, mais le problème relève surtout du fait que c'est un monopole. Et, si ce n'était pas le cas, il y aurait d'autres possibilités, d'autres façons d'arranger les choses.

Alors, ma première question, ça serait sur le monopole. Comment est-ce que vous voyez ça, concrètement? Comment est-ce qu'on peut faire autrement, présentement, avec les 84 licences? La plupart sont détenues par la même entreprise. Est-ce que vous auriez des solutions à nous proposer pour régler demain matin le problème des monopoles? Je reviendrai par la suite, M. le Président.

M. Ducharme (Yves): Bien, je pense qu'il y a une disposition qui prévoit que, lorsqu'il y a un transfert des

actions ou de la propriété, lorsqu'il y a une transaction dans une entreprise qui bénéficie de droits acquis, normalement, elle doit se départir de tant de permis. Ça serait facile de dire: On doit forcer l'entreprise à se départir de ces permis-là, mais je pense qu'on ne rendrait service à personne. Et je ne suis pas convaincu que de les forcer à se départir des permis améliorerait notre situation, parce que c'est toujours de savoir à qui ça va bénéficier puis dans quelles mains ça va retomber.

D'une part, de pouvoir permettre l'émission de nouveaux permis, de mettre fin au moratoire dans le secteur de Hull, de consolider aussi le territoire de l'Outaouais urbain: Aylmer, Hull et Gatineau... Parce que force est de concevoir aussi qu'Aylmer se développe bien. Je vois le député de Pontiac, M. Middlemiss et, bon... Dans le territoire d'Aylmer, je n'ai pas en mémoire le nombre de permis, mais je pense que c'est cinq ou six permis, peut-être un peu plus, mais je ne l'ai pas. Buckingham, Masson, Angers et Gatineau, quand on regarde l'état du taxi aussi dans ces villes périphériques à Hull, ce n'est pas encore le même standard qu'à Hull, et Hull n'a pas le standard international. Pouvoir émettre de nouveaux permis, suivant des règles à déterminer, pourrait peut-être permettre de diluer temporairement la mainmise des permis parce que, tant qu'on est propriétaire de tous les permis, on n'a pas avantage à mettre sur le terrain des wagonnettes. J'ai eu des rencontres avec les propriétaires. On a besoin, pour desservir la clientèle touristique, d'avoir une wagonnette de transport, il n'y en a pas. On commande des voitures... Bon, il y a de petites voitures qui ont fait leur millage ou qui sont jeunes en âge mais qui ont l'air du diable — excusez-moi l'expression — puis c'est déjà mieux que ce qu'on retrouve ailleurs. Mais je pense que, si on veut se démarquer comme destination touristique, je pense que, le Québec, si on veut passer la page du troisième millénaire, c'est de faire en sorte qu'on soit capable d'avoir des voitures qui sont adéquates. Là, on ne stimule personne à avoir des voitures luxueuses. Ça ne vaut pas la peine, l'important, c'est de payer son loyer.

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

M. Cholette: Pour poursuivre, M. le maire, juste pour bien comprendre, c'est peut-être plus un commentaire qu'une question parce que la question des TS est bien importante. Je ne sais pas si mes collègues ont bien saisi la nuance que vous avez faite à l'effet qu'ailleurs au Québec on peut avoir des TS, il n'y a pas de trouble d'abord qu'on transfère une licence de taxi. L'objectif de la législation, c'était pour diminuer le nombre de taxis de Montréal. On a dit: Si tu as une licence de taxi, viens changer ça pour un TS. Puis, dans le fond, tout le monde est content, on crée le TS, taxi spécialisé, puis on diminue le nombre de taxis, donc, ça va mieux pour l'industrie.

Ce qui était bon pour Montréal n'est pas bon ailleurs, et surtout pas bon chez nous quand on a un monopole. Parce que le monopole... il n'y a personne qui veut se débarrasser d'une licence pour la transférer en TS,

d'où le vide. Puis c'est ce que vous nous expliquez dans le mémoire, qu'il y a le taxi ordinaire, avec tous les problèmes que vous nous avez énumérés avec le monopole, puis il y a la grande limousine, le «stretch» qui existe présentement, puis, ça, ça n'était pas un prérequis pour le transfert. C'est ma compréhension, tout au moins, M. le maire. Le problème, c'est dans le milieu... Mais, vous vouliez dire, c'est que dans le milieu... Mais, malheureusement, présentement, on n'a pas cette place-là dans la ville de Hull, on l'a ailleurs au Québec. Avez-vous une suggestion pour nous là-dessus, M. le maire?

M. Ducharme (Yves): Bien, si on crée une nouvelle catégorie de permis, on va pouvoir permettre à tous ceux que je considère les esclaves de l'industrie, qui sont pris dans leur siège puis ne peuvent pas dire un mot... Qu'on ouvre le marché des TS, et là ça deviendra des entrepreneurs, des professionnels de l'industrie qui n'ont pas besoin d'avoir un dispatch ou d'avoir quelqu'un qui leur donne des voyages. Ils ont une base de clientèle, ils sont capables de faire leur promotion, ils ont le goût de s'investir dans l'industrie. Ils vont s'en aller puis ils vont venir chercher les licences de TS. Puis là on va tranquillement transférer ces gens qui ont fait leurs classes dans l'industrie du taxi ordinaire, ils vont devenir de vrais chauffeurs, des chauffeurs de qualité, puis avec eux on va pouvoir travailler pour la formation, on va pouvoir travailler sur la question de la connaissance du milieu, on va pouvoir les inciter à devenir de véritables ambassadeurs.

• (16 heures) •

En tout cas, avec le peu d'expérience que j'ai dans ce domaine-là, moi, je vois ça comme ça. Si on veut briser le monopole chez nous, ouvrons les TS, réduisons les coûts d'acquisition du permis, 1 000 \$ par licence, puis là on leur dit: Vous devez avoir la voiture la plus luxueuse, pas du fabricant mais de la marque, puis vous devenez vos propres entrepreneurs. On va créer de l'emploi. Ces gens-là vont investir, vont aller acheter des véhicules puis ils vont devenir des gens productifs qui vont donner un service de qualité à tous ceux qui viennent nous visiter.

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

M. Deslières: Oui, je vais me limiter, M. le Président, parce que M. le ministre vient de m'indiquer qu'il avait d'autres questions. M. Dallaire, M. Ducharme, bienvenue. M. Ducharme, plaisir de vous revoir.

M. Ducharme (Yves): Le plaisir est pour moi.

M. Deslières: Vous avez introduit votre propos, votre présentation en commençant par parler de la formation, propos qui a été à peu près tout au long de nos audiences, à travers plusieurs mémoires, plusieurs groupes de divers horizons sont venus nous dire, nous réclamer: Écoutez, il y a un besoin de formation. Vous avez

mentionné tout le côté ambassadeur des chauffeurs de taxi. Il y a bien sûr ce côté-là, mais il y a aussi le côté chauffeur accompagnateur pour toute une clientèle qui a des besoins spécifiques. Et on connaît toute l'importance que d'autres pays accordent à la formation. Et on est même venu nous dire ici, certains groupes nous ont dit: Écoutez, il n'y a pas juste la formation de base — ça, ces données-là et d'autres facettes, on n'entrera pas dans les détails — mais également cette formation continue. On ne peut pas laisser des gens qui travaillent dans une industrie pendant 10, 15, 25, 30 ans sans que ces gens-là reçoivent des informations, de la formation complémentaire tout au long de leur vécu, de leur travail dans cette industrie. Et dans ce sens-là, vous allez vraiment dans une tendance lourde, parce que je dois vous indiquer que, s'il y a quelque chose dont la réforme doit tenir compte, c'est ce besoin de formation, juste pour vous rassurer, M. Ducharme, M. le maire.

Deuxième élément, pour ne pas être trop long, je vais profiter de votre présence pour vous demander la qualité, l'âge des véhicules. On a eu toutes sortes d'échos, toutes sortes de presse, particulièrement du côté des véhicules de Montréal, de la zone métropolitaine. Chez vous, M. le maire, quel est l'état de cette flotte de véhicules? Peut-être, là, si vous n'avez pas les données spécifiques, pointues, est-ce que l'ensemble de la flotte des véhicules est correcte, elle est récente, vous n'avez pas de critiques au Bureau des plaintes? Je suppose qu'il y a un Bureau des plaintes chez vous, non? Quelle est la...

M. Ducharme (Yves): Je ne veux pas être trop dur, mais ce n'est pas les gros chars. On a des véhicules qui ne sont pas tellement âgés, qui, par rapport à d'autres véhicules qu'on retrouve du côté ontarien, sont peut-être en meilleur état à l'extérieur. Mais l'intérieur des véhicules bien souvent laisse à désirer. Tu sais, des trous dans les banquettes, des cendriers qui sont défaits, des poignées de porte à l'intérieur qui sont, disons, un peu plus lâches que ce qu'elles devraient être. C'est des taxis qui répondent plus à une clientèle qui ne voit pas tellement dans quoi elle embarque qu'à une clientèle d'affaires, disons. Si on a un complet, puis je pense aux dames qui bien souvent peuvent être bien vêtues, disons que c'est peut-être mieux d'amener un sac pour se protéger. Mais ce n'est quand même pas si pire si je compare ailleurs. Mais on pourrait faire mieux.

M. Deslières: Si on tentait un chiffre, l'ensemble de la flotte, elle a quatre, cinq ans, cinq, six ans?

M. Ducharme (Yves): À peu près. Je ne suis pas un spécialiste, mais je pourrais dire quatre, cinq ans.

M. Deslières: À peu près, dans ces paramètres-là. Juste un dernier commentaire. J'aime bien votre expression à la page 8, quand on parle de véhicules désuets et bringuebranlants — je le retiens, ce qualificatif — au lieu de tacots puis bazous. Juste un dernier commentaire, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui, parce que le temps passe vite.

M. Deslières: Oui. M. le député de Hull a fait mention des transferts gouvernementaux, juste lui rappeler — je suis sûr qu'il s'en rappelle — la réforme Ryan.

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

M. Baril (Arthabaska): Oui, M. le Président. M. le maire de Hull n'est pas venu ici pour entendre parler de politique sans doute, parce que je pourrais très bien parler moi aussi du surplus de 3 000 000 000 \$ que votre gouvernement avait été piger dans le fonds de l'assurance automobile aussi. Puis il n'y avait pas de transfert. Bon, en tout cas. Ceci dit...

Une voix: Vous voyez comme c'est un terrain glissant...

M. Baril (Arthabaska): Vous êtes arrivés avec un déficit de 43 000 000 000 \$ accumulés, en plus.

Bon. Ceci dit, quand on parle de transfert de responsabilités au niveau des municipalités, il ne faut pas comparer Hull avec la ville de Montréal non plus, parce que Montréal il y a 3 860 permis de taxi. Donc, c'est plus dur à gérer. Vous autres, là, quand bien même qu'il y en aurait — je l'ai dit encore tout à l'heure — 20, 25 de plus, ça donnerait une centaine. Je pense qu'avec une structure légère, on est capable — je dis «on», là — vous êtes capable d'administrer une flotte de taxis ou de gérer une flotte de taxis sans que les coûts soient énormément élevés, avec déjà des services que la ville, votre corps policier, pensent être capables d'arriver sans que le gouvernement soit obligé d'injecter... Avec les revenus sur les droits annuels de permis de taxi, puis les chauffeurs, je pense que vous seriez capables de mettre une structure légère en place qui serait capable de s'autofinancer.

Par contre, dans le livre vert également, on propose, parce que nous autres aussi on fait la distinction entre Montréal et les régions ou d'autres municipalités... Et c'est pour ça qu'à la proposition 5 on parle justement de l'émission de nouveaux permis, que les gens auraient juste à faire la démonstration auprès de la Commission des transports de la nécessité d'émettre des nouveaux permis, et ces nouveaux permis seraient émis. Pensez-vous que la proposition 5 répond à votre désir, à votre volonté, à vos besoins?

M. Ducharme (Yves): En partie, mais il me semble qu'on devrait ouvrir la question des TS. Si on crée une nouvelle catégorie, on va aller la chercher dans le bassin de chauffeurs actuels qui ont des voitures de taxi. Moi, c'est de leur permettre de se définir une profession. Et, quand on parle de formation, puis on s'adresse à des gens qui sont de passage dans l'industrie... Quand c'est un stage entre l'assurance-chômage et le bien-être social, ce n'est

pas intéressé de faire 160 heures de formation ou 100 heures de formation. Mais, si on s'adresse à des gens qui veulent gagner leur vie, nourrir leur famille, être des citoyens actifs dans la société, ces gens-là vont le faire, le 100 heures, et de là l'idée que j'émetts humblement devant vous, c'est de faire en sorte que, quand quelqu'un a fait son stage dans l'industrie du taxi actuelle puis il décide de devenir entrepreneur, qu'on lui permette, qu'on lui tende la main puis qu'on lui dise: Tiens, viens-t'en, tu vas devenir un professionnel du taxi. Là, on va avoir des gens comme au Japon où ils t'entretiennent les dentelles, qui sont à Londres, qui ont fait 25 ans, qui ont élevé une famille complète. Mais là, présentement, il y en a trop peu maintenant qui demeurent dans l'industrie, qui sont des professionnels. Il y en a encore beaucoup, mais je ne pense pas qu'il y ait de nouveaux chauffeurs de taxi qui se disent en entrant dans la voiture le matin: Moi, je vais en faire 25 ans.

M. Baril (Arthabaska): Je comprends, mais d'ailleurs, plus loin, d'autres propositions... On en parle de la formation. Vous avez tout à fait raison là-dessus, mais sur la structure légère, là, êtes-vous...

M. Ducharme (Yves): Je suis d'accord avec vous, sauf que, là, ça nous prendrait au niveau des coûts d'opération, coûts d'administration, des simulations. Là, on ne le sait pas. Je ne peux pas réagir à rien, je n'émetts pas de commentaires, sauf une réserve, parce que ça dépend de ce qu'on nous impose comme contrôle, comme inspection. Quels sont les frais attribuables au transfert de permis et le reste pour qu'on puisse faire une simulation? Si on a des enveloppes qui sont suffisantes puis qui ne nous placent pas dans une situation précaire par rapport au renouvellement... bon, année après année, l'exercice de cette juridiction là... Pas de difficulté.

M. Baril (Arthabaska): On peut facilement faire...

M. Ducharme (Yves): Je pense que toutes les villes du Québec et la ville de Hull, on s'est toujours inscrits en partenaires. On veut être partenaires, puis, si c'est d'améliorer le service, puis à un coût qui n'excède pas nos capacités, puis qu'on a les ressources nécessaires pour les assumer ces juridictions-là, on va le faire avec plaisir.

M. Baril (Arthabaska): ...le livre vert, vous apprendriez un livre vert justement pour avoir les suggestions des gens, puis après on va bonifier le... puis on va arriver avec la loi, on fera des suggestions, on collaborera.

M. Ducharme (Yves): C'est pour ça qu'on est devant vous.

M. Baril (Arthabaska): On collaborera avec vous. Je vous remercie de vous être donné le temps, la peine de venir présenter votre mémoire.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, MM. Dallaire et Ducharme, pour votre présence à cette commission.

M. Ducharme (Yves): Je vous remercie de votre attention. Bonne fin de journée.

Le Président (M. Lachance): J'invite les représentants de la MRC de Rivière-du-Loup à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, mesdames, monsieur. M. le préfet, je vous demanderais de bien vouloir identifier les deux personnes qui vous accompagnent pour le bénéfice des parlementaires et aussi du *Journal des débats*.

Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup, Comité transport

M. Michaud (Jacques): Il y a Mme Estèle Bérubé, qui est à ma gauche, qui s'occupe du transport adapté chez nous, et il y a Mme Michèle Denis, qui s'occupe du centre de services d'aide aux bénévoles.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue à vous trois, et je vous indique que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires. Et une petite information, vous êtes le 45e groupe qui vient nous dire ce qu'il pense de la réforme du taxi. On a entendu beaucoup de choses jusqu'à maintenant. À vous la parole.

M. Michaud (Jacques): D'abord, je voudrais vous assurer, M. le Président, qu'on va cadrer dans le temps qui nous est alloué. On voudrait d'abord vous remercier, M. le Président, M. Baril et les membres de la commission, de nous recevoir. Je pense que mes deux collègues vont vous faire part des petits problèmes qu'on trouve chez nous.

• (16 h 10) •

Comme préfet de la MRC, je voudrais peut-être vous donner une vision de ce qu'est ma MRC. M. Baril est venu la visiter, il est un peu au courant. On a une MRC qui a 32 500 de population, dont la moitié se trouve dans la ville de Rivière-du-Loup, et entourée, en périphérie, de 14 autres municipalités, qui sont aussi distantes que 55 km du centre-ville de Rivière-du-Loup. Chez nous, le transport en commun est inexistant, et, comme partout ailleurs dans les autres MRC, bien, il y a des classes sociales, dont des gens qui sont assez fortunés que, le transport en commun, ça ne les empêche absolument pas de dormir, dans la moyenne des gens qui sont organisés, et tu as, surtout en arrière-pays, des gens qui ont été moins favorisés par la vie, qui, pour eux, le moyen de transport devient difficile et où on voit, comme MRC, la nécessité d'avoir un transport intégré.

On a deux axes principaux de route: la 132, que vous connaissez, qui est une belle route, mais où il arrive énormément d'accidents; et la 185, bien, on n'en parle pas, mais le ministère, disons, prévoit des améliorations, mais c'est un axe routier où il y a énormément de trafic et qui a besoin d'améliorations. On considère la nécessité d'implanter un transport intégré, et la difficulté qu'on retrouve chez nous, c'est qu'il faudrait peut-être apporter quelques modifications pour déréglémenter un petit peu ce transport-là. Étant donné qu'on n'est pas tous dans le centre-ville puis que les gens qui sont loin ont de la difficulté, lorsqu'on est soumis à la réglementation du ministère des Transports qui dit, par exemple, que c'est 0,29 \$ du kilomètre, on aurait bien des gens qui seraient bénévoles, en périphérie, pour aller aider puis donner des services, mais il manque un petit peu d'argent. En ce qui concerne le service d'aide aux bénévoles, ce sont des gens, je pense, qui sont sous un certain chapeau, qui pourraient faire la différence, mais, compte tenu de cette réglementation-là, bien, ça amène un petit peu des difficultés.

Je vais laisser le soin de présenter les problèmes qu'il y a chez nous, mais, d'ores et déjà, on vous remercie d'avoir une oreille attentive à nos propos.

Mme Denis (Michèle): Donc, pour faire suite à ce que M. Michaud présentait au niveau des services bénévoles, je ne sais pas si les gens autour de la table sont au courant de la saga qu'il y a eu depuis quelques années avec les centres d'action bénévole. Bon, je ne reviendrai pas là-dessus, sauf qu'en avril 1997 une commission parlementaire itinérante avait été orchestrée, et on avait exprimé les besoins. Et ce qu'on demandait pour, en fin de compte, rendre notre mission réalisable sur le terrain, avec les réalités de notre milieu, c'est d'être exclus de cette loi-là. D'une part, on est déjà dans la Loi du ministère de la Santé et des Services sociaux, qui nous définit, en tant qu'organisme communautaire, comme étant libre de définir nos orientations, nos politiques et nos approches. En étant dans la Loi du ministère des Transports, on est coincé avec cette loi-là. D'autre part, pour réussir à élaborer — parce qu'on est en démarche actuellement dans la MRC de Rivière-du-Loup — un service de transport intégré, ce serait facilitant un petit peu. On cite en exemple ce qui s'est produit aux Îles-de-la-Madeleine, transport en commun, il y a déjà eu des tentatives, ça n'a pas fonctionné. On se disait que ça pourrait être intéressant, pour les populations de 25 000 habitants, de pouvoir avoir un financement au même titre que les grands centres urbains, pour être capable d'élaborer un transport viable dans notre milieu.

Il y a d'autres hypothèses de solution qu'on apporte. Je laisserais Estèle peut-être en présenter quelques-unes.

Mme Bérubé (Estèle): Nous, ce qu'on voudrait, c'est d'assouplir la réglementation sur les transports adaptés pour permettre aux gens d'intégrer d'autres clientèles à la personne handicapée, en maintenant toujours

que le transport adapté est prioritaire pour les personnes handicapées. On aimerait aussi créer une obligation, pour les commissions scolaires, d'offrir des places disponibles dans les autobus scolaires pour permettre aux gens de nos milieux qui sont privés de transport de pouvoir se déplacer, de le faire de façon économique. Et à ce propos-là, dans le mémoire, vous voyez qu'on a cité en exemple le réseau jaune de la commission scolaire du Lac-Témiscamingue. On aimerait aussi permettre de créer l'obligation aux municipalités d'adhérer au transport adapté, car ceci faciliterait l'ouverture vers d'autres clientèles. En ce qui regarde les taxis et le transport adapté, nous, dans nos régions, on n'a aucune concurrence. Donc, c'est difficile pour nous de faire affaire avec des taxis parce qu'ils nous étouffent. Donc, c'est difficile pour nous d'aller prendre des contrats ou des ententes avec les taxis parce que, eux, ils n'ont pas de concurrence. C'est eux autres qui mènent puis c'est leurs prix ou...

On voudrait aussi qu'il y ait une formation pour nos personnes handicapées qui ont des besoins particuliers, autant pour les taxis adaptés que pour les taxis réguliers qui doivent à l'occasion s'occuper de personnes qui ne sont pas handicapées physiques, mais qui ont un handicap intellectuel et qui ont besoin d'un accompagnement spécifique. C'est ce qu'on voudrait, le transport intégré, de pouvoir intégrer les taxis, les transports adaptés et les commissions scolaires pour permettre de pallier au manque de transport en commun sur notre MRC.

M. Michaud (Jacques): Pour ajouter, peut-être, M. le Président, au niveau des commissions scolaires, si on regarde par exemple les gens qui vont chercher les enfants au niveau de l'arrière-pays, bien, les banquettes souvent du temps sont à moitié vides. Et il y aurait peut-être moyen de pouvoir acheter de ces places-là de temps à autre. À l'heure actuelle, les tentatives ont été vaines. Par contre, les commissions scolaires ont semblé tendre la main ces derniers jours. Mais c'est tout le problème qu'on vit chez nous.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci pour vos propos, M. Michaud, Mme Bérubé et Mme Denis. M. le ministre délégué aux Transports.

M. Baril (Arthabaska): Oui, merci, M. le Président. À la fin, madame, vous avez abordé un sujet qui... Moi, ça fait plus de 20 ans que je suis en politique, ça fait plus de 20 ans que j'en entends parler, le transport scolaire qui devrait être aménagé dans les régions — parce que je suis le premier également... moi aussi, je suis un député de région — ou modifié, amélioré pour en même temps servir de transport en commun. Encore dernièrement, le gouvernement envisageait cette hypothèse. Mais là le transport scolaire relève du ministère de l'Éducation. C'est les commissions scolaires qui le gèrent. Et, pour eux autres, ils disent: La mission éducative avec la mission du transport scolaire, ça, c'est indissociable. Puis, si on fait d'autre chose avec ça, là, ça n'a pas de bons sens, on va revirer le Québec à l'envers. Et c'est un vieux débat. C'est

un vieux débat, ça fait plusieurs années qu'on en entend parler. Je pense qu'il y aurait moyen de faire en sorte que... Oui, le transport scolaire, ou au moins les véhicules, la flotte de véhicules qui, je ne m'en rappelle pas, est quand même importante en nombre, qui est quand même importante au Québec, est utilisée à des heures bien précises et, à d'autres moments, elle ne l'est pas.

Après ça, vous insistez beaucoup sur intégrer tous les services de transport. Bon, actuellement, le transport scolaire, je l'ai dit, ça relève de l'Éducation, qui est géré par les commissions scolaires. Le transport adapté, c'est payé par le ministère des Transports, ou en partie, puis géré par les municipalités ou des organismes qui relèvent des municipalités, mais c'est des organismes qui gèrent ça. Mais, selon vous, pour avoir vraiment un transport en commun intégré, c'est quel organisme ou quelle structure qui serait le mieux approprié, qui pourrait gérer tout ça pour une application la plus utile à l'ensemble des régions?

M. Michaud (Jacques): C'est une bonne question.

M. Baril (Arthabaska): Une question d'une piastre et quart, hein?

Mme Denis (Michèle): Une petite réponse. Les trois, on est unanimes. C'est que les MRC devraient prendre en charge le transport dans nos régions. Entre autres, à la fin du mémoire, on suggère que les différents ministères... Pour résoudre votre problème, M. Baril, on a une avenue, c'est que les différents ministères concernés devraient s'asseoir ensemble pour en arriver à des déréglementations et des associations pour réussir à avoir un réseau de transport intégré. Et là-dessus, récemment, il y avait à Québec — c'est en octobre, Estèle, si je ne me trompe pas — une rencontre avec Solidarité rurale justement, où des gens des ministères se sont assis ensemble. Je pense que M. Jacques Proulx pourrait vous donner un petit coup de pouce là-dedans.

● (16 h 20) ●

M. Baril (Arthabaska): Vous dites que... Oui? C'est encore à moi?

Le Président (M. Lachance): Allez-y, allez-y, M. le ministre. Parce qu'il y avait des collègues qui avaient demandé aussi... Je pense que ça suscite beaucoup d'intérêt.

M. Baril (Arthabaska): Je vais essayer de leur laisser du temps, là.

Vous avez l'air d'être court dans vos réponses, et j'aime ça, moi aussi, être court dans mes questions, parce qu'on a juste 15 minutes pour échanger. C'est quoi, les relations entre le transport par bénévoles et les taxis, chez vous? C'est quoi?

Mme Denis (Michèle): La loi s'est resserrée en nous disant même de tenir des registres, on nous dit presque comment gérer le service bénévole d'accompagnement. Parce qu'à l'époque on a été taxé — et non

taxi — d'être concurrentiel aux ligues de taxis, ce qui n'est pas le cas. Je vais vous donner par exemple... Actuellement, avec le virage ambulatoire, l'année dernière, l'augmentation de services est passée à 214 %. Le virage ambulatoire, on pense à des gens malades qui ont besoin d'être accompagnés partout dans l'hôpital où ils vont. Vous savez que les rendez-vous souvent sont serrés. Tout est dans la même journée, ce qui fait que, moi, je vois très mal un chauffeur de taxi passer sa journée à accompagner. On ne parle pas du tout de la même affaire. Le chauffeur de taxi gagne sa vie avec ça, alors que les bénévoles rendent un service humanitaire à la population. Et les besoins sont criants, de plus en plus.

M. Baril (Arthabaska): Vous dites que 0,29 \$ du kilomètre, ce n'est pas assez pour le transport bénévole. Ça serait quoi, selon vous, le montant qui serait raisonnable, et qui devrait fixer ce montant-là?

Mme Denis (Michèle): Le montant raisonnable, on en parlait en montant, on pensait à 0,30 \$, 0,35 \$, aux alentours, dépendamment des milieux. Je pense à une MRC tout proche de chez nous où la dispersion de la population est immense, les longueurs de route, épouvantables. Je pense que ça doit être plus rémunéré, entre parenthèses. Et qui devrait fixer ça? Je pense que c'est les organisations. Moi, je regarde, j'ai un conseil d'administration chez nous, c'est des gens qui connaissent le milieu, qui connaissent les mentalités des gens, je pense que ça nous appartient de fixer les tarifs.

M. Baril (Arthabaska): Est-ce que vous faites affaire avec des détenteurs de permis, là, des taxis comme tels, pour du transport adapté? Ce n'est pas vous autres?

Mme Denis (Michèle): Non. Ça, c'est plus Estèle.

M. Baril (Arthabaska): Ah bon!

Mme Bérubé (Estèle): Nous, pour le transport, les taxis, je vous dirais que, en 1998, nous avions un contrat avec une compagnie de taxi qui avait un transport adapté. Et au moment de renouveler, en décembre, il y a eu un changement de propriétaire de la voiture taxi adaptée en août, et, du mois d'août au mois de décembre, ça a été l'enfer de gérer le contrat qu'on avait déjà signé avec lui parce qu'il ne voulait plus respecter les paramètres qui avaient été signés. Et donc, nous, on lui avait demandé de le rencontrer en octobre pour essayer de voir qu'est-ce qu'il voudrait puis comment on pourrait s'entendre. En tout cas, finalement, on s'est rencontrés le 23 décembre pour avoir une liste longue de même à respecter. Il ne voulait pas le faire avant 8 heures, il ne voulait pas après 16 heures, en tout cas, il ne voulait pas le samedi, il ne voulait pas ci, il ne voulait pas ça. Finalement, nous, on est allés voir un contracteur et on a pris un contrat avec un contracteur qui a acheté une vannette adaptée.

Donc, on ne fait plus affaire avec le taxi. Lui, son montant de l'année passée, la compagnie de taxi, en 1998,

avait fait 28 000 \$, et, pour moi, il ne fera pas 3 000 \$ cette année, parce qu'il n'y avait pas moyen de s'entendre. Mais ce n'était pas notre vue, à nous autres. On aurait aimé mieux continuer à faire affaire avec un taxi, s'il avait été parlable. Parce que, pour nous autres, c'est moins payant d'aller en contrat que d'aller avec les taxis.

M. Baril (Arthabaska): Est-ce qu'il chargeait plus cher ou il demandait plus cher que le montant qui était fixé par la Commission des transports?

Mme Bérubé (Estèle): Pour l'instant, non, en 1998. Mais c'est ce qu'il voulait. À partir de janvier, il voulait... Ils sont supposés embarquer la personne. Lui, il avait une vanne adaptée. La personne qui est en fauteuil, ça coûte 1,35 \$ quand elle embarque. Mais ils doivent commencer à tourner le compteur à partir du moment où la personne est installée dans le taxi. Et lui, dans ses demandes, il voulait commencer à partir du moment où il arrêta pour chercher la personne en fauteuil. Il voulait arrêter son taximètre juste après que la personne soit débarquée, il voulait nous charger 1,50 \$ du kilomètre. D'ailleurs, à Rivière-du-Loup, il fait présentement du taxi privé, et on voit les gens revenir parce que ça n'a pas d'allure, le prix qu'il leur demande. Les gens sont vraiment pris à la gorge quand ils ont besoin d'avoir un taxi adapté en dehors des heures que, nous, nous fournissons.

M. Baril (Arthabaska): Je vous remercie. Je vais arrêter là. J'aurai d'autres questions, mais je veux laisser la chance à mes collègues d'en poser. Mais, s'il reste du temps, je reviendrai.

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

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. Disons que tout d'abord je veux juste mentionner que la question du transport adapté, moi, je pense que c'est un sujet qui est revenu souvent devant la commission, et on est bien conscient des problèmes qui existent dans ce secteur-là et des besoins aussi, immenses, qui existent, puis de la difficulté d'arrimer tout ça, puis de réussir à avoir les services, au fond.

D'un côté, on a vu des grands centres. On a vu d'autres centres un peu plus ruraux. Ce n'est pas toujours facile d'avoir... D'un côté, il y a des gens dans le domaine du taxi qui disent: Nous, on serait prêt à en faire. Puis de l'autre côté, les gens disent: Bien, quand on fait des demandes, on ne réussit pas à avoir les gens suffisamment intéressés pour le faire. Donc, il y a un problème important. Il s'agit de voir dans quelles conditions ça se fait et est-ce que les conditions sont réalistes aussi. Quand on pense à un véhicule adapté, évidemment il y a des investissements qui sont supérieurs. Alors, de quelle façon faire en sorte que le chauffeur de taxi qui aura un véhicule adapté puisse quand même gagner sa vie honorablement mais compte tenu des investissements plus importants qu'il

doit faire pour avoir un véhicule adapté? Alors, c'est toute une problématique, je pense, qui est revenue et qui va sûrement faire l'objet de la réflexion du gouvernement, en tout cas, de notre part aussi.

Sur la question du virage ambulatoire puis de l'augmentation de la demande, ça nous a été mentionné aussi aujourd'hui — je ne me souviens pas par quelle région, en tout cas, un mémoire de ce matin — on nous a dit qu'il y avait une augmentation, depuis 1996, de 30 % qui s'est produite. Alors, évidemment ça fait beaucoup plus de demandes. Par contre, en même temps, bien, il y a eu les gels. En fait, c'était une remarque qui nous avait été faite par la Table régionale des organismes de transport adapté de Chaudière-Appalaches. Alors, on sait qu'il y a eu une augmentation assez importante. Par contre, depuis deux, trois ans, les budgets sont gelés au ministère des Transports, au niveau du transport adapté. Donc, ça n'aide pas non plus tant que le gouvernement ne voudra pas y mettre plus d'argent. Bon. Il y a sûrement des moyens d'améliorer en réglant d'autres types de problèmes, mais il reste que le gel budgétaire du gouvernement n'aide pas non plus à solutionner et à répondre à la demande accrue.

Et je pense que, ce matin j'en parlais un peu avec le ministre, il y a des problèmes dont il faut être bien conscient, c'est que la demande du transport adapté a augmenté au ministère des Transports, mais les budgets n'ont pas suivi au ministère des Transports non plus. Alors, là, il y a peut-être un problème intragouvernemental à régler. On envoie les responsabilités ailleurs, mais les budgets sont restés à la Santé. Alors, je pense que le ministre le reconnaissait ce matin. Alors, ce sera leur problème à régler ça puis à discuter ça entre eux. Mais il y a sûrement un problème de ce côté-là.

Mme Bérubé (Estèle): Il y a la problématique aussi que, comme transport adapté, on ne peut pas acheter un véhicule de sept places pour faire du transport adapté, surtout en milieu rural, où ça serait bien avantageux.

M. Bordeleau: Oui. Ça aussi, ça nous a été mentionné ce matin, s'il y avait une possibilité d'aller dans des transports de moins sept passagers, là.

Mme Bérubé (Estèle): C'est ça.

M. Bordeleau: La question du transport bénévole, le ministre nous en a parlé un petit peu tout à l'heure. Mais, je ne sais pas, dans vos remarques, vous faites abstraction de toute une autre série de messages qu'on a eus, et je pense qu'il faut le dire, pour mettre toutes les cartes sur la table, il y a un problème du côté du transport bénévole. Ça nous a été mentionné par je ne sais pas combien de groupes qui sont venus ici. À un moment donné, le transport bénévole s'est tellement développé que c'est devenu pratiquement... ou ça a pris en partie la place de l'industrie du taxi, dans certaines régions. Et ça, je pense bien, mes collègues qui sont ici des deux côtés peuvent convenir que ça a été souvent, souvent, souvent mentionné et qu'il y a des cas, par exemple, où les gens

font du bénévolat et se retrouvent en fin de semaine à avoir ramassé 300 \$ pour avoir fait du transport. À un moment donné, ça devient...

● (16 h 30) ●

Puis, à côté de ça, on a une réalité, c'est qu'il y a des gens dans l'industrie du taxi qui paient des permis, qui paient des taxes au gouvernement et qui essaient de gagner leur vie, parce que c'est leur gagne-pain, ça, là, en faisant du taxi, et ils voient se développer à côté de ça une réalité qu'est le transport bénévole. Le transport bénévole, je pense que la question qu'il faut se poser aussi, c'est: Est-ce que c'est toujours absolument nécessaire? Parce que souvent, dans les discussions qu'on a eues, les gens nous disaient: Ah oui! vous le savez, c'est une clientèle qui est bien particulière. Ça demande de l'accompagnement et puis il faut que... Les gens, ils vont à l'hôpital — vous y avez fait référence — ils attendent, etc. Mais qu'est-ce qui empêcherait que des personnes qui veulent faire du bénévolat accompagnent des gens, qu'ils embarquent dans un taxi ensemble puis que le taxi les laisse à l'hôpital, que le bénévole reste avec la personne là-bas compte tenu que c'est ça qu'il veut faire, c'est du bénévolat, et que, quand le rendez-vous est fini, ils reprennent un taxi et ils reviennent?

Alors, actuellement, le transporteur, l'accompagnateur, tout ça est ensemble, et puis là c'est financé à 0,29 \$. Vous dites que ce n'est pas assez, que ça devrait être à 0,34 \$. Vous savez qu'il y a des contrats — le ministre y a fait référence, je ne sais pas si vous en avez eu connaissance — qui ont été signés dans des organismes communautaires où, en plus du tarif au kilomètre, on donne 11,45 \$ pour le dîner et puis 20 \$ pour l'attente au moment où la personne attend à l'hôpital. Alors, à un moment donné, je pense qu'il faut quand même faire attention, là, puis faire en sorte que les gens qui essaient de gagner leur vie à côté... que ça soit quand même équitable, qu'il y ait un partage.

Il y a une ligne à tracer là-dedans. En tout cas, je pense que les gens sont conscients qu'il y a une ligne à tracer. Je ne sais pas où elle doit se tracer exactement. C'est vrai que le bénévolat est nécessaire, c'est vrai que l'accompagnement est nécessaire, mais est-ce que c'est la formule actuelle qui doit se poursuivre exactement de la même façon avec l'impact que ça a eu dans certaines régions où on a vu, par exemple, le nombre de permis de taxi... Je ne sais pas comment c'est dans la région de Rivière-du-Loup, mais, dans certaines régions, on nous a dit qu'il y avait un nombre de permis assez élevé qui a chuté au cours des 10 dernières années, de sorte qu'il n'y a pratiquement plus de taxis.

Vous avez fait référence un petit peu aussi au fait que vous avez eu des commentaires un peu dans ce sens-là: Les gens ont dit qu'on était des compétiteurs, mais on n'est pas tout à fait des compétiteurs. Vous êtes probablement au courant de cette réalité-là, mais je veux juste vous dire que ça a été mentionné fréquemment ici et qu'il y a un problème. Il faudra qu'on trouve la solution à l'intérieur de ça pour savoir où on met les limites, où on met les balises.

M. Michaud (Jacques): Je suis d'accord avec vous, M. le député, sur une bonne partie de vos commentaires. Par contre, il ne faudrait pas habiller chaque région périphérique avec le même habit dans chaque coin. Ce qui est vrai, par exemple, dans ce que vous venez d'énumérer n'est pas nécessairement le cas chez nous. Chez nous, il y a des taxis à Rivière-du-Loup. Ailleurs, dans les 14 autres municipalités, il n'y en a pas. Et, quand on demande un taxi, bien là, si on l'envoie à Saint-Cyprien, c'est un voyage de 100 km. Comme ils ont un monopole, bien c'est plus dispendieux faire ça.

Nous autres, on vous présente des choses. On dit: On véhicule un problème chez nous, on donne des pistes de solution, mais, par contre, ce n'est pas nous autres qui allons apporter des solutions finales. Et on vous fait voir le point chez nous, le problème qu'on a chez nous, là. Ce n'est pas un problème de taxi chez nous. Ils sont à Rivière-du-Loup puis ils ne veulent pas nécessairement être ailleurs.

Et la question que Michèle soulevait tout à l'heure au niveau du service bénévole, il y aurait des possibilités de régler une partie du problème de cette façon-là chez nous. Il y a peut-être d'autres tangentes à apporter qui amèneraient une solution encore meilleure, mais on est venus ici un peu pour ça.

Chez nous, au niveau de la MRC, c'est sûr qu'on donne à nos intervenants une oreille très attentive et on a toute la disponibilité possible. On voudrait se donner comme mission sociale d'avoir un service intégré chez nous.

Vous parliez tout à l'heure de la commission scolaire. M. le ministre disait: Bien, la commission scolaire, les gens ne veulent pas. Il y a des places vides, c'est un secteur bien séparé. On l'a toujours vu séparé. Mais vous vous rappelez, M. le ministre, autrefois, il y a 30 ans, quand il y avait une personne handicapée dans une famille, elle ne sortait pas, on la cachait. On en avait honte. Aujourd'hui, les handicapés, non seulement on n'en a pas honte, mais on en est fier parce qu'on leur aide, par exemple, à se développer à l'intérieur de la société. Il n'y a plus personne qui a peur d'avoir un handicapé dans sa famille. On apporte des solutions, puis ainsi de suite.

Au niveau des enfants, on dirait que les commissions scolaires ont peur d'avoir peur. Parce qu'on va, par exemple; demander à ce qu'une personne d'un certain âge qui n'a pas nécessairement un handicap majeur embarque là-dedans. Ils vont dire: L'enfant va être traumatisé. Bien, l'enfant va être traumatisé s'il n'en a jamais vu, mais, à force d'être avec eux autres puis de vivre devant le monde, il va apprendre ça.

L'autre problème qu'on a, M. le ministre, puis là je vous le dis, nous autres, au niveau de la MRC, on dit: Le transport adapté, puis tout ça, ça devrait faire partie d'une mission sociale que la MRC se donne. Chez nous, on serait prêts à faire ça. Ce qui nous empêche un petit peu de fonctionner, c'est le fameux droit de retrait sur lequel on a fait plusieurs représentations, je pense, les MRC, au niveau du gouvernement.

Tu as bien beau, au niveau de la MRC, dire: Bien, on embarque comme mission sociale, mais, si une municipalité dit: Moi, je me sers de mon droit de retrait, je n'ai pas d'handicapés chez nous puis ça ne les empêche pas de vivre, elle sort de ça. Mais là l'autre municipalité, elle dit: Pourquoi, moi, je paierais? Puis là on est pris un peu dans un cul-de-sac. Ce problème-là, il ne vient pas de chez vous. Vous pouvez apporter une partie de la solution, mais je pense que plus vite le gouvernement se penchera là-dessus, sur ce fameux droit de retrait là... Lorsqu'une MRC, par exemple, que ce soit sur un sentier linéaire ou... se donne comme mission au niveau de la MRC de faire des choses, ça, c'est un peu un emmêlement.

M. Bordeleau: J'aimerais revenir sur un autre point. Dans votre mémoire, vous faites référence à la question des commissions scolaires — on continue là-dessus — sur les autobus, mais vous citez un exemple, le Réseau Jaune de la commission scolaire Lac-Témiscamingue. Est-ce que vous pouvez nous expliquer c'était quoi, cette expérience-là?

Mme Denis (Michèle): L'expérience est que les gens peuvent appeler à l'avance et réserver une place dans l'autobus au coût de 1 \$. Il fait le trajet et revient en même temps que l'autobus.

M. Bordeleau: Au moment où des transports...

Mme Denis (Michèle): Où le transport scolaire part et arrive.

M. Bordeleau: On a eu l'Association des propriétaires de transporteurs scolaires qui est venue ici, qui nous disait qu'eux... En tout cas, comme association, ils semblaient ouverts à la possibilité de faire du transport en dehors des contrats qu'ils ont avec les commissions scolaires aussi.

Mme Denis (Michèle): O.K.

M. Bordeleau: Alors, je ne sais pas si ça peut être une avenue, là, parce que, au fond, ces équipements-là servent le matin, ils servent, je ne sais pas, le midi probablement puis à la fin de la journée, mais, entre ça, bien ça ne sert à rien. Alors, eux autres semblaient ouverts à des possibilités comme ça.

Mme Bérubé (Estèle): Mais je crois que c'est une décision de commission scolaire. Je peux vous le dire pour avoir été rencontrer la personne en charge du transport scolaire à notre commission scolaire. Eux semblaient dire que c'est ce qu'ils appellent du service à la carte. C'est chaque commission scolaire qui peut décider de l'offrir ou de ne pas l'offrir. Nous, à la commission scolaire Kamouraska—Rivière-du-Loup, ils ne l'offrent pas.

M. Bordeleau: Mais c'est ça. Mais, en fait, les transporteurs ont des contrats avec des commissions scolaires...

Mme Bérubé (Estèle): C'est ça.

M. Bordeleau: ...mais ce n'est pas des contrats exclusifs, là, ils font...

Mme Bérubé (Estèle): Bien, c'est ce qu'il a semblé dire, nous autres. Parce que, moi, je lui ai dit: Si on ne peut pas faire affaire avec vous, je vais aller voir votre transporteur puis je vais acheter ses places. Puis il m'a dit: Vous n'avez pas le droit, ils ont un contrat fermé avec nous autres.

M. Bordeleau: O.K. Durant les heures où ils travaillent à la commission scolaire, c'est évident que là les heures appartiennent à la commission scolaire, mais, en dehors des heures de travail pour la commission scolaire, ces gens-là sont prêts à utiliser leur véhicule. C'est des entrepreneurs indépendants. À partir du moment où ils ont terminé leur contrat avec la commission scolaire aux conditions que la commission scolaire a fixées avec eux autres, si c'est de ne pas embarquer personne d'autre...

Mme Bérubé (Estèle): Sauf que, nous, ce dont on parlait, c'est d'offrir les heures aux mêmes heures que les transporteurs fonctionnaient, là, faire des échanges. Moi, si j'ai une personne qui vient de 40 km plus loin, il y a 10 bancs dans l'autobus, comme j'ai des personnes qui voyagent par transport adapté mais qui sont ambulantes, elles pourraient prendre ça. Ça fait qu'au lieu d'aller deux dans cette municipalité-là, moi, je peux être plus utile pour faire d'autres transports. Mon transporteur scolaire m'amènerait la personne dans un milieu périphérique, puis on pourrait les ramasser.

M. Bordeleau: Il y aurait peut-être lieu de regarder avec la Fédération des commissions scolaires pour voir s'il n'y a pas des représentations qui peuvent être faites par plusieurs organismes qui ont le même type de besoins, avec eux autres, pour voir s'il n'y a pas des possibilités d'en arriver à une entente et que ça puisse s'exercer. Si vous allez directement à une commission scolaire, évidemment, si elle refuse, c'est compliqué...

Mme Bérubé (Estèle): C'est ça.

M. Bordeleau: ...mais peut-être que par la Fédération des commissions scolaires, il y aurait des démarches qui pourraient apporter des résultats s'il y a une pression qui se fait de ce côté-là.

Je veux aussi souligner la suggestion que vous faites qui est tout à fait intéressante puis valable, c'est celle que les ministères concernés s'assoient ensemble pour essayer de tracer une façon plus intégrée de voir le transport. Évidemment, on a plusieurs ministères actuellement qui sont impliqués là-dedans, et il y a des problèmes, c'est clair. D'ailleurs, le transport scolaire qui était au ministère des Transports a été envoyé par le gouvernement actuel au niveau du monde scolaire comme tel. Donc, on parle que c'est deux mondes séparés, mais, avant ça, au moins, ce

n'était peut-être pas... ça ne veut pas dire qu'il n'y avait pas de difficultés, mais, quand ils étaient à l'intérieur du même ministère qui avait la responsabilité du transport, ça aurait peut-être été plus facile d'en arriver à trouver des solutions. Et là il reste toujours aussi l'implication du ministère de la Santé dans le transport, où les problèmes se dessinent au ministère de la Santé, mais le transport s'effectue au ministère des Transports dans le cadre du transport adapté. Donc, c'est clair qu'il faudrait que tous les ministères concernés, au fond, s'assoient ensemble puis regardent de façon plus concrète comment tout ça peut être agencé. Vous dites...

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

M. Bordeleau: C'est terminé?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Bordeleau: Juste une dernière question.

Le Président (M. Lachance): Allez-y.

M. Bordeleau: J'ai été bon prince pour le ministre tout à l'heure, là.

Le Président (M. Lachance): Oui, oui, oui. Allez-y.

M. Bordeleau: Vous dites «comme nous le faisons actuellement dans la MRC». Là, on parle toujours de l'intégration des... c'est-à-dire le fait que les ministères «s'assoient ensemble à la même table pour dresser un menu ajusté, intégré, dans chacun des milieux comme nous le faisons actuellement dans la MRC». À quoi vous faites référence quand vous nous dites «comme nous le faisons actuellement dans la MRC»?

Mme Denis (Michèle): C'est qu'actuellement, depuis un an, je dirais, on a une démarche MRC au niveau des transports. Parce que toutes sortes d'organismes vivent des difficultés. Par exemple, les carrefours jeunesse-emploi, lorsque les jeunes veulent aller à la recherche d'emploi ou à un emploi directement, ils n'ont pas nécessairement de taxi, pas nécessairement de transport en commun, et, à ce moment-là, ils ne peuvent tout simplement pas continuer leurs démarches.

M. Bordeleau: Mais il n'y a pas le milieu scolaire et le milieu de la santé qui participent à vos...

Mme Denis (Michèle): Non, non. On n'a pas de gens du ministère actuellement, mais c'est tous des intervenants, je dirais, locaux.

M. Bordeleau: Des intervenants. O.K. Ça va, merci.

• (16 h 40) •

Le Président (M. Lachance): Moi, j'aurais une question à vous poser. M. le préfet, vous êtes préfet depuis combien d'années?

M. Michaud (Jacques): Je suis un jeune préfet. J'en suis...

Le Président (M. Lachance): Ce n'est pas un défaut, remarquez bien. C'est parce que, avec la position que vous avez exprimée et que je trouve fort intéressante, votre vision de ce que devrait être le transport en région qui correspond tout à fait à la mienne, je pense qu'il y a comme un problème avec la Fédération québécoise des municipalités. J'ai comme l'impression qu'ils ne partagent pas...

M. Michaud (Jacques): ...nécessairement mon point de vue.

Le Président (M. Lachance): Oui. Mais ça ne veut pas dire que votre point de vue n'est pas le bon.

M. Michaud (Jacques): C'est un point de vue, disons, exprimé par l'ensemble des maires chez nous. Disons que je fais mes classes. Je suis maire depuis deux ans. Trois mois après mon élection, j'étais sur l'exécutif de la MRC et, un an après, j'étais préfet de la MRC. Mais je me dis: Il n'est pas...

Le Président (M. Lachance): Député dans combien d'années?

M. Michaud (Jacques): ...honteux de ne pas savoir. Ce qui est honteux, c'est ne pas vouloir apprendre. J'essaie d'apprendre et peut-être que j'avance des idées qui sont un peu avant-gardistes, mais on est tout de même une MRC qui... Je pense qu'on est réellement avant-gardistes dans la région chez nous. On pense que la question du transport adapté, ces choses-là, la MRC, en tout cas, chez nous, on est prêts à en faire un peu une mission sociale. Ce n'est peut-être pas nécessairement le cas ailleurs. Je n'en ai pas discuté plus que ça. Je vous donne le point de vue de ma MRC et de mes maires.

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

M. Gagnon: Merci, M. le Président. M. le préfet, mesdames. À la question de M. le ministre tantôt, vous avez répondu rapidement que l'institution qui serait la plus apte, à votre point de vue, à assumer le transport collectif de personnes serait la MRC. Ça peut être une vision rafraîchissante, cette approche-là que vous avez, compte tenu des nombreux débats qu'il y a déjà eu sur ce sujet-là, que le préfet s'avance de cette façon-là.

J'ai écouté les représentants de commissions scolaires ici l'autre jour, qui, eux, mettaient peut-être tout le monde en garde de ne pas perdre l'expertise qui a été développée au niveau des commissions scolaires

dans le transport des personnes, de nos enfants qui vont à l'école. Il y a des besoins... J'ai compris de leurs représentations qu'il s'agit là d'un transport spécialisé. Quand, à moins 20 °C, l'hiver, à 15 h 30, l'école est finie puis que mon petit gars, ma petite fille de huit ans ou 10 ans a besoin d'être prise en charge puis être ramenée à la maison, il faut s'assurer que cette qualité-là demeure. Et les besoins avec le transport collectif de personnes, je pense aux usines où les gens finissent à, je ne sais pas, mettons à 16 heures. Vouloir prendre cette flotte-là et l'utiliser pour véhiculer les personnes, il y a un arrimage qu'on a besoin de faire correctement.

Aussi, ce que les gens des commissions scolaires nous disaient, l'expertise qu'ils ont développée fait en sorte que le coût de transport est quand même très avantageux avec la façon dont ils procèdent comparativement à d'autres institutions qui gèrent ce transport-là. Je me demandais, en vous écoutant: Comment peut-on conserver toute cette expertise-là qui a été développée pour en même temps offrir un transport qui soit correct? Parce que, aussi, il y a une autre préoccupation: Pourquoi les autobus scolaires sont-ils moins utilisés pour le transport collectif de personnes? Probablement parce qu'ils ne sont pas adaptés non plus aux besoins des diverses clientèles.

Et l'autre chose que je me demandais. Vous émettez cette opinion-là que l'institution, la MRC pourrait être plus apte à gérer ou à opérationnaliser le transport collectif de personnes. Est-ce qu'il y a dans les lois actuelles, à votre point de vue, des empêchements à la conclusion d'ententes intersectorielles entre le monde municipal et le monde scolaire pour que le transport collectif puisse se faire correctement, pour que le dollar d'impôt du citoyen, qu'il soit versé à la commission scolaire ou à la municipalité, puisse être utilisé de la meilleure façon possible?

M. Michaud (Jacques): Je ne pense pas qu'il y ait de loi qui empêche, là. Ce qui empêche, c'est tout simplement le bon entendement, là, le dialogue. Souventefois, le dialogue... Ça, ce n'est pas facile de communiquer, mais je pense que, quand tout le monde regarde vers le même but, puis qu'on s'assoie ensemble, puis qu'on vit un problème collectif, on est capables de s'asseoir à la table puis d'apporter des solutions.

Quant au niveau de ce que j'avance comme MRC, c'est que peut-être les intervenants, chez nous, sont venus cogner à la porte plus qu'ailleurs et ont peut-être eu une oreille attentive. Nous autres, comme MRC, on a regardé ça. On a dit: Le transport handicapé...

D'abord, je fais une différence entre le transport handicapé puis le service d'aide aux bénévoles où, à un moment donné, tu as une personne qui a un handicap mineur, que ce soit intellectuel ou autre, mais que ça ne l'empêche pas de fonctionner normalement. Quand on parle au niveau du service qu'on demanderait à la commission scolaire, c'est ces gens-là. On n'envoie pas des gens qui sont handicapés puis qui ont besoin d'aide.

Ces gens-là seraient triés sur le volet et ça serait ces personnes-là qu'on enverrait.

Quand M. le député tout à l'heure disait: Les propriétaires de transport scolaire, ils peuvent faire ce qu'ils veulent avec leurs autobus en dehors du transport scolaire, ça, c'est vrai, mais, dans une MRC comme la nôtre, qui est un peu grande comme le monde, quand tu pars de Rivière-du-Loup puis que tu t'en vas à Saint-Cyprien, les gens de Saint-Cyprien, eux autres là, ce ne serait pas nécessairement tous les jours, mais ils seraient prêts à prendre l'autobus avec les enfants le matin, aller passer la journée au centre d'achats pour leurs affaires à Rivière-du-Loup et revenir par le transport. On voit mal comment le transporteur pourrait utiliser son autobus en dehors des cadres.

Quant au transport des handicapés ou le transport adapté, nous autres, ce qu'on dit: Chez nous, c'est un peu une police d'assurance qu'on se donne. Aujourd'hui, comme maire, je n'en ai pas, d'handicapés, chez nous, mais demain je peux en avoir. Et, si on se met ensemble, on est capables de se doter d'une meilleure police d'assurance. Le jour où j'aurai un handicapé qui pourrait aller travailler dans une industrie, il sera là. Comme mission sociale, on convient que, si on fait ça ensemble, bien on devrait ensemble en partager les frais, pas juste la municipalité où on a besoin du service handicapé. C'est un peu comme ça qu'on avance ça.

Mais, par contre, l'objection ou la pédale douce que certains maires mettent, ils disent: Bien là il faudrait que le droit de retrait tombe, à ce moment-là. Mais je ne pense pas que... En tout cas, chez nous, c'est la vision qu'on a, là. On est peut-être en dehors de la track, mais...

Le Président (M. Lachance): Pas nécessairement. Alors, c'est tout le temps dont nous...

M. Baril (Arthabaska): M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Baril (Arthabaska): Trente secondes. M. Michaud, c'est parce que je veux juste profiter de l'occasion pour vous informer, puisque vous semblez avoir une volonté d'établir un transport intégré sur votre territoire — je veux vous offrir — qu'au ministère des Transports il y a une possibilité d'aide pour une étude de faisabilité.

Mme Bérubé (Estèle): 20 000 \$.

M. Baril (Arthabaska): Je ne sais pas si vous êtes...

Mme Denis (Michèle): Oui, on est au courant.

Mme Bérubé (Estèle): Les formulaires sont ren-
trés.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril (Arthabaska): Bon. C'est bien. On y répondra rapidement, d'abord. Je vous remercie.

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

• (16 h 50) •

J'invite M. Emilio Muzzo à prendre place. Alors, bienvenue, monsieur. Vous avez un maximum de 10 minutes pour nous faire part de vos commentaires sur le projet de réforme du taxi.

M. Emilio Muzzo

M. Muzzo (Emilio): Mmes, MM. les députés, M. le Président, je vous remercie de l'opportunité que vous m'accordez de faire connaître mon opinion sur les différentes propositions de la prochaine réforme à la Loi sur le transport par taxi. Je me présente, je suis détenteur d'un permis de taxi depuis 36 ans sur l'île de Montréal. C'est donc toute cette expérience dans le domaine du taxi qui me motive à vous faire connaître mes idées.

Les propositions 1 à 12 de cette réforme traitant de la mission... des permis de taxi, de la vérification, de l'honnêteté et l'intégrité des chauffeurs, aussi de leur formation professionnelle, je peux dire sur ces propositions qu'elles me semblent bien structurées et surtout de nature administrative.

Cependant, j'aimerais que vous accordiez une attention particulière à la proposition 14 qui traite de la location de permis de taxi, et je m'explique. Un détenteur de permis en règle, c'est-à-dire qui a payé tous les droits et cotisations exigés par la Commission des transports du Québec, les liges de taxis, les associations de services, qui paie pour la licence des radios-taxis, pour l'achat d'instruments ou la réparation si nécessaire de ces radios ainsi que du compteur, peut se trouver dans l'impossibilité momentanée de travailler avec ses permis. Différentes circonstances, par exemple une maladie, des vacances prolongées, un accident, une activité sportive ou autre, peuvent commander un retrait momentané du travail sur la route. La location de ces permis avec une auto dont il assumera l'entretien est actuellement la seule formule acceptée par le ministère des Transports. Ce volet entretien de la voiture est contraignant et ne répond pas aux besoins des artisans du taxi. À la page 2 de mon mémoire, j'explique comment on pourrait permettre à un propriétaire d'un permis de taxi de louer celui-ci à un chauffeur qui posséderait sa propre voiture conforme aux exigences gouvernementales.

Vous avez lu dans mon mémoire que je suis parfaitement d'accord avec les options qui proposent le libre choix de la voiture-taxi par les clients. En effet, celui-ci devrait pouvoir prendre la voiture de son choix, que ce soit à cause de l'air climatisé, du nombre de bagages ou de ses coupons de taxi.

Je vous donne ensuite mon point de vue sur les stands de taxi. Je ne comprends pas pourquoi les associations de services doivent payer pour que leurs

chauffeurs aient le droit d'attendre des clients en face d'un hôtel ou dans un centre d'achats. En réalité, c'est un privilège pour les hôtels et les centres d'achats d'avoir un poste d'attente de taxi et je ne vois pas pourquoi les propriétaires de taxi doivent payer pour ces services qu'ils offrent.

Au sujet de la proposition 19 qui concerne l'attribution des taxis à leurs clients aux aéroports, j'ai ici une lettre du directeur général de la Coop de taxis de l'Ouest qui m'appuie en disant qu'il y aura une amélioration du service à la clientèle si on permettait aux clients d'appeler ou de choisir leur voiture-taxi.

Les pages 7 et 8 de mon mémoire expliquent comment un système de rotation des heures et des jours de travail par voiture permettrait à un chauffeur de taxi de gagner le même salaire avec moins d'heures de travail. De même, l'usage d'un ordinateur de bord faciliterait notre travail. On peut faire la comparaison avec écrire un document en servant d'un ordinateur ou à la main. Une fois qu'on a maîtrisé l'ordinateur, on trouve difficile de s'en passer. La même chose se produirait lorsque le chauffeur de taxi s'apercevrait de toute l'aide au travail que peut apporter un ordinateur de bord.

Les propositions 32 à 37 traitant du transport par limousine et plus spécifiquement du transfert des permis de taxi et permis spécialisés, du tarif, ainsi que du stationnement de ces autos, toutes ces propositions me semblent appropriées. Cependant, il y a un point qui pourrait sûrement être amélioré. Les détenteurs de permis de limousine de la zone A-11 ont le droit d'amener un client à Beaconsfield, par exemple, qui est dans la zone A-12, et de retourner le chercher plus tard pour l'amener n'importe où. Un taxi de A-12, agglomération A-5, il n'a pas cette possibilité. Ça veut dire que, s'il prend un client à Beaconsfield pour aller à Montréal, après ça, le même client veut aller à Saint-Léonard, il n'a plus le droit. Ça veut dire que A-12 a perdu le client pour tout le temps, parce que, lui, il dit: Tu m'amènes et tu ne peux pas me ramener ailleurs. On devrait corriger ce point-là.

Je remarque que plusieurs mémoires ont été présentés par des associations reliées au transport des personnes handicapées. Je travaille présentement pour la STCUM et je transporte des personnes à mobilité réduite. Mon contrat avec eux, qui a duré un an, se termine à la fin de novembre. Pourquoi? Parce que ma van transformée, une Plymouth Grand Voyager 1995 achetée neuve en mars 1996, est maintenant jugée non conforme par la STCUM qui demande qu'on puisse transporter deux personnes en fauteuil roulant électrique à la fois. Comme je n'ai pas voulu, à mon âge, dépenser un autre 50 000 \$ pour une voiture neuve, mon contrat se termine donc.

Comme je l'explique à la page 10 de mon mémoire, je ne voulais pas, au début, intervenir dans la proposition 44, peut-être par paresse. Cependant, j'y ai réfléchi par la suite et j'ai ajouté à mon mémoire mes constatations au sujet du transport adapté sur l'île de Montréal. J'y explique en cinq pages de façon détaillée comment les détenteurs de permis de taxi fourgonnette adaptée pourraient rendre un grand service aux personnes à

mobilité réduite s'ils avaient la possibilité de négocier des ententes de transport à prix forfaitaires pour effectuer le transport des personnes en fauteuil roulant.

Je voudrais seulement ajouter une petite chose. Je n'ai trouvé aucune proposition dans la réforme projetée qui parle de tarif. Il me semble que, parmi tous les mémoires que vous avez reçus, peu ont été présentés dans l'optique d'améliorer les conditions économiques de ceux qui vivent de ce métier, les propriétaires et chauffeurs de taxi. À cet égard, il sera souhaitable pour nous de pouvoir compter sur un mécanisme qui permettrait un ajustement automatique des prix fixés et des taux minimums lorsqu'il y a une augmentation au compteur, afin de prévenir tout oubli de la part des intervenants comme cela s'est produit en avril 1998 au sujet des tarifs forfaitaires à l'aéroport de Dorval—centre-ville de Montréal qui n'ont pas encore été ajustés après un an et demi.

Je suis prêt à répondre à vos questions, mais, avant, j'aimerais dire que, pour l'aéroport de Dorval, on a perdu beaucoup de clients à cause des vieilles autos, à cause des petits voyages alentour, que les taxis de Montréal A-5 ne sont pas contents. Ça, ça veut dire que le client évite de prendre le taxi. Qu'est-ce qu'il fait? Il prend son auto privée et il s'en va à l'aéroport. Nous autres, A-12, parce que l'aéroport est dans l'agglomération A-12, on est prêts à mettre toutes les autos neuves de grand luxe si vous nous donnez l'exclusivité à Dorval, parce que c'est dans A-12. Mais, vu qu'on n'a pas assez d'autos pour fournir l'aéroport, là, avec notre responsabilité, on pourrait demander à Montréal A-5: On a besoin de tant de taxis, mais les autos, il faut qu'elles soient neuves, une grande voiture avec air climatisé en tout temps.

On aimerait avoir cette exclusivité pour vraiment faire un taxi professionnel. Si vous regardez, les taxis de Montréal, ils sont à Dorval, ils disent que c'est fédéral. Mais centre-ville, c'est fédéral aussi. Le port de Montréal est fédéral aussi. Nous autres, on n'a pas le droit d'y aller. Ça, ça veut dire que, si l'aéroport de Dorval était à Montréal, on ne pourrait pas y aller non plus.

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

• (17 heures) •

M. Baril (Arthabaska): Oui, Monsieur, venez de toucher quand même un point important, parce que la gérance de l'aéroport de Montréal a été accordée à une corporation privée, je crois, et on nous disait — d'autres sont passés ici — que même l'aéroport de Montréal exigeait des propriétaires de taxi, je pense que c'est 280 \$ par mois. Je ne voudrais pas me tromper, là...

M. Muzzo (Emilio): Combien?

M. Baril (Arthabaska): 280 \$, parce qu'ils font une pige au hasard, d'après ce que j'ai pu comprendre, là.

M. Muzzo (Emilio): Plus que ça, le double.

M. Baril (Arthabaska): Le double?

M. Muzzo (Emilio): Ah oui, oui.

M. Baril (Arthabaska): Ah! ça se peut.

M. Muzzo (Emilio): Ah, par mois, vous dites?

M. Baril (Arthabaska): Par mois.

M. Muzzo (Emilio): Oui, oui, par mois.

M. Baril (Arthabaska): Par mois. 280 \$ par mois, je crois. Mais je peux me tromper parce que ma mémoire est... Bon. Eux autres, ils font une pige au niveau des taxis, puis, si tu acceptes d'y aller, tu peux y aller, mais il faut que tu acceptes de payer... Ou c'est peut-être plus que 280 \$. En tout cas, j'ai trouvé ça important, le montant qu'ils exigeaient pour les taxis qui voulaient desservir l'aéroport de Montréal.

À la première page de votre mémoire, vous parlez qu'on devrait modifier la règle actuelle à l'effet qu'un détenteur de permis pourrait louer son permis à un propriétaire d'un autre véhicule pour des raisons que vous indiquez ici, soit de maladie ou temporaire, partiel, je ne sais quoi.

M. Muzzo (Emilio): Excusez, si je vous interromps. J'ai écouté le maire de Hull tout à l'heure, il a dit des entrepreneurs. Ce serait le même projet. Il pourrait louer le permis, être lui-même un entrepreneur, prendre ses responsabilités pour donner un service de qualité.

M. Baril (Arthabaska): Oui, mais ici... À moins que je ne comprenne pas bien, c'est parce que vous dites ici: Un détenteur de permis en règle, c'est-à-dire qu'il a payé tous ses droits, etc., pour l'achat, bon, qu'il paie... ou la réparation si nécessaire de la radio... pour différentes circonstances, par exemple, maladie, vacances prolongées, accident, activités ou autres, peut commander un retrait momentané du travail sur la route. La location de ce permis à une auto dont il assumera l'entretien est actuellement la seule formule acceptée par le ministère des Transports. Ce volet entretien de la voiture est contraignant et ne répond pas aux besoins des artisans du taxi.

Bon. Moi, j'avais cru comprendre que vous auriez voulu qu'on permette à ce détenteur de permis là de louer son permis à un autre propriétaire de véhicule s'il répondait aux mêmes exigences.

M. Muzzo (Emilio): C'est ça. Non, non. On loue le permis, disons tant par mois, et, lui, son auto va être à son nom, le permis à mon nom, lui va payer les impôts, il va mettre les dépenses de l'auto à son nom. Ce serait plus facile. C'est très, très, très facile. Ça se fait ailleurs. Mais ailleurs, c'est différent parce qu'ailleurs il y a des monopoles que le gars, qu'est-ce que c'est qu'il fait? Il a 80 taxis, il a des brokers. Avec mon système à moi, il a le droit de louer un permis seulement et qu'il soit à son nom personnel.

Si un taxi inc... un taxi n'a pas le droit ... leur donne la chance... Disons quelqu'un qui voit mourir sa femme ne sait pas quoi faire avec son permis, au moins a la chance de dire: Achète-toi une auto... Si vous avez remarqué, j'ai mis l'auto 1993, qu'elle soit professionnelle, une belle voiture, et, moi, je pense que ça va faire beaucoup de meilleure qualité. C'est ça que vous cherchez, une meilleure qualité. Autrement, le chauffeur de taxi, si ça ne lui appartient pas, il voit des trous dans la rue, il va passer par-dessus, ce n'est pas son auto. Mais, si c'est son auto, c'est lui le propriétaire de l'auto, il va faire attention. Ça, ça améliorerait beaucoup, beaucoup la qualité.

Même, vous pouvez dire: O.K., une 1993. Et je dis: air climatisé en tout temps, tout numéro un pour améliorer l'industrie. Moi, je veux vraiment améliorer l'industrie parce que ça fait pitié. Il faut que vous donniez la chance d'améliorer.

M. Baril (Arthabaska): Vous parlez aussi — et c'est préoccupant — des conditions de travail des chauffeurs de taxi, et vous nous dites à la page 7 de votre mémoire, vous suggérez des choses pour améliorer, en diminuant, entre autres, le nombre d'heures travaillées par jour, et le nombre de jours-semaine, bien entendu.

M. Muzzo (Emilio): Ça, c'est très facile à faire. En France, ils le font. Si vous prenez des informations, en France, un chauffeur de taxi travaille 10 heures. L'artisan, lui, travaille 11 heures. Mais des fois il y a un manque de taxis, alors qu'est-ce que c'est qu'ils font? Ils ont mis les taxis en rotation. Le même taxi, il peut faire 10 heures chaque, 10 et 10. Mais... de taxi, l'auto fait 10 heures, pour le chauffeur; 11, il rentre à la maison et n'a pas plus droit de circulation.

Imaginez-vous si on faisait ça ici: moins de pollution. Quand un chauffeur de taxi va à Place Ville-Marie, à moins qu'il rentre sur le poste d'un stand de taxi, il va passer dans l'illégalité, et la police va lui donner un billet. Pourquoi il passe dans l'illégalité? Parce qu'il y a trop de taxis. Si lui, admettons, il a six taxis, le septième va essayer de rentrer. Il peut pas rentrer parce que la police va aller là. Alors, lui, il dit: Je n'ai pas le droit, je m'en vais. Et un autre taxi, il prend la chance, lui, il va rentrer. Le même taxi va faire le même tour. Il y en a tout le temps.

Ça, ça serait vraiment un taxi professionnel. Il y aurait moins de taxis en circulation. Une journée de congé que lui pourrait réparer son auto conforme, à cause il dit: Si je perds ma journée demain, je perds plus d'argent vu qu'il y a moins de taxis sur la route. Mon auto, il faut qu'elle soit numéro un. Parce qu'il a peur de perdre la journée. Actuellement, il n'a rien à perdre. Il va à la scrap, il achète des morceaux pourris... 3 \$, 4 \$ à l'heure. Avec ce système-là, vous allez voir, les taxis, ça va changer Montréal.

M. Baril (Arthabaska): Mais il faudrait-u que les tarifs soient augmentés ou ils pourraient être maintenus au même prix?

M. Muzzo (Emilio): Mais c'est normal.

M. Baril (Arthabaska): Oui, oui, mais...

M. Muzzo (Emilio): Les taxis de Montréal, c'est les moins chers, à cause... ils ne montent pas parce qu'il y a trop de taxis. Si vous allez à Ottawa, le meter, c'est 1,37 \$ le kilomètre et payez 0,01 \$ de moins de taxes. Parce que, ici, c'est 15,27 %, là-bas je pense que c'est 14 %, parce que la TVQ là-bas, c'est 6,5 %; ici, on a 1 % de plus.

M. Baril (Arthabaska): Très bien. Je vous remercie, monsieur.

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Muzzo. On a eu l'occasion de discuter à plusieurs reprises de l'industrie du taxi. Je sais que c'est quelque chose que vous connaissez bien pour y avoir exercé plusieurs années de travail. Je veux juste aborder certaines questions, là, dans votre mémoire.

D'abord, vous dites qu'actuellement vous avez fait un contrat, pour la STCUM, de transport adapté.

M. Muzzo (Emilio): Oui.

M. Bordeleau: La STCUM est venue nous voir, là, puis en gros ce qu'ils nous disent, là, c'est: On a des besoins, on n'a pas suffisamment de personnes qui sont prêtes à en faire; on essaie, on va en appel d'offres, les taxis ne viennent pas se présenter pour faire du transport adapté, ça ne les intéresse pas. De l'autre côté, on a des gens du milieu du taxi qui disent: Bien, oui, on serait intéressés à en faire. Mais, là, évidemment, ça dépend de toutes les conditions de tout ça. Vous, vous avez été impliqué à ce niveau-là, comment est-ce que vous voyez ce problème-là? C'est quoi, le problème? Pourquoi il n'y a pas moyen d'arrimer ça?

M. Muzzo (Emilio): Parce l'auto, ça coûte... la transformation, c'est trop cher. La STCUM nous paie 35 \$ de l'heure avec TPS, TVQ. Moi, j'ai expliqué à la STCUM; finalement, après cinq, six fois que j'ai expliqué, ils m'ont compris. Parce que, si vous voyez, je demande 10 \$ et plus par chaise roulante. Et j'ai montré à la STCUM qu'en mettant le 10 \$ de plus par chaise elle va économiser entre 20 % et 30 %. Si vous allez chercher tout mon dossier à la STCUM, tous les voyages que j'ai faits, là, disons qu'ils m'ont donné 50 000 \$ dans un an, enlevez 20 %, j'aurais fait ça, des chaises plus 10 \$, c'est beaucoup moins cher. Ça veut dire que le gouvernement, il va sauver au moins 500 000 \$. Si le gouvernement veut venir chez moi, je vais tout lui montrer les papiers, on va aller ensemble à la STCUM. Moi, je vous dis qu'ils vont sauver de l'argent, 100 %.

Qu'est-ce que le gouvernement devrait faire au moins? Moi, quand je prends des transports adaptés, il y

a des femmes qui restent en haut, l'escalier à l'extérieur. Moi, je vais en haut, je prends les deux choses... elle descend tranquillement et me donne la sacoche, tout. Mais il y a la neige. C'est très dangereux. Si elle va tomber, moi aussi, je vais tomber.

Mais, moi, je dis au gouvernement, il devrait mettre une équipe, un par un, pas les forcer à déménager parce qu'on ne peut pas forcer quelqu'un, mais conseiller les familles en leur disant: Ta mère, là, c'est dangereux où est-ce qu'elle reste, parce que, si elle tombe dans l'escalier, ça coûte beaucoup d'argent au gouvernement parce qu'elle va être à l'hôpital. Et là ça coûte des milliers et des milliers de dollars. La STCUM, le transport adapté, il faut que ce soit de A à Z, point par point. Le gouvernement sauverait beaucoup, beaucoup d'argent.

M. Bordeleau: Pour rendre ça rentable, là, au fond, l'hypothèse que, vous, vous dites, là, c'est qu'il devrait y avoir le tarif régulier plus un surplus pour chacune des chaises.

M. Muzzo (Emilio): C'est ça. Mais là je ne sais pas si les vans... Parce que là, les vans qui sont habitués à travailler à l'heure, peut-être...

M. Bordeleau: L'autre solution qui serait de... Étant donné le coût de la van — tout à l'heure vous le disiez, 50 000 \$, là — bon...

M. Muzzo (Emilio): Il ne peut pas travailler sur les contrats, c'est impossible.

M. Bordeleau: S'il y avait des subventions qui combleraient la différence entre un véhicule ordinaire puis la transformation, paieraient la transformation, est-ce qu'à ce moment-là les gens ne pourraient pas fonctionner, disons, à un tarif régulier?

● (17 h 10) ●

M. Muzzo (Emilio): Mais ils disent ça: Si le gouvernement donnait une subvention. Même il pourrait dire, le gouvernement: C'est vous qui faites le transport adapté, vous achetez des vans; à partir d'aujourd'hui il n'y aurait plus de TVQ et fédéral aussi. Et, disons, c'est une espèce de subvention aussi, on vous donne la chance de bien servir le monde âgé.

Prenez 10 \$, peut-être que les vans vont être motivés à acheter. Ça, c'est pas sûr, là. Je peux proposer qu'il va en acheter. C'est encourager à qui veut des vans. Même je parle aussi que, quand il... sur le stand, dixième auto, on appelle tout le temps la van avant, même si c'est le transport adapté régulier. Mais alors il n'y a pas de charge extra, là. Je parle juste des chaises motorisées ou des grosses chaises.

M. Bordeleau: Oui, oui.

M. Muzzo (Emilio): Sûr et certain le gouvernement va sauver de l'argent. S'ils veulent prendre des comptables agréés, venir me rencontrer, je vais montrer

tous les salaires qu'ils m'ont donnés, et ça va être beaucoup, mais à 30 % de moins.

M. Bordeleau: O.K. Dans votre mémoire, je ne sais pas si c'est à ça que vous avez fait référence, mais vous dites — celui que vous avez présenté aujourd'hui, là, le résumé — vous dites: «J'y explique en cinq pages de façon détaillée comment les détenteurs de permis de taxi et fourgonnette adaptés pourraient rendre des services aux personnes à mobilité réduite s'ils avaient la possibilité de négocier des ententes de transport à prix forfaitaires pour effectuer le transport des personnes en fauteuil roulant.»

M. Muzzo (Emilio): O.K. J'ai eu...

M. Bordeleau: C'est l'affaire du 10 \$, ça là?

M. Muzzo (Emilio): Non. Ce 10 \$... Aussi on peut inclure le 10 \$ dedans. Moi, j'ai un client à Dorval, il s'appelle Raymond. Il m'a dit à moi, il dit: M. Muzzo, s'il vous plaît, pourquoi vous ne venez pas me chercher à la maison? Moi, je ... c'est sur le «meter», et ça fait peut-être 11 \$, 12 \$ et plus 10 \$, ça ferait 22 \$. Il dit: Moi, à chaque fois que j'appelle un transport privé, ça me coûte 80 \$. Moi je dis, M. Raymond: Moi, je ne vais pas vous chercher parce qu'il faut faire des contrats, un paquet de problèmes. Que le gouvernement change le règlement, qu'il accepte les prix forfaitaires. Vous parlez avec moi, vous parlez avec lui. Où ça convient mieux? Où trouver moins cher, là? Vous prenez celui qui coûte le moins cher.

M. Bordeleau: O.K. Justement, dans vos documents que vous nous avez envoyés, aussi vous nous dites qu'il faudrait qu'il y ait une augmentation des tarifs et vous disiez qu'on n'en a pas parlé suffisamment, de la question des tarifs.

M. Muzzo (Emilio): Depuis 1989.

M. Bordeleau: Oui. Puis, c'est ça que vous dites, que ça n'a pas bougé depuis sept, huit ans, depuis...

M. Muzzo (Emilio): 1989, je ne m'en souviens pas avant. Ils avaient monté, je pense, la TPS avant. Après ça, je pense, ils avaient monté de 4 % par le gouvernement... Ils voulaient monter de 8 %, mais il y a eu des discussions, de la radio, il dit: O.K. O.K. On va être calme. On va monter de 4 % et après ça, l'année prochaine, encore de 4 %. Finalement, la TVQ, quand elle a monté à 4 %, l'année après elle a monté de 2,5 %. Et le taxi, vu que ça coûte trop cher changer le compteur, là, il dit: On va absorber le 2,5 %. Après ça, le gouvernement du Québec a mis encore 1 %, je pense en janvier l'an dernier. Donc, ça fait 3,5 %. Finalement, on a eu 10 %. Si on enlève le 3,5 % que le gouvernement nous devait, plus un petit pourcentage sur l'augmentation, de sorte que c'est 5,75 %, là, même 6,5 %, là, ça inclut la TPS, TVQ. Ça veut dire qu'on a eu à peu près 5,60 % en 10 ans et plus.

Et, moi, j'ai voulu apporter, ma femme, elle n'a pas voulu. Je voulais vous montrer les dépenses de mon auto cette année, c'est déjà 8 000 \$, de dépenses. J'ai acheté un bérigne de roue il y a 15 mois, je l'ai montré à la Commission des transports, ça coûtait 79 \$. 15 mois après, 139,95 \$. Et je voulais donner tous mes dossiers, même mes impôts que j'ai payés à la Commission, mais ils ont dit: Non, non, là, M. Muzzo, gardez-les chez vous, mais apportez-moi seulement la feuille item par item. Là, quand je vais passer à la Commission, je vais apporter la feuille. Je ne l'ai pas apportée ici parce que ma femme, elle dit: Ça, ça ne regarde pas. Je ne sais pas quoi. Mais, moi, j'étais prêt à tout apporter ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Muzzo (Emilio): Et elle a dit que vous ne voudriez pas avoir ça. Mais, moi, j'ai tous les dossiers à vous donner, l'impôt que j'ai payé, tout, tout.

Le Président (M. Lachance): On vous croit sur parole, monsieur.

M. Bordeleau: Alors, vous autres, vous suggérez une augmentation de 25 %, c'est ça, du tarif?

M. Muzzo (Emilio): J'avais demandé l'an dernier.

M. Bordeleau: Oui.

M. Muzzo (Emilio): Maintenant, c'est de 15 %. Parce l'année avant, je demandais 25 % déjà dans la chose, là. 15 %, ça suffirait, je pense, pour cette année, là, l'an prochain.

M. Bordeleau: O.K. Ça va, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. Muzzo, merci d'avoir pris la peine de venir nous faire part de vos commentaires sur le projet de réforme du taxi. Merci.

J'invite maintenant la dernière personne que nous allons entendre cet après-midi, M. René Pluviose, à prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, monsieur. Je vous rappelle que vous avez un maximum de 10 minutes pour nous faire part de vos commentaires. Et, par la suite, vous avez vu comment ça se passe, il y aura les échanges.

M. René Pluviose

M. Pluviose (René): M. le Président, distingués membres de la commission des transports du Québec, dans la lettre du 24 juillet 1999 écrite par Mme Lise Maurice, chef du service de renseignements et de communications, nous lisons ceci: «Ce document de consultation invite les

personnes intéressées à contribuer à la détermination de la qualité des services de taxi dont elles souhaitent bénéficier, et ce, en leur proposant différents choix. Les résultats de la consultation permettront de répondre de façon plus appropriée aux besoins de tous et d'améliorer les conditions économiques de cette industrie.»

À la lumière de ce préambule, nous avons parcouru les 51 propositions pour constater que, si certaines de ces dispositions visent à améliorer l'image de l'industrie du taxi, d'autres ne serviront par contre qu'à appauvrir les chauffeurs de taxi. Nous sommes conscients que des conditions économiques difficiles empêchent certains chauffeurs de fournir un service de qualité aux usagers de l'industrie du taxi. Cependant, les mesures draconiennes, pour la plupart, n'apporteront pas les résultats escomptés si à la base la Commission des transports du Québec n'assouplit certaines règles.

Avant d'étudier quelques-unes des propositions qui vous aideront à comprendre le but de mon intervention, permettez-moi tout d'abord de me présenter. Mon nom est René Pluviose. Je suis titulaire d'un permis de taxi que j'exploite depuis 17 ans. De décembre 1994 à mars 1997, j'ai eu l'honneur d'être président de la Ligue de taxis de l'Est de Montréal, qui regroupe 328 permis de taxi dans l'agglomération 5. Depuis un peu plus de deux ans, je fais partie de la Coop de l'Est-Taxis, qui regroupe environ 160 permis de taxi.

Dans la première proposition, la Commission des transports du Québec nous dit que la réforme assouplirait les modalités de transfert de permis actuelles en n'obligeant plus le transfert du véhicule avec le permis. Dès le début, les règles sont faussées, puisque nous verrons plus tard, dans la proposition 22 à la page 26, que les nouveaux véhicules ne devraient pas avoir plus de deux ans lors de leur première immatriculation comme taxi. Les problèmes majeurs de l'industrie en ce qui a trait aux voitures viennent pour la plupart des flottes de taxi. Certains propriétaires conservent des véhicules qui ne méritent plus de circuler. Mais, comme ils rencontrent les normes minimales, on les revoit d'année en année sur les routes. Un bon nombre de ces véhicules sont souvent loués pour des chiffres de 12 heures, à deux chauffeurs par jour, ce qui empêche de toujours les garder dans un état propre à l'intérieur.

Nous nous demandons de quelle façon la CTQ va s'y prendre pour s'assurer que les titulaires de permis de chauffeur de taxi maintiennent leur expertise et travaillent dans ce domaine. Tout le monde connaît très bien le phénomène du Taxi A-11 qui permet aux père, fils, frères, cousins, etc. de travailler sur le même véhicule-taxi. Je suppose que, même si un membre de la famille ou un ami ne travaille pas, il n'aura qu'à soustraire un certain montant généré par un taximètre électronique installé dans cette voiture-taxi, et le gouvernement ne récoltera pas ainsi toutes les taxes voulues. On réglera un problème mais pas nécessairement l'autre. Nous savons que de nos jours, avec les emplois qui se font de plus en plus rares, certaines personnes considèrent ce permis de chauffeur de taxi comme une certaine sécurité advenant qu'ils perdent leur emploi.

La nouvelle loi, dit-on, continuerait à interdire la location de permis de taxi sous peine de révocation du permis. Lorsqu'un titulaire vend un permis de taxi, il dépose un contrat en bonne et due forme à la CTQ qui accepte ou refuse le transfert dudit permis. Cette Commission voit pourtant les grosses sommes investies par les acheteurs pour l'acquisition de ce permis de taxi, et elle ne dit rien. Donc, elle permet à des individus de vendre à un prix alléchant un bien qui a été quasiment donné à quelqu'un au préalable. À notre avis, ce permis de taxi constitue un commerce. Nous ne comprenons pas pourquoi il continue d'être un privilège malgré son coût.

À la lumière des problèmes reliés à la location de permis de taxi dans les autres villes, on devrait étudier d'autres avenues et non interdire systématiquement sa location au Québec. D'ailleurs, dès la première proposition reliée à celle du 22, on crée une impossibilité pour un vendeur de trouver un acheteur potentiel, avec une voiture de deux ans pour une première immatriculation. À sa retraite, il ne restera au propriétaire artisan que son permis de taxi qui, une fois loué, serait une rente importante pour ses vieux jours.

● (17 h 20) ●

Au poste d'attente, la règle du premier arrivé, premier servi serait abolie. Le client aurait l'éventualité de choisir le taxi qui lui convient. Le législateur devrait bien penser avant de faire une pareille modification. Après tant de problèmes rencontrés par les gens de couleur dans l'industrie du taxi dans les années soixante-dix, quatre-vingt, il est tout à fait inconcevable de penser à un pareil amendement. Nous référons bien humblement les membres de la Commission des transports du Québec aux volumes I et II de la Commission des droits de la personne du Québec concernant l'enquête sur les allégations de discrimination raciale dans l'industrie du taxi à Montréal, édition 1984. La CTQ ne peut permettre au public ce dont elle reprochait aux associations de service, il y a de cela plus de 20 ans.

Sur appel, on veut permettre à une association de service de mieux répondre au service de la clientèle en leur laissant des ouvertures. Les associations de service n'attendent que ces exemptions pour pouvoir agir plus aisément à leur guise. Le répartiteur peut certaines fois demander une voiture pour fumeur alors que le client ne réclame pas toujours cette option. Jusqu'à présent les associations de service n'ont aucun problème à vivre sans ces exemptions pour bien desservir leur clientèle. Nous pensons qu'il serait sage de laisser les chauffeurs de taxi se servir de leur bon sens pour accepter ce qui, à leur avis, semble normal, exemple: grosse voiture, taxi pour fumeur, carte de crédit, etc.

Les taxis ne seraient plus tenus de stationner à un poste d'attente spécialement réservé pour eux. La répartition des appels sera tout à fait impossible pour l'instant, à moins d'utiliser un système très coûteux qui déterminera l'emplacement précis des voitures-taxis. De plus, en éliminant les postes d'attente, on viendrait également annuler la règle du premier arrivé, premier servi, d'autant plus que la distance du 60 mètres ne tiendra plus.

La fusion d'agglomérations est plus que nécessaire surtout pour les agglomérations avoisinantes.

Taximètre à mémoire. On veut, dit-on, obliger les chauffeurs de taxi à faire installer un taximètre à mémoire dans un véhicule-taxi afin de s'assurer qu'il travaille dans ce domaine. Avec les taxis A-11, ce sera impossible.

Dans la proposition suivante, on obligera le chauffeur à émettre un reçu à leur client, reçu qui sera la seule pièce justificative administrative pour les clients réclamant cette catégorie de dépenses aux fins fiscales. Pourquoi cette obligation alors que l'on sait que moins de 1 % des clients réclament ordinairement un reçu? Le but visé est évidemment le contrôle des revenus des chauffeurs de taxi. La CTQ devrait pourtant savoir que pour l'effet fiscal le chauffeur de taxi n'a qu'une ristourne de 500 \$ par année sur l'essence. Ce n'est pas pour rien que le législateur y a pensé. Lorsqu'on considère que toutes les entreprises au Québec bénéficient de cette exemption fiscale, le taxi est donc une comme les autres. On semble également oublier que l'industrie du taxi est donc un rouage important dans l'économie du Québec, que ce soit au niveau de la restauration, des garages, des automobiles, des assurances, des écoles privées, de l'immobilier, des banques, etc. Ce pouvoir économique du titulaire du permis de taxi permet à plusieurs individus de conserver leur emploi.

En conclusion, nous croyons sincèrement qu'un contrôle sur les revenus des chauffeurs de taxi doit nécessairement passer par une réforme de la fiscalité dans ce domaine.

Autre, représentativité de l'industrie du taxi. Techniquement, l'option C, qui parle de fusion des ligues, si je me fie à un document que j'ai en ma possession, existe déjà pour les agglomérations 5, 11 et 12. Le résultat n'est guère mieux. Actuellement, certaines personnes qui pourraient peut-être exceller dans d'autres domaines se retrouvent à la tête d'une ligue. Pour réussir à y demeurer, elles font alliance soit avec des associations de service ou de nombreux titulaires de permis de taxi et elles oublient leur rôle fondamental de défendre les intérêts de leurs membres.

Dans certains cas, les ligues et les associations de service se confondent entièrement. Il arrive que les ligues contribuent même à l'appauvrissement de leurs membres. Par exemple, pour se faire représenter ici par des avocats, devant cette commission, outre leur cotisation annuelle, les membres de la ligue A-5 doivent déboursier 32 800 \$, ceux de la ligue A-11, 194 150 \$, A-12, 26 500 \$, pour un grand total de 253 450 \$. On doit ajouter à l'insulte, le président de la ligue A-11 menaçait les membres, dans une lettre, de ne pas inscrire les noms de ceux qui n'ont pas encore acquitté cette cotisation spéciale votée, il y a de cela environ un mois, dans des conditions très discutables pour le tirage des permis aéroportuaires réalisé lundi dernier.

Et pour finir nous croyons que le moment est donc venu d'abolir les ligues de propriétaires de taxi et de permettre aux titulaires de se regrouper dans des associations ou des ligues non régies par la Loi sur le

transport par taxi, comme l'indique l'option A de la proposition 47.

Après 27 ans de service, force est de constater que les chauffeurs de taxi n'ont pas d'avantages sociaux et sont très mal représentés. Je vous remercie de m'avoir écouté.

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

M. Baril (Arthabaska): Oui, merci. M. Pluviose, je vais vous poser une question bien terre-à-terre. Ça fait plusieurs personnes que j'entends, qu'on rencontre, on entend différents points de vue. Pensez-vous que, si le ministère était plus sévère sur la qualité des véhicules, surtout ceux qui ont des flottes de véhicules — parce que ça, c'est une interprétation que je fais là — que, un, ça améliorerait la qualité du — bien la qualité, bien oui, la qualité — du service de taxi à Montréal et que ça ne nuirait en rien aux chauffeurs de taxi?

Parce que d'après la réflexion que j'en fais les propriétaires de flottes de véhicules ont quand même l'air de s'en tirer pas pire, c'est le chauffeur qui tire le diable par la queue, si vous me permettez l'expression. Et on m'a dit aussi que, puis j'y crois, c'est que les propriétaires, les artisans qu'on appelle, eux, leur véhicule est de meilleure qualité, parce que c'est leur véhicule, ils en ont plus soin. Tout à l'heure, quelqu'un avant vous est venu me dire que, quand c'est ton véhicule, tu vas faire attention pour ne pas passer — M. Zuzzio, je ne me rappelle pas de son nom — dans les trous. Peut-être qu'il faut qu'il fasse du slalom pas mal mais en tous les cas. Pensez-vous que, si on était justement plus sévère sur la qualité du véhicule pour les propriétaires de flottes, peut-être que ça améliorerait davantage la qualité du service de taxi à Montréal?

M. Pluviose (René): Je crois que oui, puisque le problème existe surtout pour les flottes. Il y a quelques propriétaires naturellement qui ont de vieux véhicules, mais dans les flottes, c'est chronique. Il faudrait un peu plus de sévérité évidemment.

M. Baril (Arthabaska): Ne croyez-vous pas que la location de permis... parce que vous dites qu'on devrait être capable de louer des permis de taxi, pensez-vous que ça ne créerait pas un obstacle pour des nouveaux chauffeurs de taxi qui veulent acquérir un permis?

M. Pluviose (René): Pas vraiment, parce que, lorsque quelqu'un — comme M. Muzzo vient de dire tantôt — est propriétaire de son véhicule, il y a la qualité qui compte. Et puis je ne croirais pas, parce que les gens de nos jours... quelqu'un qui a un permis de taxi qui veut le vendre, il va le vendre. Sauf que, si, par exemple, dans nos vieux jours on a un permis, on peut le louer, ça c'est important, ou au décès la personne peut continuer d'exploiter ce permis comme elle peut le vendre facilement. Je ne crois pas que ça créerait un problème nullement.

M. Baril (Arthabaska): Merci, monsieur. M. le Président, je vais laisser mon collègue poursuivre.

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

M. Deslières: Merci, M. le Président. Bienvenue, M. Pluviose. J'ai presque envie de commencer cet échange-là en vous disant: Ça va donc bien mal dans l'industrie du taxi à Montréal.

M. Pluviose (René): Un peu.

M. Deslières: Un peu? Beaucoup?

M. Pluviose (René): Non, un peu.

M. Deslières: Un peu. Mais on peut l'améliorer.

M. Pluviose (René): Sûrement.

M. Deslières: Oui. Alors, je voudrais profiter de votre présence, M. Pluviose, parce que vous avez beaucoup d'expérience, là, suite à ce que vous nous avez dit. Question de représentation, moi, je vais vous dire bien franchement, bien candidement, à Montréal, j'en perds mon latin. Qui représente qui? Qui veut être associé avec qui? J'ai vu des mouvements dans le champ arrière, cinq principales associations, les ligues se sont dissociées d'une centrale, vous me dites qu'il y a deux fusions, j'ai bien compris qu'il y a des pourparlers pour deux...

M. Pluviose (René): J'ai un document qui parle d'un regroupement... métropolitain du taxi des trois ligues, qui parle d'une fusion, entre autres, je ne sais pas comment ça se fait, mais il y a des documents qui prouvent que ces ligues sont ensemble.

M. Deslières: O.K., on va prendre ces données-là.

M. Pluviose (René): Oui.

M. Deslières: Franchement, entre vous et moi, il n'y a personne qui nous écoute, entre vous et moi, il n'y aurait pas lieu qu'ensemble on se mette à table et dire: Écoutez, là, ça ne va plus, là? Dans l'intérêt des chauffeurs, dans l'intérêt des propriétaires artisans, dans les propriétaires de flottes, franchement on en perd notre latin, hein? Nous, ici, on en entendu beaucoup de choses. Je parle toujours du taxi de Montréal, parce qu'on va questionner les autres qui viennent de l'extérieur de la zone de Montréal puis de Québec plus tard. Mais qu'est-ce qui se passe? Comment ça se fait que les gens ne peuvent pas se regrouper puis reconnaître leur intérêt dans les regroupements où ils sont puis la défense des intérêts des membres des propriétaires? Qu'est-ce qui se passe? Expliquez-moi ça, vous.

M. Pluviose (René): Mais il n'y a plus d'intérêt, c'est parce que celui qui se présente à la ligue, il n'a qu'à se faire un petit groupe et il prend le contrôle. Moi, j'étais président d'une ligue et je défendais les intérêts des membres.

M. Deslières: Oui, j'ai entendu ça. Vous n'êtes plus dans la même ligue, là?

M. Pluviose (René): C'est pourquoi je ne suis plus président. Je ne suis plus là parce que je faisais qu'est-ce que je devais faire. Or, quand quelqu'un vient, lui ne le défend pas, il se met à parler, il dit: Mais telle association, le président a été contre vous, on va s'arranger pour prendre le contrôle pour qu'il ne puisse plus défendre les membres. Alors, c'est ça qui se passe. C'est ça, le problème du taxi.

M. Deslières: Mais dans tout ça ce n'est pas les propres membres qui y perdent? Les chauffeurs, dans tout l'ensemble de représentation, on ne peut pas dire que l'industrie du taxi ça va bien, tout le monde est venu nous dire que ça va mal dans un volet ou dans l'autre. Mais est-ce que le fait qu'il y a cette sous-représentation, ça ne vient pas du fait que, là... Vous êtes un peu responsable de la situation de l'industrie du taxi.

● (17 h 30) ●

M. Pluviose (René): Je vais vous donner un exemple: les informations ne circulent pas. Il y a eu une liste d'attente au Bureau du taxi pour permettre de prendre de nouveaux membres. Cette liste a été abolie, et on apprend ça dans les rues. Pourtant, on a des ligues supposées de nous représenter. Donc, le titulaire, lui, qui a mis son nom sur cette liste-là, il ne sait plus; d'autres arrivent, y mettent leur nom et ils passent en premier. Donc, on n'est pas protégé, donc il n'y a pas de représentativité; c'est justement ça, le problème.

M. Deslières: Une autre question, M. le Président. Combien est-ce qu'il me reste de temps?

Le Président (M. Lachance): Quatre minutes.

M. Deslières: Je veux revenir sur votre proposition 15 concernant les postes d'attente: La règle du premier arrivé, premier parti sera abolie. Bon, vous nous dites: Écoutez, ne faites pas ça, là, il y a là un lieu d'une potentielle discrimination raciale qui a déjà existé, tout ça. Vous nous parlez de faits de voilà 20 ans, 10 ans, bon, etc.

Est-ce que vous ne croyez pas — puis là je vous pose la question, je m'interroge — qu'il y a eu évolution et que, cette discrimination que vous envisagez, elle est amplifiée? Je ne sais pas, je vous pose la question.

M. Pluviose (René): Malheureusement, et comme vous parlez de l'évolution, il y a des gens qui n'évoluent pas. C'est malheureux. Moi, j'ai tout fait dans ma vie. J'ai été répartiteur, et, pendant que je prenais les appels, les gens me disaient: Ne m'envoyez pas de Noir. J'étais un

Noir, puis ils disaient: Ne m'envoyez pas de Noir. Je l'explique clairement: Mais il faut le premier, et puis ils acceptent. Sauf que, quand vous le leur permettez, là, ce n'est plus la même chose.

M. Deslières: Oui.

M. Pluviose (René): C'est ça, le danger.

M. Deslières: Bon. En plus de ce phénomène de discrimination, qu'est-ce que ça pourrait entraîner comme conséquences négatives, ça, le fait d'abolir cette... sur d'autres aspects?

M. Pluviose (René): D'abolir?

M. Deslières: Ce principe-là, la règle du premier arrivé.

M. Pluviose (René): C'est simple.

M. Deslières: En plus du facteur de discrimination, est-ce qu'il y a d'autres facteurs très négatifs qui pourraient survenir en abolissant cette chose-là?

M. Pluviose (René): Bien, les revenus des chauffeurs vont diminuer, certains chauffeurs. On va être sur un poste, on va passer une demi-heure, deux heures, trois heures, on n'aura rien. Il y a des gens qui n'embarquent pas avec certains chauffeurs. D'ailleurs, on a eu l'exemple dans les allégations sur la discrimination dans la commission... Qu'est-ce qui arrivait? On était sur un poste de taxi, on appelle le poste, si ce n'est pas bon pour vous, on passait une heure, deux heures, on attendait, les appels n'étaient jamais bons pour nous. Si le client peut choisir, qu'est-ce qu'il va faire? Il va arriver: Ah! je prends celui-là, et puis ça finit là.

M. Deslières: Alors, globalement — et je termine, M. le Président — vous nous dites que, sur cet aspect-là, la réforme fait erreur?

M. Pluviose (René): Oui.

M. Deslières: Merci.

Le Président (M. Lachance): Peut-être une question avant de passer aux députés de l'opposition: Est-ce qu'il y a beaucoup de femmes qui sont chauffeurs de taxi à Montréal?

M. Pluviose (René): Pas beaucoup, non, pas à ma connaissance, il y en a quelques-unes, mais elles sont très rares. Je pense... il y en a une, à Laval, il y en a une ou deux, mais pas vraiment.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que c'est parce que c'est pas assez intéressant, c'est trop dangereux? Quelle raison donnez-vous à ça?

M. Pluviose (René): Vous savez, il y a beaucoup de choses qui ont été véhiculées sur le taxi, il y a des agressions, peut-être que c'est pour ça, mais pas pour une question de discrimination. Les femmes, enfin, aujourd'hui ne veulent pas faire de taxi, mais pas par discrimination.

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

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Je veux revenir sur la question des flottes, tout à l'heure le ministre parlait de l'état des véhicules, des flottes. Je ne sais pas si vous pouvez me donner une idée, là, à Montréal, il y a combien de véhicules de taxi en tout? 4 000?

M. Pluviose (René): Il y en a un peu plus de 3 800 à Montréal, dans l'est 328, dans l'ouest 232, je pense, alors pour la grande région de Montréal.

M. Bordeleau: O.K., mettons 4 000, là.

M. Pluviose (René): Oui.

M. Bordeleau: Il y a combien de véhicules sur les 4 000, qui appartiennent à des flottes?

M. Pluviose (René): Je n'ai pas le chiffre exact, mais je sais que, dans l'est, nous en avons un qui a à peu près une quinzaine, parce que, moi, je ... plus l'est un peu, j'ai une idée plus exacte dans l'est. Mais dans l'ouest, je sais qu'il y en a beaucoup, mais je n'ai pas le nombre exact.

M. Bordeleau: Mais vous n'avez pas un ordre de grandeur — c'est parce que je n'ai aucune idée, là...

M. Pluviose (René): Non, pas vraiment.

M. Bordeleau: Pas vraiment. Vous dites que dans l'est, par exemple, il y en a 15. Sur combien de taxis?

M. Pluviose (René): Sur 328.

M. Bordeleau: Alors, 15 taxis sur... bien, mettons 15 taxis sur 300, si on suppose que c'est à peu près un peu la même chose dans les autres, proportionnellement...

M. Pluviose (René): À peu près. C'est plus ou moins, mais quand même... Dès qu'on voit ces véhicules-là, on voit que ce sont des flottes pour la plupart, oui.

M. Bordeleau: Oui, O.K. Mais ça demeure quand même assez marginal. Quand on parle de l'état des véhicules qui font partie de flottes, ça demeure quand même assez marginal en termes de nombre comparativement à tous les autres véhicules qui appartiennent à des artisans.

M. Pluviose (René): Oui, c'est quand même un peu moins, mais ça nuit quand même à l'image de l'industrie.

M. Bordeleau: O.K. Il y a juste certaines questions que je voudrais poser. Dans le document que vous avez fait parvenir à la commission, vous dites, à propos de la proposition 14, la location des permis de taxi: «Des études ont prouvé que dans d'autres villes la location de permis crée de sérieux problèmes.»

M. Pluviose (René): Ça, je l'ai lu dans le document, dans le livre vert.

M. Bordeleau: O.K. Ah! c'est ce que vous avez pris dans le document comme tel.

M. Pluviose (René): Oui.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez de l'information sur ces études-là, vous, personnellement?

M. Pluviose (René): Non, pas vraiment.

M. Bordeleau: Vous parliez de la liste d'attente qui avait été faite et qui n'a pas été respectée, expliquez-nous donc. C'est quoi, cette liste-là, ça servait à quoi, exactement?

M. Pluviose (René): Oui, qui n'a pas été respectée. Vous savez, quand quelqu'un veut faire partie de l'association, il va s'inscrire sur une liste d'attente...

M. Bordeleau: Une association de services?

M. Pluviose (René): Un propriétaire de taxi qui veut... Oui, dans une association de services, donc il va s'inscrire sur une liste d'attente. Mais cette liste d'attente était gérée par le Bureau du taxi. Donc, on payait 5 \$ pour nous inscrire là-dessus. Sauf que le Bureau du taxi trouve que ce n'est pas gérable parce que les gens partent et ils reviennent. Donc, finalement ça a été aboli, il n'y a plus de liste. Et qu'est-ce qui arrive à ce moment-là? Les associations prennent qui elles veulent. Il n'y a aucune règle. Moi, je peux m'inscrire sur cette liste, quelqu'un va acheter un permis de l'extérieur, il entre et puis, moi, je ne sais pas qu'est-ce qui se passe. D'ailleurs, on ne nous donne aucun document lorsqu'on va s'inscrire. Vous ne savez pas à quel rang vous vous situez maintenant. Donc, il n'y a aucune, aucune protection.

M. Bordeleau: Mettons que quelqu'un veut être membre d'une association de services, il ne peut pas appeler directement à l'association de services et dire: Je veux être membre de votre association?

M. Pluviose (René): Non. Il appelle, il arrive, il remplit un formulaire d'adhésion, mais l'association prend ce formulaire et le met là. Sauf que celui qui vient après lui... Vous ne savez pas à quel rang vous vous situez;

donc, l'autre qui vient après, il passe avant vous, et vous ne le savez pas. Vous ne pouvez rien dire.

M. Bordeleau: Ça, je comprends ça. Mais qu'est-ce que fait le Bureau du taxi là-dedans?

M. Pluviose (René): Justement, c'est là où j'ai parlé dans mon mémoire lorsqu'on parle de permettre à des sociétés régionales de prendre des décisions. Ils ne font rien pour nous protéger non plus. J'en ai parlé dans mon mémoire, justement.

M. Bordeleau: Oui, c'est ça, c'est pour ça que... À propos de la proposition 46, les permis expérimentaux. Vous dites: «La question que nous nous posons dans le cas d'émission de permis expérimentaux est si le titulaire doit collecter de l'argent des clients comme tout chauffeur de taxi. Si oui, c'est tout à fait inadmissible.»

M. Pluviose (René): Oui. Parce que, si c'est expérimental, si on dit qu'il va faire du taxi, vous allez quand même émettre de nouveaux permis; alors, à ce moment-là ce sera un taxi de plus sur la route. Donc, j'ai donné l'exemple, dans le transport adapté, où on mettait des voitures à taximètre qui ne collectaient pas mais qui contrôlaient, qui surveillaient si ça se passait bien, si les chauffeurs ne majoraient pas le prix du meter. Donc, il peut y avoir un certain contrôle, mais pas un permis pour permettre à quelqu'un d'exploiter, de retirer de l'argent, ça va abaisser les revenus évidemment des chauffeurs de taxi. C'est ce que je veux insinuer.

M. Bordeleau: O.K. Concernant la situation du transport adapté dans la région de Montréal. Vous connaissez les problèmes qui existent, le peu de disponibilité qui existe. Vous avez été impliqué dans la ligue de l'est, et tout ça. C'est quoi, le problème? Il est où, le problème? Je vous pose la même question que j'ai posée à M. Muzzo tout à l'heure. La STCUM dit: On en a besoin. Les chauffeurs de taxi disent: On serait intéressés. Et il n'y a pas moyen d'ajuster ça.

M. Pluviose (René): C'est parce qu'ils ne sont pas assez bien rémunérés. S'ils augmentent les taux, on va trouver des chauffeurs. À 35 \$, quand vous travaillez... ils vous donnaient, je pense, un minimum de 10 ou 15 heures. Donc, c'était un minimum qu'ils vous accordaient. Vous n'aviez aucune assurance. Or, vous allez acheter la van qui coûte 30 000 \$, plus la faire adapter, donc c'est trop dispendieux.

M. Bordeleau: La STCUM nous disait qu'ils garantissaient 25 heures-semaine, 35 000 \$ par année durant trois ans, en tout cas ça donnait... 45 000 \$ par année durant trois ans, ça donnait 135 000 \$. Ça, on nous disait que c'était garanti, pour 25 heures de travail, vous avez 35 000 \$ qui entrent à chaque année. En dehors des 25 heures de travail, quelqu'un peut faire d'autre chose.

M. Pluviose (René): Non. Ce n'est pas ce qu'ils nous avaient dit dans ce qu'ils nous avaient envoyé. Ils nous avaient donné peut-être 15 heures, je pense. C'est bien beau, 35 000 \$, mais les coûts sont très exorbitants. Très, très. Les assurances, c'est trois, quatre fois le prix. La van, les réparations, ça coûte très cher.

M. Bordeleau: Même à ces tarifs-là, il y a toujours le problème de l'investissement de départ.

M. Pluviose (René): Oui, l'investissement. Si la commission pouvait peut-être nous aider, on trouverait beaucoup plus de chauffeurs, je crois.

M. Bordeleau: Malheureusement, ce n'est pas la commission qui va pouvoir vous aider. Mais le ministre vous entend; peut-être que le ministre pourra vous aider.

M. Pluviose (René): Je sais qu'il en prend bonne note.

M. Bordeleau: Moi, ça va. Je n'ai pas d'autres questions, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, M. Pluviose, de votre participation aux travaux de cette commission.

M. Pluviose (René): Merci.

Le Président (M. Lachance): Et, pour les membres de la commission, j'indique que demain, la dernière journée de séance sur le sujet du taxi, ça va se passer à la salle du Conseil législatif. Donc, j'ajourne les travaux à demain, le jeudi 4 novembre, à 9 h 30, à la salle du Conseil législatif.

(Fin de la séance à 17 h 40)

