



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 4 novembre 1999 — N° 28

Consultation générale sur le document intitulé
*Réforme du transport par taxi — Pour des services
de taxi de meilleure qualité (9)*

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 4 novembre 1999

Table des matières

Auditions	1
Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées (AQRIPH)	1
Regroupement québécois du taxi (RQT)	8
Fédération des centres d'action bénévole du Québec (FCABQ)	21
Vélo Québec	25
M. Pierre Dupuis	31
Mémoires déposés	36
Remarques finales	36
M. Yvan Bordeleau	36
M. Guy Chevette	38

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président
M. Michel Côté, président suppléant

M. Claude Boucher
M. Robert Middlemiss

- * M. Pierre-Yves Lévesque, AQRIPH
 - * M. Claude Provencher, idem
 - * M. Farès Bou Malhab, RQT
 - * M. Éric Dugal, idem
 - * M. François Dumais, idem
 - * M. Vasken Kavafian, idem
 - * M. Jean-Pierre Lalancette, idem
 - * M. Jean Kheir, idem
 - * M. Michel Lévesque, idem
 - * M. Pierre Riley, FCABQ
 - * Mme Nathalie Roberge, idem
 - * M. Jean-François Pronovost, Vélo Québec
 - * M. Robert Boivin, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 4 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*.

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

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

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je souhaite la bienvenue à toutes les personnes présentes qui s'intéressent à cette question importante du transport par taxi. Et, cet avant-midi, nous allons entendre trois groupes: d'abord l'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées; par la suite le Regroupement québécois du taxi; et nous allons terminer nos travaux cet avant-midi avec la Fédération des centres d'action bénévole du Québec.

Auditions

Alors, j'invite le porte-parole de l' à bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne.

Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées (AQRIPH)

M. Lévesque (Pierre-Yves): ...M. le ministre, mon nom est Pierre-Yves Lévesque, et je suis le président de l'Alliance. Avez-vous compris? Non, hein?

M. Provencher (Claude): Avez-vous compris?

Une voix: Non.

Une voix: Oui.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Ah!

M. Provencher (Claude): Je suis Pierre-Yves Lévesque, président de l'Alliance.

Et je m'appelle Claude Provencher, je suis agent de développement pour l'Alliance.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Merci de nous avoir invités ce matin. Si vous ne comprenez pas, vous me faites

répéter le nombre de fois que vous voulez, ça ne me dérange pas. Si vous n'avez pas compris, à soir, on va se poser des questions. Avez-vous compris?

M. Provencher (Claude): Alors, on vous remercie de nous recevoir ici et, si vous ne comprenez pas, M. Lévesque vous dit de le faire répéter autant de fois que ce sera nécessaire, et, si on est encore ici ce soir, on pourra se poser des questions.

Le Président (M. Lachance): Alors, j'indique, comme vous le savez probablement, que vous avez une période maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires, et par la suite il y aura des échanges avec les députés des deux côtés.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Permettez-nous de vous présenter c'est quoi, l'Alliance.

M. Provencher (Claude): Alors, je vais vous parler un petit peu de ce que c'est que l'Alliance québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées. C'est un organisme à but non lucratif qui a pour but la défense des droits et la promotion des intérêts des personnes handicapées.

Alors, pour vous donner une image, représentez-vous un triangle avec la pointe vers le bas: le haut représente les 980 000 personnes handicapées qui sont au Québec; si vous descendez un peu, vous avez 354 organismes de base qui s'occupent directement de ces personnes handicapées; si vous descendez plus bas, vous avez 19 regroupements, ces 354 organismes se sont regroupés en 19 regroupements qui couvrent tout le Québec, et ces 19 regroupements là ont décidé de former une Alliance, que nous sommes. Voici, en gros, c'est le portrait de ce qu'est l'Alliance.

M. Lévesque (Pierre-Yves): ...d'utiliser une loi.

• (9 h 40) •

M. Provencher (Claude): On n'a pas l'intention de faire la lecture de tout le mémoire, mais on a sorti les points principaux, et c'est là-dessus qu'on va parler. D'accord?

Alors, le premier point qu'on a décidé de traiter, c'est l'intégration du transport adapté au transport régulier. De notre point de vue, c'est très important comme cadre de toute la démarche pour l'intégration des personnes handicapées concernant le transport adapté. Alors, le transport régulier doit se transformer et se modeler de façon à desservir le plus grand nombre de gens possible, y compris les personnes présentant des déficiences physiques légères ou les personnes âgées à mobilité

réduite. Et ça, ça va dans le sens d'une véritable intégration des personnes handicapées à l'intérieur du tissu social. Bien sûr, il existera toujours un transport adapté en soi, un transport qui sera spécifique pour des personnes handicapées, des personnes, par exemple, qui se déplacent en fauteuil roulant et qui ne pourront pas utiliser, par exemple, un autobus plancher surbaissé.

Dans cet effort d'adaptation du réseau régulier de transport, il ne faudra pas oublier les caractéristiques spécifiques des régions. Pensez, par exemple, aux distances. C'est, je pense, une des choses qui causent le plus de problèmes dans les régions, les distances à couvrir par les véhicules qui sont adaptés. La Gaspésie, par exemple, fait face à ce type de problèmes, des problèmes qui ne sont pas du tout les mêmes que ceux qu'on trouve à Montréal ou à Trois-Rivières. Une piste de solution peut se trouver dans l'utilisation de systèmes de transport scolaire qui existent déjà et qui couvrent déjà tous les territoires. Il y a, je pense, en Chaudière-Appalaches, un projet-pilote en ce sens-là qui existe actuellement. En terminant sur ce point-là, nous espérons aussi que, dans cet effort d'adaptation des réseaux réguliers de transport, on pensera au métro qui parcourt Montréal à Laval. Merci.

M. Lévesque (Pierre-Yves): ...

M. Provencher (Claude): Je n'ai pas tout compris, il faudrait répéter.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Moi non plus. Pour le métro de Laval à Montréal, on a déjà posé la question au ministre, et on aimerait ça avoir une bonne nouvelle ce matin.

M. Provencher (Claude): Alors, pour le métro Montréal-Laval, on a déjà posé la question au ministre, et on aimerait avoir une bonne nouvelle ce matin.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Deuxième point, le transport par taxi adapté, c'est un moyen efficace pour les personnes handicapées, pas seulement pour le transport adapté mais en dehors du transport adapté. Il faut trouver les moyens de financer le transport adapté par taxi. Toute personne, handicapée ou pas handicapée, pourrait être capable de téléphoner à un taxi comme tout le monde. Donc, le gouvernement du Québec doit, à mon avis, prendre des moyens, soit par des subventions ou autre, pour pouvoir permettre le développement du taxi en dehors du transport adapté.

M. Provencher (Claude): Alors, là, il est question de taxi. Le taxi par transport adapté, c'est un moyen efficace, et on désirerait que toute personne, handicapée ou non, soit capable de prendre le téléphone, d'appeler une compagnie de taxis et d'avoir un taxi adapté qui soit disponible sur place, un service qui serait indépendant ou parallèle au service de transport adapté. Et on demande au gouvernement du Québec de favoriser le développement de ce type de transport par des incitatifs financiers.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous avez d'autres remarques? D'autres remarques sur ce sujet-là?

M. Lévesque (Pierre-Yves): Non.

Le Président (M. Lachance): O.K. Alors, nous allons passer maintenant à...

M. Provencher (Claude): Ah! Il y a d'autres remarques, oui. Je pensais que vous parliez de ce sujet-là.

Le Président (M. Lachance): À l'intérieur de votre bloc de 15 minutes, là, est-ce qu'il y a d'autres remarques?

M. Provencher (Claude): Il y a d'autres remarques.

Le Président (M. Lachance): Allez-y.

M. Provencher (Claude): On a vu dans le mémoire, à la proposition 44, dans le titre, à tout le moins, et dans le projet présenté, d'offrir un nouveau permis. Vous associez la notion de transport des personnes handicapées et la notion de transport médical. Et on s'oppose fermement à cette association-là qui est faite parce que les personnes handicapées ne sont pas des personnes malades. Et c'est cette différence-là qu'on voudrait bien établir et dont on voudrait vous faire prendre conscience pour être sûr que cette association-là ne sera pas faite.

Bien sûr, les personnes handicapées vont aussi parfois utiliser le transport médical parce que, nous autres aussi, on est malades, des fois. Sauf que, par le passé, vous vous rappellerez qu'à une certaine époque une personne handicapée physique était facilement associée à une personne avec déficience intellectuelle et était facilement associée à une personne malade. C'étaient des gens dont il fallait prendre soin, c'étaient des gens qu'on gardait emmitoufflés, c'étaient des gens qu'on cachait quasiment.

Je pense qu'on a passé cette époque-là. Ce qui se passe dans la société le démontre. Alors, je ne voudrais pas que, dans le cadre d'une loi, il y ait un élément qui ressoude les personnes handicapées à la notion de personnes malades.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Tantôt on a parlé de développer des transports... qu'on pourrait... pour pouvoir permettre aux chauffeurs de rendre leur automobile accessible... On pourrait installer un élévateur...

M. Provencher (Claude): O.K. Tantôt, on a parlé du taxi adapté qui était un moyen efficace pour nous. Une des façons qu'on suggère au gouvernement pour faciliter pour les taxis, pour les propriétaires, l'adaptation, c'est de baisser le coût des permis, entre autres, dans un premier temps, baisser le coût des permis, et ensuite de favoriser l'adaptation des véhicules pour que ce soit plus facile. Parce que les chauffeurs de taxi, bien souvent, ces gens-là

gagnent leur vie avec ça. Ils investissent, pour certains, toutes leurs économies dans l'achat du permis, alors, ils ne sont pas du tout en situation d'investir un autre 25 000 \$, 30 000 \$ pour adapter leur véhicule. Alors, une façon de favoriser ça, c'est que vous pouvez, de votre côté, par des incitatifs financiers, aider ces personnes-là à nous aider, finalement.

Un autre point, il sera question de la pratique illégale de certains chauffeurs de demander des frais supplémentaires. Ça, c'est probablement toutes des choses dont vous avez déjà entendu parler ici; nous avons cru cependant nécessaire de revenir là-dessus. Comme on a dit au début, notre propos ne portera pas sur tous les points du mémoire mais sur ceux qui nous ont semblé les plus importants.

● (9 h 50) ●

Alors, il arrive que les chauffeurs exigent une surcharge tarifaire pour le transport des personnes en fauteuil roulant, prétextant un dédommagement pour un surplus de tâche qui est lié au maniement du fauteuil. D'autres chauffeurs vont utiliser la voie légale en demandant à la personne de contracter une entente avec eux afin de s'entendre sur un montant global qui inclurait un supplément aux frais réels de la course. Même si, légalement, la personne est en droit de refuser, elle peut se trouver dans une situation où elle ne peut pas refuser. Vous êtes assis dans un taxi, vous êtes à la fin de la course, le chauffeur vous demande des frais supplémentaires; si vous refusez, vous pouvez vous trouver coincé, là, vous êtes comme dans une position d'infériorité, c'est plus ou moins confortable. Alors, dans la législation, si on pouvait veiller à ce que de telles situations ne se produisent pas, ce serait bien pour nous.

Il va de soi que ces situations aberrantes sont à décrier et à dénoncer le plus ouvertement possible, mais leur pratique démontre qu'il y a un vide au niveau de la réglementation et que celle-ci ne permet pas de protéger des personnes qui se trouvent en situation de vulnérabilité. Il est important que la réforme du taxi soit sévère pour qu'on cesse de rajouter des frais pour la manipulation de fauteuil roulant ou autre équipement qui permet à la personne de pallier sa déficience.

M. Lévesque (Pierre-Yves): ...la formation des chauffeurs... pour améliorer le service pour qu'il soit plus efficace aux personnes handicapées quand le chauffeur va poser des gestes par rapport aux personnes qui sont... Et, pour nous, tout ce qui touche la langue, c'est important.

Une voix: La question de quoi?

M. Lévesque (Pierre-Yves): De la langue.

Une voix: La langue.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Si la personne, en plus, n'est pas capable de parler français, on ne peut pas se comprendre comme il faut. Puis, quand on parle aux

personnes qui ont une déficience intellectuelle, c'est important que le chauffeur parle français comme il faut.

M. Provencher (Claude): Alors...

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

M. Provencher (Claude): En conclusion?

Le Président (M. Lachance): Oui, parce que le temps est déjà expiré.

M. Provencher (Claude): Ah! Déjà?

Le Président (M. Lachance): Oui.

M. Lévesque (Pierre-Yves): C'est toujours plus long pour moi, M. le... il faut comprendre ça. Claude?

M. Provencher (Claude): Non, je n'ai pas compris...

M. Lévesque (Pierre-Yves): C'est plus long pour moi.

M. Provencher (Claude): C'est plus long? Oui. De comprendre que, étant donné que Pierre-Yves Lévesque a de la misère, que c'est plus long — c'est ça — est-ce que je peux quand même prendre le temps de résumer ce qu'il vient de dire sur son dernier point?

Le Président (M. Lachance): Oui, tout à fait, oui, allez-y.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Juste deux minutes.

M. Provencher (Claude): D'accord. Alors, il était question de la formation professionnelle des chauffeurs. On souligne l'importance de donner une bonne formation aux chauffeurs de taxi pour qu'ils soient en mesure de nous aider sans nous nuire, ce qui n'est pas toujours évident, et je pense que ça demande vraiment une formation qui doit être adéquate.

Et au niveau de la langue aussi. M. Lévesque donnait son exemple personnel: il a un problème d'élocution, alors, lui, si, en plus, il a affaire à une personne qui comprend mal le français, alors, là, il a un gros problème. Et, comme il n'est pas seul dans sa situation, voilà, c'est un exemple...

M. Lévesque (Pierre-Yves): ...déficience intellectuelle.

M. Provencher (Claude): Et, dans le cas d'une personne qui a une déficience intellectuelle aussi, si le chauffeur de taxi baragouine le français, ou si c'est une personne en déficience intellectuelle qui est anglophone et que le chauffeur baragouine l'anglais, c'est à considérer, ça aussi.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Quand on parle de formation, ça serait intéressant de consulter des organismes de formation... À ce moment-là...

M. Provencher (Claude): Alors, ça serait bien de consulter les organismes qui sont spécialisés en formation pour établir ce type de formation pour les chauffeurs de taxi.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Merci beaucoup... Merci beaucoup d'avoir accepté ma différence, de m'avoir donné plus de temps pour m'exprimer.

M. Provencher (Claude): Merci beaucoup de nous avoir donné plus de temps pour l'expression.

Le Président (M. Lachance): Merci pour cette première partie de présentation. M. le ministre des Transports.

M. Chevrette: Oui, moi aussi, je vous remercie. Merci, M. Lévesque, merci, M. Provencher. Je voudrais tout d'abord répondre à une question qui m'a été adressée, très directement, comme d'habitude, par notre ami Lévesque sur la question des métros, l'adaptation des métros.

Je pense que, dans toute construction nouvelle, c'est possible d'imaginer qu'on peut régler facilement... Mais on a fait déjà sortir des chiffres, et je voudrais peut-être vous donner quelques chiffres qui sortent. En 1990, on évaluait à 180 000 000 \$, la STCUM évaluait à 180 000 000 \$ faire l'ensemble des stations, et 64 000 000 \$ pour les principales stations. Il est évident, quand bien même on mettrait une rampe pour handicapés au métro de Laval ou on aménageait le métro de Laval pour handicapés, que ça serait utopique si on n'aménage pas au moins les principales rames de métro. Actuellement, les chiffres actualisés nous coûteraient, nous dit-on, 225 000 000 \$, environ, pour l'ensemble des stations, et 80 000 000 \$ pour les principales. Il y a des études d'opportunité qui sont conduites et, dès que ce sera terminé, on en fera part à vos organismes et aux parlementaires.

Mais il est évident qu'il va falloir prendre une orientation relativement rapide si on construit le métro de Laval. Si on annonçait, par exemple, en février, qu'on commence le métro de Laval, il faudrait qu'on ait des orientations immédiates, parce qu'on ne peut pas convertir un métro puis ne pas prendre une décision simultanée pour au moins les principales... Ça, c'est au moins... On a déjà des chiffres, l'étude d'opportunité se fait, puis on devra prendre des décisions relativement rapidement.

Pour ce qui est de votre mémoire, je pense que vous partagez une large portion du livre vert, comme je le comprends bien. Vos oppositions sont surtout au nombre maximal de permis par personne. Vous vous opposez, donc, à la recommandation 4, à la recommandation 42 en ce qui regarde les transporteurs bénévoles accrédités par organismes reconnus par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Vous faites une nette distinction, en fait,

entre le — et j'ai compris votre argumentaire — transport adapté médical et le transport adapté pour personnes handicapées. Ça, ça ressort très, très clairement de votre mémoire. Et vous vous opposez à la création d'une nouvelle catégorie de permis dans ce sens-là, dans le sens du médical versus handicapé. Votre souci sur la langue est tout à fait raisonnable et rationnel. Même au-delà des personnes handicapées, on doit avoir ce souci-là de comprendre au moins minimalement le français puis l'anglais. D'ailleurs, une des conditions pour l'immigration, c'est de passer les tests linguistiques. C'est assez surprenant de voir au volant de certains taxis quelqu'un qui ne parle ni le français ni l'anglais, parce qu'il faut qu'il s'inscrive obligatoirement avant d'avoir sa citoyenneté, il faut qu'il ait une connaissance minimale des langues. Ce n'est pas la mer à boire qu'on demande là. Ce n'est pas la mer à boire que vous demandez là.

Ensuite, la révision du contenu des cours, ça, beaucoup de personnes en ont parlé. Vous n'êtes pas le premier groupe. Il y a presque unanimité des groupes qui ont circulé, qui se sont succédé devant nous, qui ont carrément dit que la formation, c'était important: formation générale, formation spécifique plus pointue pour personnes handicapées, et encore peut-être aussi pointue aussi dans le domaine touristique, par exemple. On voit qu'il y a un souci d'exigence de formation.

• (10 heures) •

Ma question est la suivante: Vous demandez l'adoption de normes pour l'adaptation de taxis. Vous voulez dire des normes nationales? On devrait émettre des normes nationales pour l'adaptation des taxis pour le transport adapté?

M. Lévesque (Pierre-Yves): Il y a deux points: il y a les normes nationales, mais aussi de donner un coup de pouce aux propriétaires de taxi pour payer les adaptations des taxis. Si les propriétaires n'ont pas un coup de pouce pour payer les adaptations, il n'y en a pas beaucoup qui vont prendre la peine de rendre les taxis adaptés. C'est important d'avoir des normes parce qu'actuellement il y a des taxis adaptés qui ne sont pas adaptés bien, bien, on a de la misère à rentrer deux fauteuils dedans... Il y a deux points, M. Chevrette, il y a l'adaptation, au niveau financier... aux propriétaires, puis, deuxièmement, avoir des normes nationales pour s'assurer que... adéquats pour pouvoir rentrer dedans facilement.

M. Provencher (Claude): Est-ce que c'est assez clair pour tout le monde?

Une voix: Non...

M. Provencher (Claude): Alors, M. Lévesque a parlé de deux points qui sont importants. La question portait sur des normes nationales pour l'adaptation. Oui, des normes nationales, mais aussi tenir compte du fait que, si les chauffeurs de taxi, les propriétaires de taxi n'ont pas de facilité, le gouvernement ne leur facilite pas les choses

pour adapter les véhicules, c'est beau des normes, mais, si eux autres ne sont pas incités à adapter des véhicules, nous, on n'aura pas plus de véhicules. Ceux qu'on va avoir, ils vont être bien adaptés à cause des normes, mais c'est ça.

Alors, les normes sont nécessaires aussi parce qu'il y a des véhicules adaptés actuellement... ils ne sont pas tous correctement adaptés. J'ai entendu parler de certaines camionnettes qui ont été adaptées, où, quand on est en fauteuil roulant à l'intérieur, il faut se tenir la tête comme ça parce que... bon. Alors, ça, ça sert actuellement comme transport adapté. Alors, c'est pour ça qu'on parle de normes. À un moment donné, là, il faudrait qu'il y ait des mesures minimales pour permettre, par exemple, dans une auto, de pouvoir embarquer deux personnes avec le fauteuil roulant.

M. Chevette: On a même entendu hier un représentant de l'Estrie qui nous a raconté une mésaventure dans le toit. Est-ce que vous seriez d'accord avec le fait qu'on fixe un pourcentage du nombre de permis émis ou à être émis, un pourcentage qui serait convertissable pour l'adaptation, le transport adapté, en offrant prioritairement aux permis existants la possibilité de le faire, puis avec des programmes, peut-être, de soutien? On a parlé, j'ignore la norme qu'il faut, mais il y en a qui ont parlé de 5 %, il y en a qui nous ont dit qu'en Angleterre les taxis étaient tous adaptés, qu'à Vancouver on pouvait aller jusqu'à 30 %, si ma mémoire est fidèle. En Angleterre, je les ai vus, ils sont tous adaptés, mais c'est une seule forme de taxi. Est-ce que vous seriez d'accord avec un pourcentage?

M. Provencher (Claude): Pourriez-vous expliquer un peu mieux quelle forme ça prendrait, ça?

M. Chevette: Ah! Je peux expliquer un peu mieux certain. Par exemple, mettons qu'il y a 4 000 taxis à Montréal, on dirait: D'ici cinq ans, il faudra atteindre le chiffre de 10 % du nombre de taxis qui devront être adaptés, par exemple. Puis on ne peut pas faire ça du jour au lendemain, tout le monde sait ça. Il y a de bons fabricants au Québec, il y en a qui sont venus témoigner.

Est-ce qu'on pourrait fixer des objectifs, puis, peut-être, en fixant des objectifs, bâtir un programme pour aller vers ces objectifs-là? Est-ce que c'est plus clair?

M. Provencher (Claude): Oui, c'est plus clair.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Nous voulons penser que c'est une très bonne idée, parce que, si on n'a pas de loi...? il y en a bien qui ne le feront pas. Je ne sais pas c'est quoi, le pourcentage qu'il faut avoir, mais je pense que le principe est intéressant, sur un nombre d'années, d'avoir x % de taxis accessibles pour les personnes handicapées.

Maintenant, il va falloir penser aux régions. Dans les régions, ils n'ont pas même le pourcentage pour... parce que c'est important, les personnes handicapées, dans les régions. Comme organisme provincial, nous autres,

c'est important qu'on pense à ça. Quand on va fixer le nombre, qu'on ne pense pas seulement aux régions rurales, mais aussi aux régions éloignées.

M. Chevette: Merci.

M. Provencher (Claude): C'est ça. On est bien d'accord sur le principe, la notion d'un certain pourcentage de permis, pourcentage qui va être atteint au bout d'un certain nombre d'années. Par contre, on ne peut pas établir, personne ici, je pense, ce matin, quel devrait être ce pourcentage-là. Mais sur le principe, oui, c'est très bien. Je pense que ce n'est pas réaliste, comme j'ai déjà entendu, de vouloir que tous les taxis soient adaptés. Par contre, si on parle d'un certain pourcentage, c'est bien. Dans tout ça, il faudra aussi penser aux régions, tenir compte du fait que dans les régions... ajuster ce pourcentage-là pour que ça convienne aussi aux régions éloignées.

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, je pense que les points que le ministre a soulevés, je ne reviendrai sur ces points-là, mais on est tout à fait d'accord sur la nécessité de développer un système de transport adapté. Et ce que je comprends dans votre présentation, c'est que vous pensez aux deux systèmes, c'est-à-dire qu'il y a un système de transport adapté en commun, mais qu'il y a aussi un besoin et une nécessité d'avoir un système de taxis adaptés pour avoir plus de flexibilité, au fond, pour les personnes handicapées qui veulent sortir comme tout le monde, disons, pas toujours en prenant un transport en commun, mais en prenant des taxis au besoin pour certaines activités particulières. Je pense que, là-dessus, c'est clair. Alors, je ne reviendrai pas sur cette question-là.

La question des incitatifs financiers, fiscaux ou des subventions qui sont nécessaires pour permettre aux gens du taxi éventuellement de travailler dans le secteur du transport adapté, je pense aussi que c'est quelque chose qui nous a été mentionné à plusieurs reprises. Il s'agit de voir les coûts supplémentaires qu'une personne peut avoir pour travailler dans le domaine du transport adapté et trouver la façon au fond de compenser ça d'une façon ou de l'autre pour qu'il y ait des gens qui puissent être intéressés éventuellement à travailler dans ce domaine-là. Je pense aussi que, ça, c'est acquis. Donc, je ne reviendrai pas sur ça, mais je peux vous dire qu'on appuie les préoccupations des gens du milieu dans ce sens-là, et on est bien conscient des difficultés qui existent actuellement.

Je veux revenir peut-être sur d'autres points que vous avez mentionnés dans votre mémoire, juste pour avoir des éclaircissements aussi. À la page 7 du mémoire, en fonction de la proposition 29, vous dites: «Nous appuyons cette proposition. Les territoires viennent compliquer l'utilisation du transport adapté.» Je ne sais pas si, quand vous parlez de ça, vous pensez aux territoires, ce

qu'on vient de discuter, c'est-à-dire qu'il y a des territoires où les distances sont très, très grandes, ou si c'est d'autre chose que vous pensez quand vous dites que les territoires viennent compliquer l'utilisation du transport adapté. Est-ce que vous pourriez nous expliquer plus à quoi vous faites référence?

M. Provencher (Claude): Les territoires qui sont alloués à certaines compagnies de taxi, qui les limitent à l'intérieur de certains... qui peuvent limiter leurs déplacements.

M. Bordeleau: O.K.

M. Provencher (Claude): C'est dans ce sens-là qu'on le disait.

M. Bordeleau: C'est le même problème qui existe pour le taxi souvent pour des clientèles régulières, là, le fait qu'il y ait des territoires, ça complique le transport.

M. Provencher (Claude): C'est ça. Oui.

M. Bordeleau: Ça va. À la page 9, vous nous dites — parce que, dans le mémoire, on parle souvent du droit de premier refus au taxi — que vous n'êtes pas d'accord avec le droit de premier refus. J'aimerais que vous nous expliquiez ça puis en même temps peut-être nous éclairer sur le fait que, si on ne permet pas un droit de premier refus aux gens de l'industrie du taxi, comment on peut penser qu'on va pouvoir développer du taxi privé adapté? Parce que, avant qu'une personne décide de s'orienter dans ce secteur-là, parce que, elle, elle gagne sa vie avec ça, c'est quand même quelque chose d'important... Si le droit du premier refus est enlevé aux gens du domaine du taxi, je n'ai pas l'impression que ça va aider, là, à atteindre l'objectif que vous voulez atteindre, c'est-à-dire de développer, en parallèle avec le transport en commun, un système de taxis adaptés. Ils n'ont même pas une garantie d'avoir le droit de premier refus.

● (10 h 10) ●

M. Provencher (Claude): Je ne sais pas si ça vient de la compréhension de... Pour moi, le droit de premier refus, c'est que le chauffeur de taxi a le droit de ne pas embarquer telle personne. C'est comme ça que je le comprends, là. Est-ce qu'on le comprend de la même façon?

M. Bordeleau: Non. Bien, moi, je pensais au droit de premier refus, dans le sens que, s'il y a du transport adapté qui peut être fait, qu'on l'offre d'abord aux gens de l'industrie du taxi. Et, si les gens de l'industrie du taxi ne sont pas intéressés à travailler dans ce secteur-là, bien, à ce moment-là, on trouvera une autre hypothèse, soit dans certaines... Par exemple, dans des régions plus rurales, on parle d'avoir la possibilité d'aller vers des particuliers qui accepteraient, eux, de faire du transport adapté avec une formule qui resterait à déterminer. Mais dans les territoires où il y a des taxis, que les besoins du transport adapté

soient d'abord proposés aux gens de l'industrie du taxi. Alors, c'est dans ce sens-là que...

M. Provencher (Claude): Ah! Je comprends ce que vous voulez dire et je vais dans votre sens. Selon cette interprétation-là de la notion de droit de premier refus, moi, je vais dans votre sens.

M. Bordeleau: Oui, M. Lévesque, vous vouliez ajouter...

M. Lévesque (Pierre-Yves): Oui, compléter. Actuellement, les sociétés de transport peuvent avoir des contrats avec des compagnies de taxi. Puis, s'il n'y a pas de compagnies de taxi qui postulent pour les contrats, les sociétés de transport ne peuvent pas aller voir d'autres compagnies privées. Et, à ce moment-là... des limites au niveau des possibilités. Avez-vous compris?

M. Bordeleau: Bien, oui, j'ai saisi des bouts, là.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Il va répéter pour moi.

M. Bordeleau: Oui. J'ai saisi des bouts, il y a d'autres bouts que j'ai peut-être moins bien compris. Si vous pouvez nous...

M. Provencher (Claude): Actuellement, les sociétés de transport adapté offrent des contrats à des compagnies de taxi, et, s'il n'y a pas de compagnies de taxi qui répondent à l'appel, il n'y a pas d'autres moyens, là. Alors, il y a une limitation.

M. Bordeleau: Oui, il y a ce problème-là, mais il y a le problème aussi que, actuellement, les véhicules adaptés pour pratiquement la totalité... Par exemple, si on pense à Montréal, ils sont à contrat pour la STCUM. Mais, si on veut développer le secteur auquel vous faites référence, c'est-à-dire du taxi privé adapté, on peut appeler puis dire: Bon, bien, moi, je veux aller à telle place et pas appeler huit heures d'avance ou se faire annuler à la dernière minute. Si on veut développer un secteur comme ça, c'est dans cet esprit-là que je disais: Il faut travailler en collaboration avec les gens de l'industrie du taxi et leur offrir la possibilité, pour ceux qui pourraient être intéressés, d'aller dans ce secteur-là.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Mais je veux aller plus loin. Quelle compagnie... signer un contrat à une compagnie de taxi, c'est pas seulement pour avoir du taxi adapté, sinon c'est pour avoir du taxi ordinaire.

M. Provencher (Claude): ...recommencer ça.

M. Lévesque (Pierre-Yves): ...il n'a pas compris. Ça va mal, là. J'ai dit que, quand une société de transport signe un contrat à une compagnie, ce n'est pas tellement pour avoir du taxi adapté, sinon c'est pour avoir du taxi

ordinaire. Puis les conditions... aux compagnies de taxi, elles ne sont pas assez intéressantes. On a bien de la misère à avoir des compagnies pour travailler pour eux autres.

M. Provencher (Claude): Les sociétés de transport qui signent des contrats avec les compagnies de taxi, c'est pour avoir des taxis adaptés mais aussi des taxis ordinaires. Et les conditions que les sociétés de transport offrent aux compagnies de taxi ne sont pas assez intéressantes.

M. Bordeleau: Il faudra voir exactement pourquoi, disons, on se retrouve avec la situation actuelle où il y a peu de gens intéressés. Il y a sûrement des facteurs. Ça nous a été souvent mentionné. On va essayer de voir exactement les causes et où ça accroche pour qu'on puisse, à un moment donné, mieux, peut-être, répondre aux besoins des personnes handicapées. Moi, ça va. Oui, parfait.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de La Peltrie, en vous signalant qu'il reste deux minutes du côté ministériel.

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, bonjour, M. Lévesque, bonjour, M. Provencher, merci d'être venus exposer votre position face à la réforme du transport par taxi.

Dans votre mémoire, vous dites que les personnes handicapées font souvent face à une pratique illégale de la part de certains chauffeurs de taxi. Est-ce que vous avez des statistiques à cet effet-là, au niveau des plaintes que vous recevez? Dans quelle proportion? Est-ce que vous avez souvent des plaintes à cet effet-là? Parce que, là, ce que vous dites, c'est que «par contre, exige une surface tarifaire, prétextant un dédommagement pour le surplus de la tâche liée au maniement du fauteuil», ainsi de suite. Alors, est-ce que vous avez des statistiques qui démontrent que vraiment il y a un manquement qui se pratique dans ce sens-là?

M. Lévesque (Pierre-Yves): On n'a pas de statistiques officielles. Sauf que... venu pour placer un fauteuil... On a de la... mais on n'a pas de statistiques officielles... Je peux vous dire, c'est... que les chauffeurs font ça. Et, s'il faut répéter tout le temps, on ne peut pas faire ça.

M. Côté (La Peltrie): Mais vous mentionnez aussi qu'il y a un vide au niveau de la réglementation, que ça ne permet pas de protéger les personnes suffisamment qui sont en situation de vulnérabilité. Est-ce que vous pouvez nous exprimer un peu plus c'est quoi, ce vide-là? Ou qu'est-ce qu'il faudrait apporter pour corriger cette situation-là, en termes de vide, en termes de réglementation?

M. Lévesque (Pierre-Yves): Il pourrait peut-être y avoir une place officielle pour les personnes handicapées...

M. Côté (La Peltrie): Est-ce que vous pourriez peut-être ajouter, M. Provencher...

M. Provencher (Claude): Il pourrait exister une instance où les personnes handicapées pourraient apporter leurs plaintes à ce niveau-là.

M. Côté (La Peltrie): Excusez-moi?

M. Provencher (Claude): S'il existait une instance, un endroit où les personnes handicapées pourraient apporter leurs plaintes quand ils vivent ce genre d'expérience...

M. Côté (La Peltrie): Ah bon! Alors qu'actuellement il n'y a pas de place pour ça.

M. Provencher (Claude): Il n'existe pas de tel endroit, non.

M. Côté (La Peltrie): Bon. Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, MM. Lévesque et Provencher... Oui?

M. Lévesque (Pierre-Yves): ...question au ministre... n'a pas répondu à ma question pour le métro de Montréal. Il a dit: On va le savoir plus tard. C'est quand, plus tard, qu'on va le savoir?

M. Provencher (Claude): À propos de la question du métro, vous avez dit qu'on le saura plus tard. Quand, plus tard?

M. Chevette: L'étude de...

M. Lévesque (Pierre-Yves): Vous m'avez dit ça au mois d'août.

M. Chevette: Non, l'étude de faisabilité doit se terminer avant Noël, nous dit-on. Puis aussitôt que c'est terminé, il faut que je prenne des décisions pour la réalisation, et c'est là que je vous disais qu'il faut absolument, à ce moment-là, que je prenne une décision quant à la faisabilité, au moins, des autres stations principales. Qu'est-ce que ça me donnerait de faire une seule station qui serait adaptée pour les personnes handicapées, si on ne corrige pas les autres? C'est relié.

M. Lévesque (Pierre-Yves): Mais il faut commencer à quelque part.

M. Chevette: Oui, je veux bien que vous commenciez en quelque part, mais je ne veux pas qu'ils vous descendent à Laval puis que vous soyez pris là. On se comprend bien? Merci beaucoup.

• (10 h 20) •

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, MM. Lévesque et Provencher pour votre participation aux travaux de cette commission. Merci beaucoup.

J'invite maintenant les représentants du Regroupement québécois du taxi à bien vouloir prendre place, en vous signalant que c'est le 49e mémoire que nous allons étudier depuis le début de nos travaux.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite le porte-parole du Regroupement à bien vouloir s'identifier et nous indiquer les noms des personnes qui l'accompagnent.

Regroupement québécois du taxi (RQT)

M. Bou Malhab (Farès): Bonjour, M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission. Permettez-moi de vous présenter les personnes qui m'accompagnent. À l'extrême gauche, Me Éric Dugal notre avocat; à sa droite, M. Jean Kheir, président de la Ligue de taxis de l'Ouest de Montréal; à ma gauche, M. François Dumais, président de la Ligue de taxis de Québec; à l'extrême droite, M. Jean-Pierre Lalancette, président de la Ligue de taxis de Laval; à sa gauche, M. Vasken Kavafian, président de la Ligue de taxis de l'Est de Montréal; et à ma droite, M. Michel Lévesque, président de la Ligue de taxis de Longueuil.

Le Président (M. Lachance): Bienvenue, messieurs. Je vous indique tout de suite que, suite à une entente avec les deux groupes parlementaires qui sont ici, il y a une période maximum de 25 minutes pour votre présentation et, par la suite, 50 minutes d'échange des deux côtés. Alors, vous pouvez y aller.

M. Bou Malhab (Farès): Merci. Au nom du Regroupement québécois du taxi, je remercie la commission de nous donner l'opportunité de présenter notre mémoire aujourd'hui. Nous apprécions grandement pouvoir être entendus à ce moment crucial pour notre industrie.

Au cours des trois dernières semaines, plusieurs organismes ont prétendu représenter l'industrie de taxi. À cet égard, nous tenons à rappeler que la véritable industrie de taxi est composée des détenteurs de permis. Le Regroupement québécois du taxi représente plus de 80 % des titulaires de permis travaillant dans les agglomérations du Québec, c'est-à-dire approximativement 6 000 chauffeurs propriétaires de voiture-taxi. M. le Président, le Regroupement québécois du taxi est fier de représenter ces milliers d'hommes et de femmes qui vivent de cette industrie, de partager le quotidien de millions de nos concitoyens, d'accueillir et de reconduire ces centaines de milliers de visiteurs chaque année en étant la carte de visite de Québec. En 1988, un sondage mené par la firme Multi Réséo démontrait que 80 % de la clientèle desservie à Montréal était satisfaite des services de transport par taxi. Aujourd'hui, nous constatons que le vent a tourné. Le Regroupement québécois du taxi est conscient des problèmes qui sévissent dans l'industrie. D'ailleurs, nous

avons été les premiers à souhaiter et à demander des changements.

M. le Président, rassurez-vous, nous n'avons nullement l'intention de vous réciter intégralement notre mémoire. Nous prenons pour acquis que tous les membres de la commission l'ont lu. Nous sommes de ceux qui croient que le développement passe par l'action. C'est pourquoi la majeure partie de notre présentation portera sur les pistes de solution que nous avons développées depuis plusieurs mois.

Ceci étant dit, nous nous permettons tout de même un bref retour sur les événements des dernières années. Animés par le désir de relancer notre industrie, nous sommes réjouis quand, en 1997, le ministre des Transports de l'époque, M. Jacques Brassard, a annoncé sa volonté de procéder à une révision complète de l'encadrement du transport rémunéré des personnes au moyen d'une automobile. Deux ans plus tard, une réforme est proposée dans laquelle nous ne retrouvons que très peu des recommandations que nous avions formulées au comité consultatif. Plusieurs des propositions laissent présager d'importantes pertes de revenus. Pour certaines d'entre elles, les impacts sont criants. Par exemple, si on levait le moratoire sur le nombre de permis de taxi par agglomération, il est évident que leur valeur chuterait radicalement, nous faisant perdre des sommes considérables et des revenus. M. le Président, le ministère est-il conscient que ces permis représentent pour nous les efforts et les économies de toute une vie? La firme Price Waterhouse Coopers, dans une étude récente, démontre avec rigueur que l'augmentation du nombre de permis a une incidence directe sur nos revenus. Comment peut-on penser lever le moratoire ou augmenter le nombre de permis de taxi par agglomération quand on sait que, dans la région de Montréal, nous avons approximativement 1 000 permis de plus que dans la région de Toronto, alors que cette dernière compte presque 1 000 000 d'habitants de plus? L'industrie québécoise du taxi est en mauvaise posture. C'est pourquoi nous serons intraitables devant toute action susceptible d'entraîner des fluctuations sur la valeur des permis. Nous n'en avons pas les moyens.

Concernant l'âge du véhicule, à elle seule, cette proposition nous oblige à nous questionner sur l'irréalisme des auteurs du livre vert. Il mentionne que la proportion de véhicules ayant plus de 10 ans a augmenté de 350 % entre 1993 et 1998. Nous passons au moins 12 heures par jour dans nos véhicules. Soyez assurés que ce n'est pas par choix que la flotte a vieilli ces dernières années, c'est par nécessité. Nous savons tous les efforts que le gouvernement a dû faire pour atteindre le déficit zéro. Pour atteindre le nôtre, nous sommes hélas obligés de faire de l'acharnement thérapeutique à des véhicules qui parfois mériteraient les soins intensifs. Mais, que voulez-vous, virage ambulatoire oblige. Si cette mesure entrainait en vigueur, elle nous forcerait à acquérir des véhicules d'au moins 15 000 \$, sans compter les équipements dont la valeur de revente serait considérablement dévaluée en peu de temps. Pour nous, l'âge d'un véhicule ne représente pas un critère fondamental pour en déterminer la qualité. L'entretien régulier et la propreté sont sans contredit les

meilleurs indicateurs. Nous sommes conscients que certains véhicules ne rencontrent pas les normes, mais l'obligation de rajeunir la flotte ne réglerait pas tout, puisque, malgré 3,5 inspections annuelles par véhicule à Montréal, le Bureau de taxi de Montréal a expliqué ici même que plusieurs véhicules ne répondent pas aux critères.

Par ailleurs, nous tenons à rappeler qu'entre le mois de mai et le mois d'août derniers, le Bureau de taxi de Montréal a procédé à l'opération «associations», qui avait comme objectif de vérifier le travail des associations de services concernant la conformité des véhicules. En tout, 1 093 véhicules ont été inspectés, et le Bureau de taxi arrivait à la conclusion que 90 % des véhicules étaient conformes. Ce n'est pas sérieux, M. le Président, la qualité de la flotte semble varier au gré des fantaisies des inspecteurs.

• (10 h 30) •

Ceci dit, le Regroupement québécois du taxi salue les efforts déployés par le ministre des Transports pour réformer l'industrie du taxi. Sans hésiter, nous réitérons au ministre notre réelle volonté de participer à la réforme du transport par taxi; vous pouvez compter sur notre collaboration.

Outre les problèmes financiers auxquels nous sommes confrontés, l'autre aspect majeur à considérer concerne la place des ligues dans l'industrie. Où est notre place entre la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, les associations de services, le Bureau du taxi, les aéroports, les communautés urbaines, les sociétés de transport, les commissions scolaires, les régies régionales de la santé et des services sociaux et les hôtels? Poser la question, c'est y répondre, M. le Président; un grand ménage s'impose.

Le Regroupement québécois du taxi estime que les deux principaux chantiers à explorer pour réformer l'industrie passent d'abord par l'amélioration des revenus en exploitant davantage les marchés potentiels que représentent le transport adapté, le transport médical, le transport scolaire, et ensuite la modernisation de la tarification. Deuxièmement, nous croyons qu'une redéfinition des rôles s'impose en matière de régulation de l'industrie.

Concernant le transport adapté, certains ont prétendu que nous ne voulions pas en faire. C'est vrai, M. le Président. Cependant, ils se sont bien gardés de vous transmettre certaines informations. On nous demande des cautions d'exécution de plusieurs millions de dollars, on nous demande de rouler parfois 24 % sur le prix du taximètre et on nous impose des frais d'administration. Certaines sociétés de transport exigent des véhicules modifiés coûtant près de 52 000 \$, et les contrats consentis ne sont que de trois ans, sans garantie de renouvellement. En plus, on nous fait porter l'odieux de la mauvaise répartition des sociétés de transport, du mauvais jumelage des routes, des réservations de dernière minute que l'on insère dans les appels transmis aux associations de services. En fait, M. le Président, tout porte à croire qu'on ne veut pas de nous dans le transport adapté. D'un côté on

nous impose une multitude de contraintes pour nous écarter de ce marché, et de l'autre on nous accuse de ne pas vouloir en profiter.

En ce qui a trait au transport adapté, on devrait se conformer aux taux en vigueur fixés par la Commission des transports et interdire les rabais sur le prix du taximètre, améliorer la répartition des appels pour éviter les retards et prévoir des frais additionnels par course pour compenser le temps d'attente, la manipulation des fauteuils roulants et l'assistance à l'embarquement et au débarquement des personnes. Ces frais additionnels devraient être payés par les sociétés de transport qui, en recourant aux services d'un taxi, font une économie d'échelle importante compte tenu que nos coûts par course sont moins élevés que les leurs. En contrepartie, chacune des associations de services devrait compter sur un nombre minimal de nos membres, défini selon les besoins régionaux, prêts à effectuer ce travail.

Nous croyons que le transport adapté représente une responsabilité sociale et qu'il ne revient pas à notre industrie d'en financer les coûts. Le gouvernement du Québec devrait contribuer à l'achat et à la transformation des véhicules et veiller à ce que les contrats respectent la durée d'amortissement des véhicules accessibles. Pour nous, l'émission de permis spéciaux représente la solution facile et ne ferait qu'affaiblir davantage l'industrie du taxi. Les mesures que nous proposons permettraient d'obtenir une masse critique de véhicules et de servir convenablement la clientèle, à des coûts raisonnables. Elles permettraient aussi de réduire la pression sur le taxi régulier, puisqu'il y aurait moins de véhicules affectés à ce type de transport, ce qui se traduirait par des revenus plus élevés et des heures de travail plus raisonnables.

Nous nous interrogeons sur la multitude de permis qu'émet la Commission des transports du Québec à des minibus, à des navettes qui effectuent le transport entre les aéroports, les hôtels et les centres-villes, un autre marché qui nous échappe. De plus, cette même Commission octroie des permis de limousine grand luxe à des entrepreneurs qui non seulement grugent une partie du marché de certains d'entre nous mais, de surcroît, le font à des prix inférieurs aux normes.

Quant au transport bénévole, nous n'avons pas l'intention de répéter ce qui s'est déjà dit ici, mais nous invitons le ministre à examiner la situation de près, car il n'est pas normal que le bénévolat soit si payant. Nous avons des solutions à proposer en réponse aux interrogations soulevées plus tôt devant cette commission. De plus, le gouvernement du Québec devrait étudier la possibilité d'octroyer des crédits de taxes, notamment sur l'essence, comme en Europe, ainsi que sur tous les frais relatifs à l'exploitation d'une voiture-taxi.

M. le Président, d'autres problèmes minent l'industrie, telles les concessions d'exclusivité exigées par les hôtels et les centres commerciaux. Elles ont pour effet d'augmenter le coût des droits d'association que doivent payer les chauffeurs compte tenu des sommes abusives exigées par ces entités. Nous proposons l'abolition de telles concessions et l'obligation, pour toute entreprise

commerciale à vocation touristique ou publique, de prévoir des espaces réservés pour les véhicules-taxis, comme c'est le cas depuis plusieurs années pour les hôpitaux.

Nous croyons également que le ministère devrait permettre la location des permis de taxi. Si cela était autorisé, le loyer serait moindre, puisque toutes les dépenses relatives à l'entretien du véhicule seraient assumées par le locataire du permis. Cette mesure aurait l'avantage de responsabiliser le locataire, puisqu'il utiliserait son propre véhicule. La situation actuelle favorise le laisser-aller, puisque les locataires utilisent des véhicules qui ne leur appartiennent pas, ce qui fait que le propriétaire est plus ou moins intéressé à fournir un véhicule de qualité, car il est bien connu que certains locataires mènent la vie dure aux véhicules qu'ils utilisent. En conséquence, si l'on permettait aux propriétaires de louer leurs permis, il y a fort à parier que la qualité de la flotte serait rehaussée, car le chauffeur serait plus soucieux de sa conduite de manière à éviter des réparations et préférerait conduire un véhicule de meilleure qualité.

M. le Président, nous recommandons également de fusionner les 57 ligues actuelles en six ligues régionales ou plus, selon les particularités des régions, sans pour autant modifier le découpage des agglomérations. Ces fusions permettraient de créer une masse critique suffisante pour assurer un financement permettant aux ligues d'accomplir totalement leur mission.

Nous voulons retrouver la fierté d'être chauffeurs de taxi. Nous ne voulons plus être traités et considérés comme citoyens de seconde classe. Nous voulons reprendre le contrôle de notre industrie. Donnez-nous la possibilité de nous autodiscipliner et des pouvoirs accrus en cette matière. Donnez-nous la responsabilité de faire les inspections des véhicules, la responsabilité d'émettre les permis de chauffeur, la responsabilité de prévoir des programmes de formation et la responsabilité d'adopter un code de déontologie et de le faire respecter.

La semaine dernière, le ministre des Transports mentionnait que le projet de décentraliser les responsabilités en matière de transport par taxi ne trouvait que peu d'écho. Aujourd'hui, nous lui offrons cette décentralisation en lui proposant formellement de prendre les responsabilités relatives au contrôle de l'industrie. M. le Président, nous n'avons pas besoin de bureaux du taxi à la grandeur du Québec. D'ailleurs, l'expérience montréalaise est loin d'être convaincante, puisque, comme nous l'avons souligné précédemment, sur la qualité de la flotte, le Bureau du taxi de Montréal n'arrive même pas à s'entendre avec lui-même.

En somme, M. le Président, le Regroupement québécois du taxi, à la suite de tous les commentaires qui ont été formulés ces dernières semaines, se met à la disposition du ministre afin de mener à bien et à terme cette réforme pour des services de meilleure qualité. Merci de votre attention.

• (10 h 40) •

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

M. Chevrette: Oui. Merci, M. le Président. Je voudrais tout d'abord féliciter les ligues assises devant nous pour leur assiduité. Il n'y a pas une journée où je ne leur ai pas vu la bête dans cette salle. Ils ont été attentifs, et je les ai vus grimacer à certains mémoires, je les ai vus sourire à d'autres, et je les ai vus inquiets à certaines autres occasions, puis carrément en furie dans certaines situations aussi, à partir de propos émis par des intervenants.

J'ai plusieurs questions, puis je voudrais donner la place à mes collègues un peu, donc je ne pourrai pas vous poser toutes les questions. Mais je suppose qu'avec la volonté de participer que vous venez d'afficher et que vous venez de crier bien haut on pourra se revoir assez facilement pour clarifier certaines données, en particulier votre étude que vous nous avez présentée. Je pourrais questionner abondamment, je vais me limiter à quelques questions.

Mais je voudrais savoir d'entrée de jeu... On va partir des ligues. Je voudrais comprendre bien la proposition que vous faites. Vous dites: Six ligues au lieu de 57. Mais ça regroupe exclusivement les propriétaires, ça. Qu'est-ce que vous proposez pour les chauffeurs uniquement?

M. Bou Malhab (Farès): Pour ce sujet, parce qu'il y a un aspect juridique dans ce sujet, j'aimerais que Me Dugal, il expose un petit peu la vision du Regroupement en cette matière.

Le Président (M. Lachance): Me Dugal.

M. Dugal (Éric): M. le ministre, le constat qu'on a pu dégager jusqu'à présent, c'est que 57 ligues, ce n'est pas fonctionnel. Donc, il faut prévoir une représentativité des ligues différente; il ne faut pas ignorer les chauffeurs dans ce processus.

Ce que nous suggérons quand on parle six ligues régionales, ce n'est pas un nombre définitif. Il y aura des particularités régionales qui feront en sorte que certaines ligues vont être plus aptes à se fusionner considérant la similitude de leur marché et de leurs conditions économiques. Ce qui est visé, c'est d'atteindre la masse critique, évidemment, pour que ces ligues soient entièrement fonctionnelles.

Maintenant, si on prend des cas particuliers, c'est évident qu'on ne touchera pas à l'agglomération de Montréal, puisque là est la masse critique et que, de fusionner d'autres ligues avec l'île de Montréal — bien que certains penseront qu'une île, une ville serait une façon de solutionner le problème — nous croyons que de grossir Montréal, qui représente déjà plus de 50 % des titulaires de permis de taxi, serait inefficace. Nous croyons...

M. Chevrette: Le gigantisme est aussi dangereux que la petitesse.

M. Dugal (Éric): Exact. Donc...

M. Chevette: Il faut garder un juste milieu, puis en latin, on disait: in medio stat virtus, la vertu est au milieu.

M. Dugal (Éric): Malgré ma connaissance de certaines locutions latines, je ne la connaissais pas, celle-là.

M. Chevette: Elle est bonne.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dugal (Éric): On va la retenir. Ha, ha, ha! Donc, maintenant, comment créer quelque chose où l'industrie peut se retrouver? Il y a diverses façons de voir les choses, il y a diverses façons qui vous ont été présentées, mais je pense qu'une des pistes de solution les plus logiques ce serait de créer ces ligues régionales et, d'autre part, de créer un regroupement professionnel qui, lui, inclurait autant les propriétaires que les chauffeurs. Et là je vais m'expliquer.

Si on parle au niveau de la distribution des responsabilités de ces ligues régionales vis-à-vis du groupement professionnel, on peut songer à des regroupements comme l'Ordre des infirmières et des infirmiers du Québec, qui d'un côté a une représentativité au niveau d'un syndicat, la FIIQ ou la CSN, et de l'autre côté a une représentativité au sein d'un ordre, qui est l'Ordre des infirmiers et infirmières du Québec. Donc, ce système peut coexister.

Si on parle maintenant dans le domaine du taxi, la distribution des responsabilités, les ligues régionales pourraient conserver les pouvoirs suivants: la représentation des titulaires devant la Commission des transports, le gouvernement, les villes, et assister à des tables de concertation dans divers secteurs, ce qui, d'ailleurs, a été démontré, et je pense que les ligues, malheureusement, n'ont pas été consultées sur certaines tables de concertation.

M. Chevette: Sur ce point précis, Me Dugas...

M. Dugal (Éric): Dugal.

M. Chevette: ...on pourrait prendre quasiment mes 15 minutes. Ce que je vous suggère, c'est de nous présenter une vision écrite de ça, si ça ne vous dérange pas, pour qu'on puisse le faire regarder, parce que déjà, au moins, je suis satisfait d'un point, là: vous reconnaissez l'importance d'avoir une certaine forme de représentativité au moins pour les chauffeurs, aussi, qui ne sont pas propriétaires. Et ça, c'est mon souci aussi parce que quelqu'un qui n'a pas de propriété mais qui paie ou bien une pitance quotidienne pour une auto, ou encore qui partage au pourcentage avec le proprio, il a le droit, au moins, d'être représenté, entre guillemets, par un organisme quelconque qui ne comprend pas nécessairement les intérêts d'un propriétaire. Parce qu'à Montréal le nombre de «pocket books» — si vous me permettez...

M. Dugal (Éric): «Pocket number».

M. Chevette: «Pocket number». S'il y en a 19 000 puis il y a 4 000 conducteurs, il y a du monde qui n'est pas propriétaire d'auto dans ça, là, et qui a peut-être le droit aussi de vouloir se donner, par exemple, une assurance-groupe, qui peut peut-être, par exemple, vouloir avoir des cours de formation, qui peut peut-être, par exemple, vouloir contrer certains abus de certains propriétaires. Il y en a peu... je suis convaincu que vous êtes tous corrects, mais tout d'un coup qu'il y en aurait une couple. Ils pourraient au moins être représentés un tantinet, n'est-ce pas.

Deuxième question — puis, ça, je me fie à vous pour nous acheminer ça — M. Dumais...

M. Dugal (Éric): Parfait, mais, si...

M. Chevette: ...Québec est-u pareil comme Montréal? On doit-u agir distinctement, oui ou non?

M. Dumais (François): Dans quel sens vous posez la question?

M. Chevette: Est-ce qu'on doit avoir les mêmes exigences pour Québec que pour Montréal? Est-ce qu'on doit avoir la même structure?

M. Dumais (François): De représentation?

M. Chevette: Structure.

M. Dumais (François): De travail?

M. Chevette: Structure.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dumais (François): Moi, je vous dirais qu'une grosse partie des problématiques, qu'elles soient à Québec ou à Gaspé ou à Rouyn, elles sont les mêmes. Quand on parle de la représentation au niveau de la Commission des transports ou des différents ministères ou quand on parle de la tarification ou de celle du contrôle des illégaux, des contrats de transport adapté, je pense que c'est la même problématique. La structure devrait être la même à ce niveau-là.

M. Chevette: C'est drôle, il y a des chauffeurs de taxi qui m'ont dit, moi: Ne nous comparez pas à Montréal, on n'aime pas ça.

M. Dumais (François): Bien, c'est évident que la région de Québec, ou la grande région de Québec, ne vit pas la même problématique, mais ce n'est pas le même pourcentage de taxis non plus. Et je pense que, plus c'est petit, plus c'est facile à contrôler. Dans la région de Québec, on connaît quasiment l'ensemble de nos propriétaires, de nos chauffeurs, qu'on soit à Québec ou à

Sainte-Foy ou à Beauport ou à Charlesbourg. Je pense que c'est sûr qu'à ce niveau-là la problématique est très différente.

M. Chevette: Merci.

M. Kavafian (Vasken): M. Chevette...

M. Chevette: Oui.

M. Kavafian (Vasken): Pour ajouter à ça, ça a commencé en 1642 avec Maisonneuve qui a débarqué à la place Royale à Québec et Montréal ont commencé à dire: On n'est pas pareil.

M. Chevette: Non, mais, ça, pensez-vous qu'on ne le sent pas nous autres non plus?

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Il connaît son histoire, hein.

M. Chevette: Je peux-tu vous dire qu'il y a en 1534 aussi, c'est Jacques Cartier, puis en 1608 c'était Québec. C'est des dates qu'on n'oublie pas quand on est allé à la petite école puis qu'on était attentif. J'étais très attentif à la petite école.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Mais je voudrais vous parler des territoires maintenant. Vous parlez de six liges. À un moment donné, ça va vouloir calquer certains territoires, ça, ou bien ça va jumeler certains territoires pour en arriver à six, si jamais on en retenait six. Mais, j'ai devant moi la répartition des permis de taxi. À Boucherville, par exemple, il y a 17 permis, puis il y a une explosion démographique épouvantable. À Terrebonne, Lachenaie, Mascouche, La Plaine, il y a des explosions démographiques épouvantables puis il y a très peu... je pense qu'il y a 33 permis seulement pour 103 210 personnes, et vous dites dans une envolée oratoire, assez bien, M. le président, qu'il y a trop de permis à Montréal. Privilégieriez-vous le transfert de permis dans des zones où il y a des besoins? Qu'est-ce que vous me conseillez de faire, sachant qu'il y en a trop à Montréal puis qu'il en manque ailleurs?

M. Bou Malhab (Farès): M. le ministre, je crois que, dans la région de Montréal, on a des permis de plus, c'est vrai. Ça peut être envisagé qu'on achète pour Boucherville, les gens qui veulent exploiter des permis à Boucherville, des permis de Montréal. Ça peut être même dans la région de Longueuil qui est beaucoup plus proche, ils ont aussi des permis de plus, mais sûrement, peut-être, à une plus petite échelle que Montréal. C'est que ça pourrait être une idée, ça pourrait être une avenue à envisager: on pourrait transférer des permis de la région de Montréal, qu'ils soient exploités à Boucherville mais sans émettre de nouveaux permis. C'est ça, le problème.

• (10 h 50) •

M. Chevette: Mais, c'est ce que je dis. Je dis, par exemple: Au Québec, supposons qu'on a 8 000 et quelques centaines de taxis, si on fait un per capita en se comparant, on a dit: Bon, globalement, il y a suffisamment de taxis, mais les permis sont mal répartis sur le territoire, par exemple. C'est possible, ça. Est-ce que ça serait possible de, je ne sais pas, penser... Montréal... On va travailler à Montréal, nous autres, pourquoi certains Montréalais n'iraient pas travailler ailleurs? C'est à sens... On retourne chez nous le soir, nous.

M. Bou Malhab (Farès): Je ne sais pas...

M. Chevette: Non, mais la question est de taille, là. Ce n'est pas loin, ça, Mascouche, Terrebonne, surtout si on vous fait un pont sur la 25, là.

Une voix: Quand?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bou Malhab (Farès): Je vais laisser Me Dugal répondre un petit peu à cette question parce que la représentativité, si vous voulez, puis le découpage de territoire, et tout ça, là, ça a été quand même travaillé avec lui. J'aimerais qu'il réponde à la question.

M. Dugal (Éric): Sur la question de la représentativité, on a parlé de fusion de liges. Ça va. Où on est moins chaud, c'est au niveau de la fusion de territoires comme telle parce que ça peut entraîner des fluctuations sur la valeur des permis. Et cette fluctuation-là, c'est inacceptable pour les chauffeurs de taxi tout simplement parce que, même si on prévoyait une espèce de droit de préemption — en fait, juridiquement, je ne pense pas que ça s'appelle comme ça, j'appellerais ça plutôt une option d'achat, mais, ça, c'est une autre histoire — même s'il y avait quelqu'un, un organisme qui se chargeait de tenter de régulariser la valeur des permis de façon à ce que personne n'y perde au change, je ne pense pas que ce soit faisable de fusionner ces agglomérations-là sans que quelqu'un y perde. Par contre...

M. Chevette: Mais pas fusionner, je m'excuse, ce n'est pas ça que je dis.

M. Dugal (Éric): J'ai compris, j'y arrivais. Par contre, quand vous parlez de prendre un permis de taxi et de l'importer dans une autre agglomération, c'est une solution que nous n'avons pas envisagée — pour être franc avec vous — et qui va demander une étude, une consultation de nos membres pour s'assurer que ça n'entraînera pas des pertes de revenus pour eux, et aussi pour s'assurer de leur volonté que ça se fasse ainsi par rapport à d'autres pistes de solution.

M. Chevette: Plutôt que d'être assis deux heures sur le capot à Dorval, si je roule allégrement huit heures par jour, 12 heures par jour, facilement, à Terrebonne ou bien à Mascouche, la comparaison est vite faite.

M. Dugal (Éric): Je comprends tout à fait le point que vous soulevez, mais, comme je vous dis, ce serait difficile pour le Regroupement de s'avancer, tout simplement parce que le Regroupement, vous le savez, comporte des élus, et ces élus ont des comptes à rendre.

M. Chevette: Oui, mais ce que vous ne me dites pas puis que vous refusez de me dire, je vais vous le dire. C'est parce que vous craignez que la valeur du permis ait une dévaluation s'il y a transfert de région. Ce n'est plus une question de faire de l'argent ou pas avec l'industrie, c'est d'avoir la crainte de la dévaluation de la valeur du permis. N'est-ce pas que c'est ça?

M. Dugal (Éric): Absolument, mais je ne pense pas l'avoir caché.

M. Chevette: Non, mais je pense que ça va être plus clair pour tout le monde.

M. Dugal (Éric): Bon, on va y aller directement.

M. Chevette: C'est ça.

M. Dugal (Éric): Effectivement, s'il y a une dévaluation du permis de taxi, quelqu'un qui a payé un permis de taxi 55 000 \$, 60 000 \$ et qui s'en va travailler dans une autre agglomération, outre le fait qu'il doit s'adapter à ce nouveau territoire là, il doit, en plus, supporter une baisse de son fonds de pension, d'une certaine manière. C'est totalement inacceptable pour les gens. Ça, je suis convaincu.

M. Chevette: Mais trouvez-vous normal que, dans une même industrie, par exemple à Sainte-Foy, un permis puisse valoir 80 000 \$ puis, à peu près à 4 km de là, à Beauport, ils valent 11 000 \$? Est-ce que vous pourriez me donner la logique d'une telle situation dans un même corridor, et sans doute dans une même ligue?

M. Dugal (Éric): Sur la question de Sainte-Foy versus Beauport, je pense que c'est M. Dumais qui serait plus en position pour répondre à cette question.

M. Dumais (François): Moi, je pense que tout est une question de marché. Et, dans la région de Sainte-Foy, la valeur du permis, justement, la demande était plus forte; puis dans la région de Beauport... Il faut dire aussi que la région de Sainte-Foy, c'est une économie qui est beaucoup plus mixte que la région de Beauport, où on va retrouver des édifices à bureaux, l'université, des centres d'achats. C'est très différent. Et ça, ça crée une demande additionnelle. Le marché est meilleur dans cette agglomération-là, c'est ce qui a fait que le prix du permis a monté.

M. Chevette: Je comprends ça. Ce que je vous dis: Celui qui prend le volant à 6 heures le matin puis qui termine à 20 heures ou 21 heures le soir, puis des fois 22

heures, puis qui fait dans sa journée 110 \$, par exemple, celui de Sainte-Foy va peut-être faire 120 \$, avec le nombre qu'ils sont, ou 140 \$, je ne sais pas, mais ils ont les mêmes obligations de base: l'essence, ils ont les assurances, ils ont les exigences de base. Trouvez-vous normal que ça coûte 11 fois plus cher, le financement du permis coûte 11 fois plus cher que celui du financement du véhicule? Est-ce que vous trouvez ça normal? Est-ce que ce n'est pas une des raisons pourquoi on tire le diable par la queue, en tout cas, un certain motif pour lequel on tire le diable par la queue dans cette industrie? Ce n'est pas moi qui l'apporte, ça. C'est dans votre étude SECOR.

M. Dumais (François): Oui, mais je vous réprendrais là-dessus, M. le ministre, que plus de 60 % de nos propriétaires, leurs permis sont déjà payés. Et, si vraiment c'était un frein, je pense ça paraîtrait. Si on regarde que 60 % sont déjà propriétaires puis leurs permis sont payés, bien, ça devrait paraître au niveau de la flotte, et ça ne se reflète pas comme tel. Et c'est pour ça qu'on ne voit pas la valeur du permis comme un frein, justement, à la modernisation ou l'amélioration de la flotte.

M. Chevette: Une autre petite question rapide: Quel est le revenu du propriétaire qui loue son véhicule 24 heures sur 24, sept jours par semaine?

M. Kavafian (Vasken): Ça varie de territoire en territoire, mais la location est de 300 \$ à 400 \$ par semaine, qui vous feraient 15 000 \$ à 20 000 \$, moins les dépenses. Alors, ça peut lui laisser, en bout de ligne, dans les 5 000 \$ ou environ 6 000 \$ après avoir payé ses dépenses, par exemple.

M. Chevette: Mais il n'y a pas un système unique de location?

M. Kavafian (Vasken): Non, c'est...

M. Chevette: Il y en a qui sont à pourcentage, d'autres qui sont à tant par jour. Est-ce que ça arrive à des taux différents, les revenus globaux, à la fin d'une année ou à la fin d'une semaine?

M. Kavafian (Vasken): Plus ou moins, oui. Je pense que 80 % ou 90 %, c'est par location à la semaine. Le pourcentage est vraiment minime, et je pense que c'est plutôt dans la région de Québec parce que, dans la région de Montréal, c'est tous par location à la semaine. Et, en bout de ligne, c'est presque tous...

M. Chevette: Combien paie par jour un chauffeur? Parce que je me préoccupe des conducteurs aussi. Combien il paie par jour, un conducteur, à un proprio, là, à un de vous autres?

M. Kavafian (Vasken): C'est 300 \$ à 400 \$ par semaine. Entre 300 \$ et 400 \$, dépendamment des territoires.

M. Chevette: Pour un chiffre de...

M. Kavafian (Vasken): Pour la semaine.

M. Chevette: Pour la semaine complète, 24 heures sur 24. Est-ce que le chauffeur a le droit de sous-louer?

M. Bou Malhab (Farès): Vous voulez dire, sous-louer d'un...

M. Chevette: Sous-louer. S'ils sont deux, par exemple, il loue l'auto 400 \$ par semaine, comme vous dites, mettons, là, puis ils se mettent deux pour faire le 24 heures. Je trouverais ça assez humain, personnellement.

M. Bou Malhab (Farès): On retrouve à Montréal des travailleurs de chiffre. Il y en a qui louent leur voiture pour un chiffre de 12 heures, et puis l'autre, il prend la charge pour l'autre 12 heures, là. C'est que...

M. Chevette: Donc, c'est deux locations distinctes.

M. Bou Malhab (Farès): Oui.

M. Chevette: Donc, 400 \$, 400 \$, ça fait 800 \$.

M. Bou Malhab (Farès): Non, non, ça sera divisé à peu près... Ça ne s'ajoutera pas 400 \$ plus 400 \$, là. Parce que le fait qu'il loue par chiffre, il va payer moins.

M. Chevette: Bien, moi, je suis obligé d'arrêter là si je veux donner la chance aux autres. J'en aurais pour la journée à vous poser. Et je voudrais vous remercier puis vous dire qu'on va prendre le temps, à un moment donné, à l'intérieur d'une séance spéciale, de faire le tour de votre étude ensemble, parce qu'il y a des hypothèses qui sont faites que je veux à la fois critiquer et questionner. Puis vous pourriez amener votre spécialiste qui a fait l'étude. Ce qu'on veut, c'est comprendre. Je vous remercie beaucoup.

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

M. Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Alors, on vous souhaite la bienvenue, et je pense que, effectivement, c'est important de vous entendre. Compte tenu de l'importance du nombre de propriétaires de permis que vous représentez, je pense que vous avez un mot important à dire dans cette question de réforme, et je pense qu'on serait peut-être plus avancé un peu si, au moment où le livre a été préparé, il y avait eu des consultations directes ou une implication plus directe. Même si le ministre prétendait que c'était un livre vert pour susciter la discussion, peut-être que la discussion serait partie de plus près de la réalité, de façon à pouvoir apporter des solutions plus réalistes, et on partirait peut-être de moins loin, à un certain point de vue, qu'on le fait actuellement. Mais, de toute façon, c'est la situation actuelle.

J'aimerais juste, peut-être, vérifier certaines choses. À Montréal comme tel, il y a combien de propriétaires, là, qui sont des propriétaires artisans, puis de permis qui appartiennent à des flottes comme telles?

• (11 heures) •

M. Bou Malhab (Farès): Le chiffre exact, on ne l'a pas, mais c'est approximativement 75 % des gens qui sont des artisans, à Montréal. Ça veut dire quelqu'un qui a juste un permis ou deux permis, puis le restant ça sera des flottes qui ont maximum 20 permis par flotte. Mais on voit maintenant un certain phénomène qu'il y a de vente. On suit un petit peu les ventes dans *Le Devoir*; il y a beaucoup de transfert de permis ou de vente de permis de flotte, dernièrement. Ça se peut peut-être qu'ils soient concernés par la réforme, mais....

M. Bordeleau: Des permis qui appartenaient à des flottes, qui sont vendus à des artisans?

M. Bou Malhab (Farès): Exact. Ça veut dire que le chiffre, il a changé, mais il était à 75 %. Ça veut dire que ça se peut qu'il soit déjà à 80 % présentement.

M. Bordeleau: Alors, ça veut dire qu'il y a à peu près 3 000 permis qui sont opérés par des artisans et à peu près 1 000 qui appartiennent à des propriétaires de flotte.

M. Bou Malhab (Farès): À peu près. À la grandeur de la CUM, si vous voulez.

M. Bordeleau: O.K. Votre mémoire, bon, on parle d'un regroupement Québécois du taxi. Ça implique plusieurs ligues qui sont de la grande région de Montréal, si on pense aux trois ligues de Montréal, Rive-Sud, Laval, et également des ligues de la région de Québec. Est-ce qu'il y a eu des liens ou des relations avec d'autres ligues? Est-ce que ça représente le point de vue d'autres ligues ou si c'est essentiellement le point de vue des ligues en question, que je viens d'énumérer?

M. Bou Malhab (Farès): J'aimerais inviter M. Lalancette pour répondre à cette question.

M. Lalancette (Jean-Pierre): Oui, M. le Président. Plusieurs ligues se sont quand même jointes à notre groupe, malgré qu'on a quand même commencé notre regroupement il y a très peu de temps. Il y a, entre autres, les ligues de Saint-Eustache, Saint-Jérôme, Terrebonne, Repentigny, Sainte-Thérèse. Il y a aussi les ligues de Repentigny, Boucherville, je crois, qui s'est jointe à nous, puis toutes les ligues de la périphérie de Québec: Lévis...

Une voix: ...

M. Lalancette (Jean-Pierre): ... — Sainte-Hyacinthe aussi, oui — Sainte-Foy, Beauport, Sillery. C'est pas mal le regroupement que ça comprend pour l'instant. C'est évident qu'on a...

M. Bordeleau: ...que vous présentez représentent aussi leur point de vue. Il y a eu des consultations avec ces ligues-là aussi?

M. Lalancette (Jean-Pierre): On a eu des rencontres, on a eu même des assemblées spéciales qui ont été faites au sein de ces ligues-là. Toutes ces ligues-là ont voté un fonds spécial afin de pouvoir s'organiser pour travailler dans la réforme du taxi et permettre à des gens d'assister aux séances, comme on l'a fait.

M. Bordeleau: O.K. Bon, on remarque, avec ce projet-là de réforme, qu'il y a quand même un regroupement qui se fait, une meilleure concertation en tout cas entre les ligues, pour, entre autres, réagir au projet de réforme. Mais au niveau de la structure de représentation comme telle, ce regroupement-là, est-ce que c'est un regroupement qui, parce que vous proposez, là — tout à l'heure, le ministre vous a questionné à ce sujet-là — des fusions de ligues comme telles, permettrait... De quelle façon ça permettrait une meilleure représentation des propriétaires de permis, le fait de les fusionner? Parce que vous parlez de six... l'hypothèse que vous mettiez sur la table, c'était six ligues régionales.

En même temps que vous pourriez répondre à cette question-là, j'aimerais savoir... Il y a beaucoup de problèmes qui nous ont été mentionnés qui étaient dus aux délimitations des agglomérations. Vous suggérez une fusion de ligues mais, dans votre mémoire que vous nous avez présenté ce matin, sans pour autant modifier le découpage des agglomérations. Alors, il y a des gens qui sont venus nous mentionner que le découpage des agglomérations emmenait toute sorte de complication au niveau du transport. Il y avait des contraintes qui étaient reliées à cette question-là. Mais vous suggérez de garder les agglomérations, de fusionner les ligues, alors en quoi la fusion des ligues permettrait une meilleure représentation? Et est-ce que ce qui est possible dans la grande région de Montréal et dans la grande région de Québec pourrait aussi... ces objectifs de représentation pourraient être atteints aussi plus à l'extérieur, dans les régions, par un processus de fusion? Le deuxième point, c'est ça: Pourquoi garder les agglomérations comme telles avec les contraintes que ça implique?

M. Kavafian (Vasken): Présentement, le problème qu'on a avec certaines ligues, c'est que la plus petite ligue a trois voitures. Alors, il faudrait voter des fonds de ligue de 10 000 \$ chaque pour avoir un bureau fonctionnel. C'est que, ces gens-là, ils existent comme ça sur papier seulement. Ce qu'on propose, nous, c'est des ligues qui seraient fonctionnelles, des ligues qui seraient de 600 membres et plus, qui auraient un fonds d'environ 120 000 \$, qu'on pourrait avoir les fonds nécessaires pour faire le travail qu'une ligue devrait faire normalement.

Et ce qu'on aurait aussi, ce serait probablement des représentants régionaux. Vous savez, par exemple, si une ligue est en charge de l'Est du Québec, bien, il y aurait

peut-être un bureau ou une personne qui serait à Gaspé qui prendrait en charge des taxis qui sont à Gaspé pour faire part au bureau. Vous savez, aujourd'hui, avec les ordinateurs, Internet, et tout ça, ça va assez bien quand même la communication.

Par exemple, le découpage des agglomérations, c'est un autre problème, quand vous allez avoir un congrès à Montréal, il n'y aura aucun taxi à Boucherville ni à Varennes ni à Verchères, ils vont tous être rendus dans le centre-ville. Alors, ça, ça fait que, par certains moments, par exemple le samedi soir, il n'y aurait pas de taxis en périphérie.

Il y aurait toujours la possibilité d'avoir des fusions d'agglomération si les deux agglomérations concernées, par vote majoritaire de deux tiers, par exemple, de leurs membres, disaient: On veut fusionner. On ne pourrait pas fermer la porte à ça si c'est la volonté des agglomérations entre elles. Mais je ne pense pas que c'est le rôle du gouvernement de faire ça. Le rôle du gouvernement, c'est de s'assurer qu'il y a un service dans chaque coin. Alors, si vous voulez garder ce service-là, il faut garder les agglomérations en place.

M. Kheir (Jean): Juste pour faire un ajout à M. Kavafian, certains groupes ont annoncé, ou dénoncé, qu'ils sont d'accord avec le fusionnement des territoires. Parce que je soulève le point qui était avancé par la STCUM, l'association de transport de la CUM. Je comprends pourquoi ils veulent demander une telle question: parce qu'ils songent à étendre leur misère qui était impliquée sur l'industrie de taxi à donner des rabais de 24 % à la grandeur de l'île de Montréal. Je peux soulever que les compagnies dans mon territoire, de l'Ouest de l'île, elles étaient moins acharnées avec cette guerre-là de donner des escomptes. Ils ont donné des escomptes, mais ce n'était pas pour aller à 24 % de moins sur le prix du compteur, ils ont donné 5 %; à des endroits, ils étaient à 7 %, pas plus que ça.

M. Bordeleau: Tout à l'heure, dans votre représentation, vous avez fait référence au problème du renouvellement de la flotte de véhicules mis en relation avec les revenus quand même difficiles. Concrètement, en tenant compte de tous ces éléments-là, comment on peut faire pour améliorer la flotte de taxis à Montréal? Il y a de l'amélioration qui est possible, comment on peut faire pour améliorer cette flotte-là? Est-ce qu'il y a des moyens auxquels vous avez pensé?

M. Bou Malhab (Farès): La question, ce ne sera pas juste au niveau de Montréal, d'après nous ça sera peut-être au niveau du Québec tout entier. L'industrie du taxi, on ne peut pas l'isoler. C'est vrai peut-être que les problèmes paraissent un petit peu plus à Montréal à cause du nombre des permis, on a 50 % dans une place, que ce soit quelque chose de bon, ça va paraître beaucoup plus ou que ça soit quelque chose de mauvais, ça va paraître plus.

Pour améliorer la flotte, ça sera simple: tant que ces gens travaillent de longues heures puis qu'ils n'ont pas

assez de revenus pour qu'ils puissent changer leur véhicule plus fréquemment, tant que, ces gens, ils sentent qu'ils n'ont pas cette fierté pour exercer ce métier, on n'arrivera pas à améliorer le service en général ou même la qualité de la flotte. La qualité de la flotte est interreliée, si vous voulez, avec les revenus que ces gens font.

On ne peut pas, par exemple, comme l'étude qu'on vient de présenter, de ce corps, on ne pourra pas aller juste se fier sur une augmentation de tarifs, on ne peut pas demander 40 % du tarif, même on ne peut pas demander même 25 % d'augmentation de tarif, ça va faire fuir la clientèle et ça ne va pas atteindre, si vous voulez, les objectifs qu'on a.

Par contre, si on arrive à augmenter peut-être, à faire une légère augmentation, plus des allègements fiscaux qu'on vient de demander, notamment sur l'essence, des crédits sur les achats de véhicules neufs pour inciter les gens à aller s'acheter des véhicules neufs... Il y a aussi une partie qu'on peut peut-être étudier sur la TPS et la TVQ — peut-être à votre niveau ce sera plutôt la TVQ. On pourra aussi regarder ça.

• (11 h 10) •

Et nous, quand on parle de cette façon, on s'appuie un petit peu sur les expériences de l'étranger, que souvent ils démontrent un côté dans les médias, ils ne démontrent pas vraiment les incitatifs, ils ne démontrent pas les crédits ou les outils qu'ils donnent à ces gens pour qu'ils puissent vraiment changer leur véhicule. Comme le cas de Paris, par exemple, ou de la France, ils ont quatre tarifs, puis quatre tarifs, ça veut dire que les gens ne sont pas lésés, là. Ça veut dire que, s'il travaille la nuit ou s'il travaille la fin de semaine, il sera payé pour le travail qu'il fait, là; c'est un tarif qui est plus, ça pourrait arriver au double. S'il dépasse une certaine zone puis il revient vide, ce monsieur, bien, là, il est en train de perdre le temps — c'est vrai qu'il a fait un voyage, mais il retourne vide — bien, là, on essaie de récompenser.

Le cas de Chicago, on dit: «a meter and a half», ça veut dire qu'on donne un et demi, là, de tarif qui est sur le taximètre. On essaie de récompenser. Puis là d'ailleurs, si vous regardez le cas de Paris, il n'y a pas de restriction d'âge sur les véhicules, mais par contre les véhicules sont de trois ans en moyenne, l'âge des véhicules, ce sera trois ans ou quatre ans, sans pousser quelqu'un à les changer, là. Si les gens font assez de revenus, ce sera un plaisir de monter dans un véhicule ou dans une Cadillac au lieu de monter dans une Pontiac 6000. Étant donné que ces gens sont dans ce véhicule 12 heures et plus dans une journée, bien, ce sera un plaisir de monter dans un véhicule plus récent, plus adapté. Ça va aider la clientèle, ça va aider à attirer plus de clientèle, ça va améliorer le service en général.

M. Bordeleau: O.K. Dans plusieurs mémoires ou plusieurs présentations qui ont été faites — et vous étiez ici présents durant toutes les auditions de la commission — vous avez entendu souvent parler du service à la clientèle. Il y a eu pas mal de plaintes de formulées.

J'aimerais avoir votre perception là-dessus, sur la question du service à la clientèle, et comment il pourrait être possible de l'améliorer, le service à la clientèle, parce qu'en fait c'est toute la question du professionnalisme de l'industrie et de l'image que l'industrie a. Alors, je pense que, a priori, les gens qui sont dans ce domaine-là, qui gagnent leur vie dans ce domaine-là ont sûrement plus le goût d'être perçus comme des professionnels et des gens qui donnent un bon service que le contraire.

Donc, en tenant compte des critiques que vous avez pu entendre, quels sont les moyens que vous pensez qui pourraient être disponibles pour améliorer le service à la clientèle?

M. Dumais (François): Je pense qu'il y a différents moyens qui ont été explorés, entre autres un peu plus de formation — ça, je pense que c'est un élément qui est important — plus d'informations aussi à nos membres. Ça manque énormément dans les petites ligues, où on n'a pas toujours les moyens financiers, on n'a pas de journaux, on n'a pas souvent de communiqués; je pense que nos membres ont besoin d'être informés, ont besoin de formation continue sur différents sujets, entre autres qui touchent le service à la clientèle, surtout dans les villes touristiques, je pense.

M. Bordeleau: Vous pensez que les gens de l'industrie... Excusez, je pense qu'il y avait monsieur qui voulait ajouter quelque chose.

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

M. Kavafian (Vasken): Il y a aussi, vous savez... Par exemple, la STCUM est venue vous dire comment le service de taxi était mauvais. Pourtant, j'ai des lettres de félicitations envoyées à une association de service, puis il y a plusieurs pages, là, ce n'est pas juste une lettre de félicitations, c'en est plusieurs. Ça, c'est juste une compagnie de taxis. C'est des félicitations qui disent que le chauffeur a travaillé, a porté assistance au client, à la personne qui requerrait l'aide. Souvent, quand on essaie de faire une tribune où les gens ont la facilité de faire des plaintes, des fois il en sort peut-être un peu plus, là. Nous avons des lettres de félicitations, ici, de la STCUM. Nous allons vous envoyer des copies.

M. Bou Malhab (Farès): J'ai juste un petit complément à faire, si vous me permettez, M. le Président.

Concernant la formation ou concernant les revenus, il y a plusieurs aspects qui peuvent améliorer le service à la clientèle. Tant que voiture, il faut sûrement qu'ils aient plus de revenus pour améliorer; tant que d'avoir plus de formation dans certains cas, nous considérons, comme regroupement, que ça sera relatif, si vous voulez. C'est que, si ces gens ont plus de fierté, ont plus de goût pour faire ce travail, puis ils sont bien, puis ils ne travaillent pas 14 heures par jour, ils font 10 heures par jour — on revient au cas de Paris — ils seront beaucoup

plus susceptibles d'aller peut-être faire ou suivre une formation. Ça veut dire que ça serait quelque chose comme complémentaire. Puis dans certains cas la formation en tant que telle, elle n'est pas déficiente. Mais, nous, comme regroupement, si on veut miser sur la formation à un certain moment, ça sera pour progresser, ça sera pour améliorer le service en général.

Ça veut dire: On n'est pas réfractaire au changement ou à la formation. Ce n'est pas ça le cas. Il ne faut pas que vous nous compreniez mal. Mais il faut faire un changement, si vous voulez, global. Il ne faut pas juste dire à quelqu'un qui est en train de travailler 14 heures ou 15 heures par jour pour aller faire les deux bouts à la fin du mois: Bien, allez-y perdre le temps, une semaine, pour aller faire une formation. Il ne va pas être content, là. Ça veut dire qu'il faut que ça passe quand même pour améliorer les conditions de vie économiques et sociales de ces gens, puis là par après on pourra l'exiger. Il sera content, j'imagine.

Moi, ça ne me gêne pas si, au lieu de travailler 14 heures, je travaille neuf heures puis je fais l'argent que je dois faire pour faire vivre ma famille, là, je n'ai pas de problème d'aller suivre un cours peut-être de deux, trois jours, de perfectionnement, de recyclage, on peut l'appeler comme on veut. Mais il ne faut pas commencer, si vous voulez, d'en arrière, dire: Mais, écoutez, ce qui est déficient, c'est ça. Mais il y a des choses qui sont déficientes avant d'arriver à faire la formation. Avant d'arriver à exiger des choses, il faut regarder un petit peu la situation dans sa globalité, dans sa réalité, là, les vraies choses.

M. Bordeleau: Il y a un domaine, je pense, qui n'a pas été touché encore, mais dont on a entendu parler beaucoup, c'est toute la question du transport bénévole et de l'impact que ça a sur l'industrie du taxi. C'est un sujet qui a été mentionné beaucoup, je pense, puis, je ne sais pas si c'est surtout, mais notamment en tout cas par les gens qui sont en région, dans les petites régions. Qu'est-ce que vous pensez de ce problème-là, et quelles sont les solutions?

Vous avez entendu aussi probablement que les gens qui font du service bénévole — on y faisait référence dans le document — du transport bénévole, on faisait référence, bon, à l'accréditation, à l'enregistrement, à des registres, on a fait référence à un problème de confidentialité pour transmettre au ministère, par exemple, qui a fait du transport bénévole et combien ils ont ramassé, pour essayer de baliser ça et d'éviter qu'il y ait des abus, là, selon ce qu'on nous a rapporté.

Alors, j'aimerais ça avoir votre perception là-dessus. C'est quoi, l'impact que ça a pu avoir sur l'industrie du taxi, et où sont les limites? Où on devrait tracer la ligne entre le recours au transport bénévole et le recours au transport par taxi? Comment on peut agencer ça pour que ça soit complémentaire, mais peut-être que, au fond, les gens qui vivent de l'industrie du transport de personnes, comme les gens du taxi, bien, puissent quand même pouvoir intervenir dans ce secteur-là ou du moins ne

pas perdre un segment de marché important parce que c'est le transport bénévole qui l'a récupéré? Et le transport bénévole, en principe, ce n'est pas des gens qui gagnent leur vie, ça, en faisant du transport bénévole. Ce n'est pas supposé être ça, là, c'est du bénévolat. Alors, comment vous voyez toute cette situation-là?

M. Bou Malhab (Farès): Je vais essayer de vous répondre sur une partie de votre question puis j'aimerais par après passer la parole à mon collègue.

Je vais vous citer un exemple puis vous allez tirer les conclusions vous-même. J'ai reçu une dame la semaine dernière chez nous, à la Ligue de taxis de Montréal — puis elle a d'ailleurs fait la plainte — on lui a demandé d'acheminer une plainte au Bureau du taxi de Montréal concernant des transporteurs soi-disant bénévoles. Ces transporteurs... On a une copie de la plainte, on a une liste des voyages qui ont été payés par la SAAQ, par la CSST, par des associations des vétérans, puis d'autres, je pense, le bien-être social, on a la liste des gens, on a une copie de la plainte.

Vous savez c'était quoi, la réponse au Bureau du taxi? C'est que ça nous prend de deux à trois mois pour traiter cette affaire, cette plainte, puis, la dame, elle a insisté qu'il faut faire de quoi, parce qu'à un certain moment, elle, elle était payée comme conductrice pour faire le bénévolat à 0,35 \$ le kilomètre, mais par contre, la centrale de l'appel, elle recevait 0,90 \$ le kilomètre puis elle donnait 0,35 \$ au conducteur. Est-ce que vous considérez que ça c'est du bénévolat? Est-ce que ça, c'est du vrai bénévolat?

● (11 h 20) ●

Moi, j'essaie de rejoindre un petit peu M. le ministre, dans les semaines dernières, quand il a dit: Le bénévolat, tout le monde connaît c'est quoi, le vrai bénévolat. C'est un principe noble dans la société. Il n'y a personne qui peut être contre la vertu ou contre le bénévolat. Mais ce genre de bénévolat, soi-disant, là, ça, ce n'est pas du bénévolat; ça sera une concurrence déloyale, ça sera quelque chose d'illégal, de concurrencer une industrie qui a déjà des difficultés à faire les deux bouts.

Là, j'aimerais inviter mon collègue M. Lévesque à faire un complément, s'il vous plaît.

M. Lévesque (Michel): O.K. M. le Président, quand on parle de bénévolat, je pense que je ne vais pas tout reprendre qu'est-ce qui a été discuté en commission parlementaire. Par contre, il est clair que le bénévolat est surpayé, quand on parle de 0,35 \$ du kilomètre pour un bénévole qui part de son point de départ, chez lui, et que le 0,35 \$ s'additionne aller-retour et quand on fait simplement le comparer, un exemple, mettons au transport scolaire où même, dans mon agglomération, certains sont payés 0,70 \$ du kilomètre, ça ressemble étrangement au bénévolat. Même quand on fait les calculs très, très directs, on s'aperçoit que le bénévolat est encore plus payant même que le transport scolaire, jusqu'à un certain moment donné.

On ne veut pas enlever le vrai bénévolat. Je ne sais pas si vous l'avez en main, mais, selon l'étude SECOR, on est en mesure de démontrer que l'entretien d'un véhicule normal coûte 0,16 \$ du kilomètre, quand on sait que les bénévoles travaillent à 0,35 \$ du kilomètre.

Je pense qu'il va falloir faire un encadrement pour essayer de rectifier toute cette situation-là, et il va falloir démontrer clairement que le vrai bénévolat, ce n'est pas en étant surpayé. Il va falloir aussi démontrer et rendre public un genre d'encadrement où c'est que les gens vont pouvoir vérifier justement les dépenses et contrôler, avoir un certain contrôle au niveau des bénévoles.

M. Bordeleau: Est-ce que ce serait possible, disons, la plainte qui a été formulée... **M. le président,** la plainte qui a été formulée à laquelle vous faisiez référence, est-ce que c'est possible d'avoir une copie de ce...

M. Bou Malhab (Farès): Sûrement, on peut vous déposer la copie de la plainte...

M. Bordeleau: ...l'envoyer à la commission?

M. Bou Malhab (Farès): ...avec tous les documents pertinents. Parce qu'il y en a deux, associations, qui font ça. Il y en a une à Saint-Hubert, à notre connaissance, on n'a pas fait une enquête, ça prend peut-être une enquête à une autre échelle. D'après les citations de la dame, elle a travaillé apparemment pour les deux organismes. Il y en a une à Saint-Hubert puis l'autre à Longueuil, puis ils font le travail à la grandeur du Montréal métropolitain.

M. Bordeleau: O.K. Le temps passe rapidement. Une minute?

Bon, d'abord, je vais faire juste une remarque. Tout à l'heure, le ministre vous mentionnait qu'éventuellement, si vous aviez des propositions, de les envoyer. Bon, évidemment j'apprécierais que ce soit envoyé à la commission et que tous les membres de la commission puissent en avoir des copies.

Mais une chose que j'aimerais aussi peut-être sur laquelle vous réfléchissiez, puis vous l'avez abordée rapidement tout à l'heure, c'est la question du transport adapté. On sait toute la problématique, là. Il y a des besoins. Les gens du taxis disent qu'ils sont prêts. Vous avez expliqué un petit peu pourquoi est-ce que tout ça ne fonctionne pas puis qu'il y a des difficultés d'arrimer tout ça.

J'aimerais ça si à un moment donné vous aviez des documents à déposer aussi pour nous dire concrètement c'est quoi, les conditions concrètes qui pourraient être remplies pour que les gens du taxi soient intéressés à travailler dans ce secteur-là, parce qu'il y a des besoins énormes, et je pense, on a vu les clientèles qui sont venues ici, qu'une société peut difficilement se permettre d'accepter une situation comme celle qu'on a vue où les gens sont pratiquement cloués chez eux parce qu'il n'y a pas moyen d'en sortir à cause des problèmes du transport

en commun adapté mais aussi par l'absence de transport privé qui est inexistant, d'un transport privé inadapté.

Alors, si vous avez des propositions ou des choses concrètes qui nous permettraient de voir c'est quoi, les conditions que ça prendraient pour que les gens du taxi y aillent effectivement, dans ce secteur-là, si ça pouvait être déposé aussi, je pense que ça nous aiderait beaucoup.

Une dernière question tout simplement — on n'y a pas fait référence aujourd'hui — toute la question des limousines. Quels problèmes concrets ça vous pose, et, si ça vous pose des problèmes, est-ce que la démarcation est claire? Est-ce que ça pose des problèmes, disons, à l'industrie du transport, d'avoir des gens qui fonctionnent au niveau de limousines berline, de grand luxe, et des gens qui sont au niveau du monde du taxi? Je ne sais pas si vous pourriez nous donner un petit peu un portrait de la réalité et des difficultés qui existent présentement à ce niveau-là?

M. Bou Malhab (Farès): Je vais laisser la parole à mon collègue, M. Kheir.

M. Kheir (Jean): Au sujet du niveau des limousines, les berlines en question, il faut comprendre qu'ils sont nos membres encore. On les représente à plusieurs reprises. En fait, c'est les ligues de la région de Montréal qui ont fait la demande, en 1995, pour qu'il y ait une procédure de spécialiser un certain nombre de véhicules de taxi en limousine berline.

On a demandé, dans le temps, 50 limousines pour faire un essai, un projet-pilote. C'était très efficace. Le projet-pilote a fait un succès extraordinaire. Ils ont développé un marché, et on a considéré qu'il y avait plus de place pour ce marché-là. On a procédé à une deuxième demande, au niveau de la CTQ, la Commission des transports, de spécialiser une autre vague de taxis en berlines, le taxi spécialisé, et on a eu l'accord de la Commission. On a eu une décision de spécialiser 56 autres limousines en taxis spécialisés.

Au niveau du marché, nous, c'est clair que les taxis spécialisés, entre autres la limousine en berline, ils ont leur propre marché autre que celui du taxi. Ça, c'est vraiment clair dans notre esprit. Et pour cela on espère et on a demandé à plusieurs reprises qu'au niveau de la tarification soit encore la séparation entre les deux industries. C'est pour ça qu'on a demandé d'ailleurs une différence de 50 % au niveau de la tarification entre l'industrie du taxi et l'industrie de limousine de berline, de taxi spécialisé.

Un autre, il y a la question de limousines grand luxe. Ça, je laisse la parole, peut-être, à M. Vasken Kavafian.

M. Kavafian (Vasken): Certaines personnes, puisqu'il y avait un plafond à la spécialisation, ont détourné le système en demandant des permis de grand luxe. Alors, ils s'achetaient des voitures tout état, parce qu'il n'y a pas d'âge à ça, et ils font quasiment du taxi ou limousine-berline avec ça. Alors, la seule chose qu'ils veulent, c'est

avoir un permis qui leur donne accès... par exemple, aller à Dorval pour chercher de la clientèle. Alors, c'est une façon de détourner le système qui est en place.

Depuis trois ans, il y a eu 70 permis de limousines de grand luxe qui ont été octroyés, qui a doublé le nombre de limousines grand luxe à la Communauté urbaine de Montréal.

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

M. Bou Malhab (Farès): J'aimerais faire un petit complément, si vous me permettez.

Le Président (M. Lachance): Oui, rapidement, parce que, là, on va avoir un problème de gestion de temps. Il y a des enveloppes de réservées, et les questions et les réponses sont assimilées à une formation politique. Alors, je constate qu'il y a quatre minutes de dépassées par rapport à ce qui était prévu. C'est très intéressant, mais en tout cas je vous demanderais de faire brièvement, s'il vous plaît.

M. Bou Malhab (Farès): Vu la contrainte de temps, j'aimerais juste citer un petit exemple rapide. La semaine passée, il y a un monsieur qui est passé ici et qui représentait Aristo limousine, si je ne me trompe pas, puis, le monsieur, il a dit devant la commission que, lui, malgré que dans les règlements de transport par taxi, dans le règlement, on exige ou on dit qu'il faut charger un minimum de l'heure de 86 \$: Moi, des fois, je chargeais 50 \$, devant tout le monde.

C'est que je vous donne ça comme exemple. C'est ça qui arrive exactement dans le marché de limousine de «stretch», comme on les appelle, les grand luxe. Lui, il achète un véhicule, par exemple, je ne sais pas quelle année, puis, là, on fait le taxi avec. On a aucun contrôle là-dessus, puis c'est ça qui arrive présentement. C'est que ça a été présenté devant vous, sûrement, peut-être, qu'on ne savait pas exactement les tarifs, mais le tarif, c'est 86 \$ pour un «stretch». Puis, lui, il a dit carrément qu'il charge 50 \$ de l'heure, ce qui est illégal. Ça veut dire... Ça sera juste un exemple. Vous allez tirer les conclusions. C'est ça qui arrive dans l'industrie de limousines de grand luxe.

Le Président (M. Lachance): Je voulais simplement vous indiquer, monsieur, que vous êtes le 49e groupe, et nous avons entendu beaucoup de commentaires. Et, comme les gens qui viennent nous faire part de leurs commentaires ne sont pas assermentés, eh bien, on doit se fier à leur bonne foi.

● (11 h 30) ●

M. le député de Johnson, en vous signalant qu'il reste une enveloppe de six minutes du côté ministériel.

M. Boucher: Oui. M. Bou Malhab et messieurs, j'ai admiré beaucoup votre présence ici puis je me suis dit que... Vous avez acquis d'ailleurs l'estime, je pense, des députés, et plusieurs d'entre nous auraient intérêt à être

aussi assidus aux commissions parlementaires que vous l'avez été, puis je me suis dit que vous feriez de très bons députés, vous tous. Ceci étant dit...

M. Chevette: Vous pourriez voyager en taxi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: Mais votre présence aussi a fait en sorte que vous avez entendu tout ce qui s'est dit. Et on aurait tellement de questions à vous poser, parce qu'on sait que vous avez entendu ce qui a été dit, mais on n'a pas beaucoup de temps, puis mes collègues veulent parler aussi.

Je vais vous poser une seule question. On a parlé ici à plusieurs reprises, du côté des handicapés comme du côté des associations touristiques, de formation. Moi, je voudrais vous demander simplement: Êtes-vous favorables à une formation spécifique pour le transport adapté et une formation spécifique au niveau du tourisme?

M. Bou Malhab (Farès): J'aimerais passer la parole à mon collègue M. Lalancette pour qu'il réponde à vos questions.

M. Lalancette (Jean-Pierre): M. le Président, c'est évident qu'on est ouvert à toute formation au niveau du transport adapté. J'ai moi-même suivi le cours de transport adapté, il y a plusieurs années. À l'époque, à Laval, l'AQIT avait organisé... pour que tous les chauffeurs de Laval puissent passer le cours de transport adapté. Si mes connaissances sont exactes, je crois qu'il y a près de 6 000 chauffeurs de taxi ou propriétaires qui ont passé le cours de transport adapté dans la province de Québec. C'est évident qu'il y en aurait sûrement d'autres qui pourraient suivre ces cours-là, mais, à une certaine époque, la gratuité était présente. Mais, lorsque vous voyez la difficulté des chauffeurs à arriver à faire leur semaine dans les heures qu'ils peuvent mettre, la formation qu'il faut y inclure, puis, en plus, il faut payer pour cette formation, quand on met tout ça entre parenthèses, c'est difficile. Il faut améliorer ces choses-là, il faut apporter des améliorations. Si on pense rien que dans A-5, M. Kavafian peut vous donner des résultats des gens qui ont passé des tests, là.

M. Kavafian (Vasken): Dans la Coop de l'Est du taxi, il y a 118 voitures qui font le transport adapté, il y en a 100 qui ont suivi le cours de transport adapté et il y en a 115 qui ont suivi le cours de l'Ambulance Saint-Jean. Et ça, le cours de l'Ambulance Saint-Jean, c'était une association avec la Coop de l'Est du taxi et la Ligue. On a payé les frais, plus on a donné un cadeau aux chauffeurs.

Alors, on va même plus loin que qu'est-ce qu'on exige normalement. Puis on est prêt pour faire ça, il n'y a pas de problème.

M. Lalancette (Jean-Pierre): On est ouvert.

M. Boucher: Pour le tourisme?

M. Kavafian (Vasken): ...depuis qu'il y a des cours de tourisme dans le taxi. C'est très intéressant. Je pense qu'à Québec — François Dumais peut vous répondre — la plupart des chauffeurs sont devenus guides touristiques.

M. Dumais (François): Peut-être pas la plupart, mais je dirais qu'il y a au moins 60 chauffeurs qui ont suivi la formation de guide touristique au Collège Mérici. Et une forte majorité de ces gens-là peut s'exprimer aussi bien en français qu'en anglais, en espagnol certains, et plus même. Et on vise quand même un objectif de... Cette année, normalement, on devait avoir un autre cours et on était un petit peu subventionné par le ministère de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu. En raison des problèmes de cette année, il n'y a pas eu de cours, mais j'imagine que l'an prochain on va faire une demande et on pourra à nouveau former, là, entre 15 et 30 nouveaux chauffeurs.

M. Boucher: Donc, vous êtes favorables. À ma question, vous dites oui?

M. Dumais (François): Définitivement.

M. Boucher: Je vous remercie.

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

M. Côté (La Peltrie): Merci, M. le Président. Alors, messieurs, bienvenue à cette commission. Dans votre mémoire, vous exprimez haut et fort que vous voulez reprendre le contrôle de votre industrie, et c'est tout à fait louable parce qu'on se rend compte qu'il y a de plus en plus d'intervenants qui essaient de faire leur niche à l'intérieur de votre industrie. Mais vous mentionnez, vous dites: Donnez-nous la possibilité de le faire, au fond, en termes de responsabilité, par exemple, de faire les inspections des véhicules, la responsabilité d'émettre des permis de chauffeur, de prévoir des programmes de formation. À titre d'exemple, l'inspection des véhicules, est-ce que vous voulez être mandatés par la SAAQ au niveau de la responsabilité d'émettre des permis des chauffeurs aussi, là? Est-ce que vous voulez avoir entièrement le contrôle ou à l'intérieur de paramètres qui seront fixés par le ministère ou à l'intérieur de la réforme qui est prévue au niveau de l'industrie du taxi? Parce que, là, je vois que vous voulez vraiment prendre le contrôle, mais ce n'est pas à peu près, là. J'aimerais que vous donniez davantage d'explications relativement à ça.

M. Bou Malhab (Farès): M. le député, M. Côté, j'aimerais vous dire, en partant du principe qu'on veut redorer l'image de ce taxi, de l'industrie du taxi en général au Québec, en partant du principe qu'on veut rendre cette fierté à ces gens... Parce qu'on regarde ces gens dans la

rue, on les voit, ils ont l'air abattu, avec la lourdeur de cette vie et le manque de gagner qu'ils font, puis on voit que tout le monde est autour d'eux et essaie d'arracher des morceaux, là. Je pense que le temps est venu que, ça, ça arrête et qu'on prenne en charge cette industrie. Je crois qu'on est capable de faire beaucoup, un long chemin. Je pense qu'on est... Je vous donne l'exemple de Montréal, parce qu'on vient de Montréal, quand même, 120 \$ qu'on paie pour qu'ils nous contrôlent au Bureau de taxi. À 120 \$ par année, une cotisation que, nous, on paie, qu'ils fassent l'inspection pour nous, qu'ils viennent nous dire, une fois 60 %, et l'autre fois 90 %, et on est un petit peu perdu entre les deux, on aimerait la faire nous-mêmes et vous dire la vérité et essayer de redorer l'image, essayer avec les outils que vous allez nous donner de remettre l'industrie du taxi au Québec à sa place, là où il faut qu'elle soit. C'est ça qu'on pense. C'est qu'on ne croit pas que c'est impossible que l'industrie se prenne en main. On croit par contre qu'on est capable de faire tout ça.

Puis d'ailleurs, un mandat de la SAAQ pour faire l'inspection, ça ne sera pas difficile, avec votre approbation, sûrement. Je crois même qu'on pourra faire beaucoup plus, on pourra d'ailleurs, avec la présentation qu'on va vous envoyer ou la structure qu'on voit pour l'industrie, le regroupement professionnel, on pourra avoir un code de déontologie qu'on applique et qu'on respecte nous-mêmes, comme on le fait dans le cas des avocats, dans le cas des médecins, dans le cas des infirmières et des infirmiers. C'est qu'on n'est pas moins, on n'est pas des citoyens de seconde classe.

Le Président (M. Lachance): Rapidement, M. le député.

M. Côté (La Peltrie): ...inventé, par exemple, au niveau d'émettre les permis de chauffeur, là, c'est vous-même qui allez déterminer l'émission des permis de chauffeur. Il n'y a pas quand même un danger, là?

M. Bou Malhab (Farès): J'aimerais laisser un petit complément à Me Dugal.

M. Dugal (Éric): Sur la question de l'émission des permis de chauffeur, puisqu'on va parler d'un groupement professionnel qui va regrouper autant les titulaires de permis de taxi que les chauffeurs, cette responsabilité-là va être entre les mains des gens de l'industrie, qu'ils soient titulaires ou chauffeurs. Donc, c'est la même chose pour le respect du code de déontologie, et c'est la même chose pour la révocation de ces permis de chauffeur, qui est évidemment le pendant de l'émission.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, messieurs du Regroupement québécois du taxi, pour votre participation aux travaux de cette commission. Merci beaucoup.

• (11 h 40) •

Alors, j'invite les représentants de la Fédération des centres d'action bénévole du Québec à bien vouloir

prendre place à la table, s'il vous plaît. Nous entendrons cet avant-midi la Fédération des centres d'action bénévole du Québec.

(Changement d'organisme)

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

**Fédération des centres d'action
bénévole du Québec (FCABQ)**

M. Riley (Pierre): Pierre Riley, directeur général de la Fédération des centres d'action bénévole du Québec, accompagné de Mme Nathalie Roberge, membre du conseil d'administration ainsi que directrice générale d'un centre d'action bénévole de la région de Granby.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue. Je vous indique que vous avez un maximum de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires sur le projet de réforme du taxi.

M. Riley (Pierre): Merci. Dans la première partie, M. le Président, je vais demander à Mme Nathalie Roberge de vous faire état de la condition de l'accompagnement transport. Avant de présenter le mémoire, donc on va vous remettre en contexte de quelle façon l'accompagnement transport bénévole est fait au Québec.

Mme Roberge (Nathalie): Bonjour. Alors, on trouve important de faire ressortir la nuance qu'il y avait vis-à-vis le transport par taxi par rapport au service que, nous, on donne, qu'on appelle le service d'accompagnement transport et qui se veut beaucoup plus qu'un simple transport. Ce n'est pas gratuit, comme appellation. Bien sûr, on donne des services, en termes d'accompagnements médicaux. On parle surtout, par exemple de traitements d'hémodialyse, d'opérations d'un jour qui sont rendues beaucoup plus courantes, comme vous le savez, d'accompagnement radiothérapie, etc.

Pour donner un exemple concret de que ça représente pour un bénévole, si on parle d'une opération d'un jour, on va voir que le bénévole va chercher la personne chez elle, souvent l'accompagne si la personne a besoin, a des problèmes physiques, va passer la journée au complet avec la personne, s'assure que la personne est au bon endroit, à la bonne heure. Ça peut être du matin jusqu'au soir, en précisant bien sûr qu'il n'y a pas le moindre sou qui est donné pour toutes ces heures d'accompagnement là. Aussi, c'est le support qui est donné à la personne, qu'on estime très important là-dedans, ou la personne qui vit beaucoup d'anxiété qui souvent apprend des mauvaises nouvelles dans la journée, elle n'est jamais seule pour vivre ça; elle a toujours quelqu'un avec elle pour l'accompagner. Et je pense que c'est très important avec la population vieillissante. Il y a beaucoup de personnes qui sont seules, qui n'ont pas de famille pour les

accompagner. Alors, ça devient un service qui est très précieux pour ces gens-là. La même chose dans des services qui sont sur du long terme, si on parle de radiothérapie qui se passe souvent sur cinq, six semaines, on va souvent procéder à des jumelages. Ça fait que c'est toujours la même personne qui accompagne; il y a des liens qui sont créés. Alors, c'est un service qui est très utile et qui va beaucoup plus qu'au-delà du simple transport. Ça, on voulait le défendre parce que, pour nous autres, ce n'est pas le même service qu'un service de taxi, c'est très différent. Et M. Riley va vous expliquer aussi tantôt qu'on ne vise pas, je crois, les mêmes clientèles non plus.

Alors, je pense que, nous autres, on n'est pas là pour défendre du pseudobénévolat, des exemples qui ont été cités dans lesquels, nous, on ne se reconnaît pas, il faut le dire. Alors, je vais laisser aller M. Riley sur le sujet de la clientèle.

M. Riley (Pierre): La clientèle que nous desservons dans les centres d'action bénévole, dans les organismes de bienfaisance bénévole, est une clientèle démunie, donc une clientèle qui est soit de l'assistance sociale, des gens aussi qui sont référés par le réseau de la santé, des gens référés bien souvent par des CLSC ou des centres hospitaliers.

Dans le mémoire qu'on a présenté à la commission, ce qu'on aimerait souligner... on est bien heureux de la déposition de la commission, des différentes propositions. On va surtout s'attarder aux propositions 41 à 44, qui touchent vraiment le secteur bénévole.

Concernant la proposition 41, la Fédération était en majorité en accord au niveau de cette proposition-là, puisque déjà, depuis plusieurs années, le secteur bénévole ne fait pas du transport mais de l'accompagnement. Donc, c'est pour ça que, dans notre mémoire, on a demandé à la commission d'ajouter les mots «accompagnateurs transporteurs» parce que la majorité de l'activité d'un transporteur, c'est l'accompagnement. Qu'on regarde, au Québec, dans différentes régions, par exemple dans Lanaudière, on a évalué que l'accompagnement d'un bénéficiaire est d'une moyenne de quatre heures. Donc, un bénévole est pendant quatre heures de temps avec un bénéficiaire, alors que le transport peut être va durer quelques kilométrages. J'étais hier dans la région de Coaticook. Un accompagnement transport de la région de Coaticook jusqu'à Montréal, par exemple, peut aller jusqu'à six heures. Donc, on ne parle pas vraiment de transport.

À la proposition 42, où est-ce que la commission propose d'accréditer les bénévoles, nous sommes aussi en cette faveur afin d'éviter déjà des abus. Tous les organismes bénévoles sont obligés présentement et font depuis plusieurs années une consigne d'enregistrer toutes les activités bénévoles afin justement de vérifier qui fait... mais aussi contrôler les abus, parce que ce n'est pas pur non plus. Les organisations ont comme responsabilité... Elles ne peuvent pas combler tous les besoins. Il y a des besoins qui sont identifiés, il y a des clientèles qui font des demandes, mais ce n'est pas dans toutes les situations que les demandes sont acceptées. Donc, le registre est très

important, des courses, ainsi que la formation, ainsi que le filtrage des bénévoles. Donc, la Fédération est en accord avec cette proposition-là.

Concernant la proposition des frais d'utilisation, en commission parlementaire ou au dépôt à la dernière commission, en 1997, la Fédération avait indiqué à la commission que notre objectif était que les conseils d'administration soient responsables de fixer eux-mêmes la tarification. Comme le propose la commission, que ça soit reconnu, des organismes de bienfaisance financés par le ministère de la Santé et des Services sociaux, tous les organismes sont financés, et aussi avec des moyens de contrôle, par la Santé et les Services sociaux. Donc, la Loi sur la santé et les services sociaux reconnaît aux organisations le pouvoir décisionnel de fixer leurs règles de conduite. Donc, par la loi n° 120, les organisations, via leurs conseils d'administration, sont responsables, même au Code civil, de leurs décisions. Donc, nous, ce qu'on demande à la commission, effectivement, c'est que cette loi-là soit reconnue et que les organisations soient responsables, via leurs conseils d'administration, de faire elles-mêmes la tarification.

Concernant la proposition 44, qui est au niveau du transport adapté, transport médical, il y a des préoccupations présentement à la Fédération, puisqu'il y a plusieurs régions du Québec, plus particulièrement dans Lanaudière, où est-ce que les centres d'action bénévole ont des ententes de services avec les CLSC et les centres hospitaliers. C'est des clientèles démunies où est-ce que les ententes de services en accompagnement transport sont signées par le ministère comme tel. Donc, la demande ne vient pas de la clientèle, elle vient des ententes de services de transport accompagnement, donc avec l'accompagnement. Donc, dans la région de Lanaudière, par exemple, c'est une réalité où est-ce qu'il y a des ententes de services, et, si la proposition 44 était mise en application pour le secteur bénévole, obligerait les bénévoles à avoir un permis de classe 4C, ça brimerait toute une partie de la clientèle qui n'aurait pas les moyens, de toute façon, d'avoir du transport bénévole, d'avoir l'accompagnement bénévole, puisque ces frais-là sont défrayés par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Ce n'est pas les individus qui financent ce programme-là, c'est vraiment la Santé et les Services sociaux.

Ça fait, en gros, M. le Président, l'état d'esprit de notre mémoire.

Le Président (M. Lachance): Alors, M. le ministre.

M. Chevrette: Oui. Merci, M. le Président. Tout d'abord, je suis un peu content de voir l'approche que vous avez, parce que, depuis le début, il y a eu confrontation entre la notion de bénévolat puis l'accaparement d'une partie du marché. Je pense que vous faites très bien la distinction, en ce qui vous concerne, en ce qui regarde un accompagnateur, d'abord, par rapport à un conducteur, et je remarque que vous voulez conserver cette notion de bénévolat en disant: C'est vrai que la

Commission de transport, avec une tarification, il faut que ça saute, ça. Ça n'a plus de bon sens, parce que ça engendre des appétits non conformes à la notion de bénévolat.

Moi, je voudrais vous féliciter personnellement, puis je suis content de voir cette approche-là, parce que j'étais convaincu que ça n'avait pas de bon sens que des gens viennent s'asseoir ici puis disent: J'exige une tarification, mais je suis bénévole. Franchement! Ça se discute avec des groupes bénévoles, quelqu'un qui veut être bénévole, ça ne se discute pas devant une commission de transport. Moi, je suis très heureux puis je vous le dis, d'autant plus que je regardais des comparaisons entre les tarifications du ministère des Transports pour les bénévoles versus ce qui se paie à peu près, dans les faits, pour les taxis.

• (11 h 50) •

Puis on remarque que, pour les courtes distances... C'est vrai que le taxi ne peut pas être comparable, il part à 2,25 \$, alors que théoriquement deux kilomètres, c'est 0,58 \$, si je regarde la tarification de la Commission des transports. Mais, quand on s'en va sur le 100 km, on voit très bien que le taxi devient de plus en plus comparable au bénévolat à ce compte-là, si on regarde une tarification de x, parce que c'est aller-retour, le bénévole qui est payé à tant du kilomètre.

Donc, je suis heureux de votre mémoire. Je pense que vous regroupez passablement d'organismes pour constituer vraiment un guide pour un ministre qui a à prendre une décision, en tout cas, pour présenter des décisions au Conseil des ministres. Et ça reflète exactement ce que j'ai dans ma région, vous avez raison. Je viens de Lanaudière, puis le groupe de Lanaudière qui est venu ici tenait les propos que vous avez tenus. On a eu des groupes, d'autre part, qui sont venus exiger une tarification, et je vous dis tout de suite que je ne crois pas y répondre, parce que ma philosophie ressemble beaucoup plus à la vôtre en termes de perception qu'elle puisse répondre à d'autres groupes qui sont venus dire le contraire. Donc, je me réjouis du fait que vous ayez cette perception puis je vous félicite parce que, le bénévolat dans notre société, c'est beaucoup. Et, s'il faut que le bénévolat devienne quelque chose de tarifé, ça commencera par le véhicule, puis après ça, ça sera le taux horaire. Bien, là, ce n'est plus du bénévolat. Si je veux coacher des jeunes au hockey, à la balle-molle, comme j'ai fait quand j'étais un petit peu plus jeune, quoi — ça ne fait pas si longtemps — je ne demandais pas 7 \$ de l'heure ou 5,80 \$ de l'heure, j'y allais puis j'en paquetais dans l'auto même au risque, à l'époque, d'avoir des problèmes pour être poursuivi civilement parce qu'on en mettait trop dans l'auto pour venir à bout de les amener.

Il ne faut pas que le bénévolat devienne quelque chose contre rémunération. Ça peut être une indemnité, ça peut être quelque chose qui tienne compte de la capacité de l'individu qui n'est pas capable de payer sa gazoline, par exemple, ou bien qui est obligé de prendre un repas en attente. Ça, je comprends ça. Mais il ne faut pas que ça devienne quelque chose qui rapporte, sinon c'est un

marché noir, c'est un travail au noir, c'est clair, ça. Puis ça accapare une part d'un marché, à ce moment-là, pour lequel des individus paient. Quand je vais me chercher un permis de taxi à 50 000 \$, puis que je suis obligé d'emprunter pour le financer, puis que je vois quelqu'un qui s'en va à 0,29 \$, ou à 0,55 \$, ou à 0,34 \$, ou à 0,58 \$, on a même entendu 0,90 \$ du kilomètre, là, ce n'est vraiment plus ça.

Donc, très heureux du contrepois public que vous donnez sur la perception du bénévolat. Mais j'aurais quelques questions quand même, parce que vous vous opposez à la réforme qui abrogerait le nombre maximal de 20 permis par personne. C'est-u bien vous autres, ça? À la proposition 4?

M. Riley (Pierre): Non, ce n'est pas nous. Nous, on a émis nos commentaires sur les propositions 41 à 44.

M. Chevette: O.K. c'est 44, c'est correct. Mais vous dites, attendez un peu, c'est celle-là. C'est moi qui fais erreur. Bon. Votre réaction à la proposition concernant les frais d'utilisation des véhicules, ce n'est pas tellement clair. J'aimerais comprendre ce que vous voulez... Vous dites que vous ne voulez aucune contrainte ni aucune balise à cet égard. Qu'est-ce que vous voulez dire exactement?

M. Riley (Pierre): Ce que la Fédération indique depuis plusieurs années que les contraintes, les réalités de chacune des régions du Québec sont différentes. Donc, c'est au conseil d'administration de chacune des organisations de prendre la décision et d'évaluer effectivement quelles sont les balises localement, régionalement, pour la tarification. Jusqu'à maintenant, la Commission a fixé des tarifs depuis quelques années, qui sont maintenant à 0,29 \$ et qu'on applique dans le secteur généralement. Quand il y a une tarification qui est fixée par une commission ou par un organisme, on applique cette tarification-là mur à mur. Ce n'est pas vrai que, par exemple, le transport de Montréal coûte la même chose qu'un transport d'un autre endroit. Nous, on veut surtout que les conseils d'administration prennent leurs responsabilités vis-à-vis leurs responsabilités du Code civil. Chacune des organisations, via ses bailleurs de fonds, est redevable.

Pour l'accompagnement transport, par exemple, les régies régionales bien souvent financent le projet d'accompagnement de transport, et la tarification est très différente de ce que la Commission propose. Donc, on ne dit pas qu'il n'y a pas nécessairement de tarification qui doit être faite, mais on dit que ça ne devrait pas être fait par la Commission des transports, alors que nos bailleurs de fonds et le ministère de la Santé et des Services sociaux... Puis je vous donne un exemple. Il y a des régions où est-ce que le ministère de la Santé et des Services sociaux finance l'accompagnement transport à 0,35 \$ du kilomètre, et les bénévoles, par la loi, ont droit à pas plus que 0,29 \$. Donc, il devrait, à notre avis, y avoir des négociations ou des ententes avec le ministère de la Santé et des Services sociaux pour qu'il finance nos

organisations dans notre financement de base et dans le financement de nos programmes.

Mme Roberge (Nathalie): Peut-être ajouter aussi que ce n'est pas dans notre intérêt, comme organisme, de demander une contribution trop importante parce que, si on a à coeur le bien-être de nos bénévoles pour les garder longtemps comme bénévoles, on se soucie aussi que la personne puisse avoir accès au service, parce que, comme on disait tantôt, ce sont des personnes qui ont des revenus très modestes. Alors, si la contribution devient trop importante, on se coupe des gens à qui on destine le service. Alors, normalement, je pense que les organismes ont une attitude très responsable à cet égard-là.

M. Riley (Pierre): Est-ce que je pourrais rajouter? Aussi, lors de la dernière décision de la Commission des transports de mettre ça à 0,29 \$, l'effet qui a été fait à travers le Québec, c'est que la majorité des gens ont exigé une tarification de 0,29 \$, alors qu'elle était moindre, de 0,15 \$, dans certains endroits, d'autres endroits elle était à 0,34 \$, d'autres à 0,22 \$. Mais, quand on balise dans une loi une tarification, c'est sûr que les gens disent: Si c'est bon pour un, c'est bon pour l'autre. À ce moment-là, nous, ce qu'on dit, bien: Chaque région est différente, chaque ville, chaque conseil d'administration est différent, les besoins de Shawinigan sont très différents de ceux de Joliette, de Coaticook. Donc, les gens connaissent la capacité de payer aussi de leur clientèle. Il y a des clientèles effectivement qui n'ont même pas les moyens de se payer un accompagnateur avec un transport à 0,15 \$ le kilomètre qui peut aller, des fois, par...

M. Chevette: Puis je peux vous dire qu'il y en a des gens qui disent: Bien, on se base sur les statistiques du Club automobile du Québec. Bon, c'est 0,34 \$ maintenant. Changez donc votre 0,29 \$ en 0,34 \$. J'ai eu ça au bureau. Et puis c'est toute la notion même... Je suis content de voir que vous avez cette réaction-là parce que c'est toute la notion même de ce que c'est que du bénévolat. Si je m'achète un permis de taxi qui me vaut 50 000 \$, c'est évident que je vais calculer les frais pour arriver. Mais, si je décide d'aller faire du bénévolat une journée par semaine, je n'ai pas acheté un véhicule, je n'ai pas payé un permis de taxi, là, je n'ai pas à financer 50 000 \$, je n'ai pas à... C'est parce que ça me le dit de faire ça. Si c'est vrai que je ferais du bénévolat, je leur dirais: Écoutez, je n'ai même pas l'argent pour payer ma gazoline, par contre. Bon. Bien, là, je peux travailler avec vous et dire: Écoute, ça coûte peut-être 4 \$, 5 \$ pour aller, puis tu vas t'arranger pour un 5 \$, par exemple.

Mais, quand j'ai vu des contrats la semaine dernière, dans un groupe, 0,34 \$, je crois, du kilomètre, 11,25 \$ pour dîner, puis 20 \$ pour le temps d'attente, bien, là, 20 \$ pour le temps d'attente, on ne sait pas le nombre d'heures. Puis c'est des contrats, ça, puis c'est des organismes subventionnés par les taxes des citoyens pour des clientèles, vous le savez très, très bien et vous avez raison, des clientèles souvent mal en point. Donc,

moi, chapeau, je vous dis merci puis je vous dis de continuer.

M. Riley (Pierre): Ce que j'aimerais rajouter à ce que vous venez de dire, M. le ministre, effectivement, il y a à travers le Québec ce genre de préoccupation-là, et, moi, je pense que le ministère de la Santé et des Services sociaux aurait avantage aussi à regarder ce dossier-là, parce que c'est un dossier qui a effectivement beaucoup de pour et de contre pour la clientèle mais aussi pour les bénévoles et pour les organisations. Il n'y a pas de politiques provinciales, nationales au niveau du financement des organisations en ce sens. Donc, effectivement, il y a des régions où il se passe, à l'encontre de ce que, nous, on est d'accord, des réalités telles que ça.

• (12 heures) •

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

M. Middlemiss: Oui, merci beaucoup, M. le Président. Je voudrais vous remercier, Mme Roberge et M. Riley. Je devrai excuser mon collègue, le député de l'Acadie, qui est le porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport, mais il est préoccupé à d'autre chose aujourd'hui.

Vous indiquez très bien que ce n'est pas un chauffeur; c'est un chauffeur accompagneur. Est-ce que vous verriez d'un bon oeil — peut-être que vous le pratiquez déjà — que, dans les endroits où il y a des taxis de disponibles, l'accompagneur prenne le taxi avec la personne qui a besoin d'aller pour... soit que ça soit un rendez-vous chez le médecin ou que ça soit d'autre chose, est-ce que vous pratiquez ça présentement?

M. Riley (Pierre): Dans la région de Montréal, par exemple, il y a des ententes de services que je connais avec certains centres d'action bénévole où est-ce que, oui, effectivement, il y a du transport fourni par l'industrie du taxi, et l'accompagnement est fait par un bénévole. À Montréal, par exemple, ce n'est pas tout l'accompagnement transport qui se fait par le taxi. Il y en a qui se fait, par exemple, par le transport commun, ça arrive. Donc, l'activité accompagnement n'est pas nécessairement toujours dans un véhicule terrestre, c'est-à-dire une auto. Il arrive souvent, à Montréal, avec le transport en commun.

À l'extérieur, il y a des possibilités, dans certains cas. Malheureusement, ce qu'on dit, il y a, dans certaines régions du Québec, des difficultés de négocier ce genre de contrat là. Par exemple, il y a des régions où il y a un taxi dans la ville. Donc, de pouvoir négocier ce genre de protocole là... parce que, idéalement, ça serait ça, que les gens aient les moyens de se payer un taxi, que notre clientèle ait les moyens, et que la personne ne fasse que l'accompagnement. Ça se fait dans certaines régions, mais c'est très rare, autres que Montréal.

M. Middlemiss: D'accord. Donc, le problème en région, c'est soit qu'il n'y a pas de taxi ou bien c'est

impossible de négocier quelque chose à un prix qui est raisonnable.

M. Riley (Pierre): C'est ça, parce qu'on rappelle que notre clientèle, c'est une clientèle démunie. Donc, les gens n'ont pas les moyens nécessairement de payer 2,25 \$ en partant, et plus 1 \$ du kilomètre. Donc, ils n'ont pas plus les moyens en région qu'à Montréal, par exemple, de le faire. Mais il y a certains endroits où c'est fait sans aucun problème.

M. Middlemiss: D'accord. Sur les frais d'utilisation qu'on rembourse, c'est peut-être là, le problème. C'est qu'on rembourse des gens au kilométrage. Est-ce qu'on ne serait pas mieux de leur donner un remboursement, oui, un forfaitaire, à cause des dépenses qui sont occasionnées par le transport? Parce que vous avez mentionné que, des fois, le transport, c'est très minime, tandis qu'en région ça pourrait être de longues distances, et, à ce moment-là, le coût est différent. Est-ce que vous avez déjà regardé la possibilité de rembourser un forfait au lieu de le mettre sur une base de kilométrage?

Mme Roberge (Nathalie): Certains organismes fonctionnent déjà comme ça, où c'est des montants globaux, où on fait une moyenne. Mais chaque destination, disons, a un montant fixe, selon la distance approximative, on s'entend. Mais on ne peut pas mettre un tarif de base pour tout, parce que, si je regarde comme chez nous, à Granby, où la plus grande partie des transports sont vers l'extérieur parce que les traitements ne sont pas disponibles au point de vue local...

Je pense... je voulais renchéir aussi sur ce qu'on a dit tantôt. En termes d'accès, il y a des gens où on devient vraiment le dernier recours, pour plusieurs de ces gens-là. Parce que, si on parle justement d'un traitement de radiothérapie, quelqu'un qui n'a pas d'automobile, qui travaille au salaire minimum, ne peut pas... On doit même avancer, nous autres, payer, remettre cette somme-là, la contribution, au bénévole et on se fait rembourser sur du plus long terme, parce que la personne n'est même pas capable d'avancer cet argent-là, à nous autres qui avons déjà un tarif qui n'est pas comparable. Puis si, nous autres, on ne le lui donnait pas à ces conditions-là, alors, on entend qu'on avance les sous à cette personne-là, elle n'aurait tout simplement pas accès aux services. C'est pour ça qu'on ne se sent pas vraiment en compétition, où on dit: Les gens à qui on accepte de rendre service, ils ne seraient pas capables de fonctionner autrement qu'en passant par nous autres, qui devenons un dernier recours, à ce moment-là.

M. Middlemiss: D'accord. Vous avez mentionné que peut-être le ministère de la Santé devrait revoir... C'est quelles choses, spécifiquement, qu'il devrait revoir?

M. Riley (Pierre): Le programme d'accompagnement transport de dernier recours est financé présentement par le ministère de la Santé soit via la régie

régionale, soit via les CLSC, des ententes de services ou des centres hospitaliers. Le financement et l'encadrement de ces programmes-là viennent du ministère. Donc, la plupart de nos organisations bénévoles sont financées par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Donc, c'est à eux de regarder, parce que, effectivement, ce que le ministre Chevrette racontait, ça existe dans différentes régions où est-ce qu'il y a des tarifications à 0,90 \$, à 0,45 \$. On est au courant de ça. Ce n'est pas dans nos organisations, parce que dans nos organisations il y a un encadrement, il y a un cadre de référence. Mais le financement, effectivement, le ministère devrait regarder dans son ensemble le financement mais aussi ses politiques comme telles.

Parce que, moi, je trouve ça aberrant. Présentement, on est en commission parlementaire, on parle de clientèles démunies qui sont desservies par des organisations et financées par le ministère de la Santé, et le ministère de la Santé n'a pas fait de représentations, à ce que je sache, au niveau du mémoire. Parce que, si, demain matin, par exemple, on dit que la classe 4C pour tous les bénévoles doit être faite puis qu'il n'y a pas de bénévoles qui veulent aller chercher ce permis-là, pour le ministère de la Santé, c'est des milliards de dollars, au cours des prochaines années, qu'il devra investir pour justement que ça soit tous des accompagnateurs de l'industrie du taxi et du transport adapté. Il y a une formation à donner à ces gens-là.

M. Middlemiss: D'accord. Pour revenir à la classe 4C, toutefois, il faut s'assurer aussi que c'est pour des raisons de sécurité qu'on exige certains permis. Et donc, il faut certainement s'assurer que les gens qui deviennent des conducteurs sont des gens responsables et qu'ils n'ont aucun problème de conduite derrière le volant. Donc, est-ce que vous vous assurez, vous avez un genre de vérification, vis-à-vis les capacités des personnes... d'être un chauffeur prudent et sécuritaire?

M. Riley (Pierre): En 1995, le ministère des Transports a financé un guide de formation pour que la Fédération puisse former ses bénévoles à travers le Québec. Donc, il y a de disponible, depuis 1997, un guide de formation sur l'accompagnement transport au Québec, qui touche différents volets, dont le transport de personnes handicapées, en chaise roulante, etc. Donc, ça existe déjà. Il est déjà utilisé à travers le Québec, et c'est important de mentionner que cet outil de formation là a été rendu possible grâce au financement du ministère des Transports. Donc, il y avait un intérêt, à ce moment-là, au ministère des Transports, de nous accorder ce financement-là.

Mme Roberge (Nathalie): Je pense aussi que je vais préciser que les gens ne s'improvisent pas bénévoles accompagnateurs. Les gens nous présentent leurs papiers, ils doivent avoir leurs papiers en règle, assurance, tout ça, permis. On fait des mises à jour régulièrement, et le moins que possible qu'on a des doutes sur la santé des accompagnateurs... Moi, personnellement, chez nous, on a déjà

demandé à des gens de revenir avec un papier du médecin nous assurant qu'ils pouvaient faire ce genre d'activité là sans problème. Je pense qu'on préserve notre réputation et on veut s'assurer une prestance de services de qualité. Alors, on fait l'effort d'offrir un bon service effectivement.

M. Middlemiss: Juste une courte question sur le ministère de la Santé. En réalité, le ministère de la Santé donne les enveloppes budgétaires, mais c'est les organismes en région qui établissent la tarification ou la récompense qu'on donne à des bénévoles pour faire du transport ou faire de l'accompagnement?

M. Riley (Pierre): Présentement, avec la loi, non. C'est la loi qui nous indique, que ça soit à Montréal ou en région, que c'est un remboursement maximum de 0,29 \$. Donc, le ministère, dans certaines régions, rembourse 0,35 \$ du kilomètre pour les bénévoles, mais l'organisation doit en donner seulement 0,29 \$, dans une autre loi.

M. Middlemiss: D'accord, c'est bien, M. le Président.

M. Chevrette: On vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme Roberge, M. Riley, de votre présence aux travaux de cette commission.

Et là-dessus j'ajourne les travaux de la commission sine die, mais en ayant à l'esprit que nous recevrons un nouvel avis de convocation après les affaires courantes, cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 9)

(Reprise à 15 h 44)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je vous rappelle que le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre de la consultation générale sur le document de consultation intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de taxi de meilleure qualité*. Alors, nos entreprenons le sprint final et, cet après-midi, nous entendrons d'abord Vélo Québec puis ensuite M. Pierre Dupuis. Je vois que les gens de Vélo Québec sont déjà installés, alors je demande au porte-parole de bien vouloir s'identifier, ainsi que la personne qui l'accompagne. Bienvenue.

Vélo Québec

M. Pronovost (Jean-François): Alors, mon nom est Jean-François Pronovost, de Vélo Québec et...

M. Boivin (Robert): Je suis Robert Boivin.

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

M. Pronovost (Jean-François): Merci, M. le Président, messieurs le ministre et ministre délégué au Transport, députés membres de la commission, gens de l'industrie du taxi, bonjour. Il me fait plaisir de prendre part aux travaux qui se déroulent dans le contexte de cette réforme du transport par taxi.

Vélo Québec, l'association que je représente, est une association sans but lucratif qui travaille depuis 32 ans au développement du vélo à des fins de loisir, de tourisme et de transport.

Depuis 1995 et avec l'appui du ministère des Transports et du gouvernement du Québec, Vélo Québec est le maître d'oeuvre de la Route verte, un itinéraire cyclable panquébécois dont 1 100 kilomètres sont actuellement balisés, 1 650 kilomètres en développement et 1 300 kilomètres en planification. À terme, cette Route verte sera pour les Québécois et les Québécoises un magnifique prétexte de découverte du territoire. Véritable outil de développement économique, elle sera également un autre moyen pour le Québec de se faire connaître au plan international.

Enfin, Vélo Québec est également à l'origine de la création du célèbre Tour de l'île de Montréal et des Éditions Tricycle, éditeurs des magazines Vélo Mag et Géo Plein Air.

Donc, maintenant, notre intérêt pour le transport par taxi. La question du transport par taxi nous préoccupe depuis plusieurs années déjà. Nous en avons traité dans une publication intitulée *Le cocktail transport* que nous avons publiée en 1997, et plus récemment dans une autre étude que nous avons intitulée *Complémentarité entre le vélo et les transports publics*.

Aussi, depuis 1998, nous avons un mandat du ministère de la Métropole pour stimuler le développement du réseau cyclable de niveau régional dans la grande région de Montréal. Ce travail d'inventaire, de concertation et de mise en commun des efforts se développe sous l'appellation de Réseau vélo métropolitain. Il vise à mettre en place les conditions qui vont permettre à l'ensemble des partenaires métropolitains de mieux s'unir pour développer le vélo à des fins de loisir, de tourisme et de transport dans une perspective régionale. Sur ce territoire, on trouve 1 800 000 cyclistes, un parc de 2 000 000 de bicyclettes, près de 145 000 personnes dont le vélo est le principal moyen de transport, plus de 100 000 000 de kilomètres parcourus à vélo chaque semaine, 1 000 km de voies cyclables et une soixantaine de municipalités impliquées et engagées dans le développement du réseau cyclable.

Le travail que nous avons réalisé jusqu'à maintenant nous a permis de lancer en juin le concept des *10 projets pour 2010*, un concept qui propose de parachever les liaisons cyclables manquantes et importantes au plan touristique et dans l'offre d'une infrastructure de transport à vélo. Un de ces 10 grands projets est le

développement de la complémentarité entre le vélo et les transports publics. Nous parlons ici, par exemple, de stationnements de vélos plus nombreux et mieux localisés aux stations de métro, de train et aux gares intermodales. On parle aussi de mesures expérimentales, par exemple d'installation de supports à vélo sur les autobus, comme il se fait dans plus d'une centaine de sociétés de transport en commun aux États-Unis. Et nous parlons, bien sûr, du transport des vélos par taxi.

Un des projets que nous souhaitons mettre de l'avant consiste à encourager l'installation de supports à vélo sur les voitures-taxis. Il s'agit d'une des recommandations que nous formulons à l'intérieur de l'étude à laquelle j'ai fait référence tantôt, sur la complémentarité entre le vélo et les transports publics. Des discussions sérieuses ont d'ailleurs été amorcées avec les responsables du transport par taxi du ministère des Transports, avec, aussi, le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport. Le Bureau de taxi de la Communauté urbaine et également le Groupe des compagnies de taxis du Grand Montréal nous ont d'ailleurs signifié leur intérêt et leur appui à une telle idée.

Si on regarde la situation actuelle, lorsqu'une personne est à vélo et veut utiliser le taxi, voilà quelle est cette situation-là. Tout d'abord, donc, au Québec, un nombre vraiment limité de voitures-taxis sont équipées de support à vélo. Pour la plupart, elles appartiennent à des propriétaires qui opèrent souvent à proximité de certaines pistes cyclables. On connaît certaines compagnies, par exemple, implantées dans la région des Laurentides et qui avoisinent le parc linéaire Le P'tit Train du Nord, et qui, maintenant, ont décidé d'équiper leurs voitures de supports à vélos. Mais, dans les centres urbains, que ce soit à Montréal, à Québec ou ailleurs, il n'y a aucune compagnie vraiment, encore, qui offre ce service de façon organisée et systématique. Les taxis peuvent transporter, évidemment, généralement un vélo démonté, emballé, les roues enlevées, le guidon replié, mais il faut prendre soin de demander une grosse voiture, et ce n'est pas toutes les compagnies qui peuvent nécessairement répondre à cette demande-là. Donc, seules les voitures-taxis de type fourgonnette peuvent vraiment transporter un vélo qui est non démonté. Cependant, la question actuelle, c'est que les dispositions de la Loi sur le transport par taxi ne permettent pas actuellement qu'un client exige un véhicule en particulier, ou encore un véhicule équipé spécifiquement d'un support ni lors d'un appel ni à un poste d'attente.

• (15 h 50) •

Lors d'un séjour à Copenhague, au Danemark, en 1989, j'ai eu la chance de constater combien le vélo et le taxi étaient des alliés naturels. Dans ce pays — on voit une photographie ici, malheureusement, avec l'éclairage qui est pâle, mais ça vous donne quand même une idée — qui, à bien des égards, a une parenté avec le Québec, donc, en termes de population et de climat notamment, la Loi sur le taxi stipule que toutes les voitures-taxis doivent être équipées en permanence de supports pour le transport des

vélos. Envisager une telle mesure ici il y a 10 ans n'aurait pas été, évidemment, une idée très facile à vendre. Cependant, avec le taux fantastique de progression de l'usage du vélo — au cours de cette même période, on a noté une augmentation de la pratique du vélo au Québec de 39 % entre 1987 et 1995 — et avec l'imagination dont nous sommes forcés de faire preuve pour diminuer le transport individuel par automobile et ses effets négatifs, nous sommes maintenant dans un autre contexte.

Donc, ce que nous proposons. L'intérêt, comme je l'ai dit, pour le développement d'un service de transport des vélos par taxi au Québec dans les régions où se trouvent des aménagements cyclables à caractère touristique existe. Dans les centres urbains, je vous ai mentionné l'intérêt à un certain niveau dans la région de la Communauté urbaine de Montréal, mais, comme je le disais aussi, la loi limite cette offre. Donc, selon les articles 64 et 65, un chauffeur qui n'occupe pas la première place à un poste d'attente ne peut accepter de clients, même si sa voiture est équipée pour transporter un vélo et que les voitures qui le précèdent au poste d'attente ne le sont pas. La même contrainte existe également lors de demandes faites par téléphone. Or, à défaut d'une réglementation à l'exemple du Danemark où toutes les voitures sont équipées systématiquement, il faudrait tout de même un assouplissement à la réglementation actuelle. Donc, je fais référence aux propositions 15 et 16 du document de consultation qu'a publié le ministère des Transports en juillet dernier. Donc, un assouplissement de la réglementation actuelle devrait permettre d'augmenter le nombre de voitures pouvant transporter un vélo non démonté ou des voitures équipées d'un support à vélo de façon à ce qu'à la demande d'un client la première voiture pouvant transporter un vélo lui soit assignée.

À notre avis, un tel amendement se situerait tout à fait dans l'esprit d'une industrie du taxi mieux adaptée à l'évolution du marché et aux nouveaux besoins, aussi, de la clientèle. Et, si, en plus, on désirait aller plus loin, évidemment, il y aurait d'autres choses qui seraient possibles aussi, c'est-à-dire non seulement rendre légale la mise en marché du service de support à vélo sur les taxis, mais aussi en faire la promotion auprès des propriétaires et des compagnies, ou encore lancer une expérience modèle en subventionnant, par exemple, l'achat du support, comme on est en discussion sur ce sujet-là avec des intervenants de la grande région de Montréal. Enfin, nous croyons qu'un appui du ministère des Transports aux démarches que nous avons entreprises depuis presque deux ans maintenant avec le Bureau de taxi de la Communauté urbaine et l'Agence métropolitaine de transport permettrait de mettre en marche un premier projet expérimental de complémentarité vélo-taxi.

En conclusion, vélo et taxi, donc, un tandem gagnant qui vaut la peine d'être encouragé. Le vélo est une magnifique invention. Évidemment, vous ne serez pas surpris de m'entendre dire ça aujourd'hui. Ça ne fait pas de bruit, ça ne consomme pas de pétrole, ça prend peu de place et ça a le mérite de brûler des calories que nous avons en trop. Pour les courts déplacements en milieu

urbain, le vélo est dur à battre; par contre, au-delà d'une distance de sept ou huit kilomètres ou d'un temps de déplacement d'environ 30 minutes, le potentiel d'utilisateurs diminue. C'est donc pour cette raison que, si on désire tirer tout le potentiel que représente le vélo comme moyen de transport dans les centres urbains, il faut obligatoirement le marier à d'autres modes. Et, lorsqu'on considère cette combinaison de différents modes, le taxi est donc un incontournable; il est un ingrédient essentiel de ce qu'il est maintenant convenu d'appeler «le cocktail transport».

Nous estimons, enfin, que l'offre d'un service de transport des vélos par taxi peut générer des bénéfices pour tous. Pour les cyclistes, le transport par taxi permet d'augmenter le rayon de déplacement par un service que le transport public traditionnel n'offre pas; il permet tout autant au touriste de se rendre à la gare ou à l'aéroport avec vélo et bagages qu'au cycliste de tous les jours de revenir à la maison avec son vélo en cas de bris mécanique ou de temps moins clément. Pour les gens de taxi, les cyclistes constituent une clientèle déjà acquise à certaines périodes de l'année, mais qu'il est possible de fidéliser davantage par l'offre d'un service sur mesure. En adoptant de nouveaux modes de fonctionnement encourageant la complémentarité avec le vélo, l'industrie du taxi peut alors se positionner encore mieux dans l'industrie touristique, particulièrement dans le cadre du développement de la Route verte et du Réseau vélo métropolitain.

Enfin, pour le ministère des Transports, un aménagement de la réglementation et un appui aux initiatives qui favorisent le tandem vélo-taxi deviennent un apport qui cadre bien dans l'actuelle politique sur le vélo du ministère et dans la recherche de nouvelles solutions pour contrer les déplacements en automobile individuels en milieu urbain.

Sur ce, je voudrais remercier tous les membres de la commission de nous avoir permis de soumettre notre point de vue sur cette question-là. Merci.

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

M. Chevette: Je vous remercie de votre mémoire. D'entrée de jeu, je me demandais pourquoi il pouvait y avoir autant d'affinités entre les taxis puis le cycliste. J'ai compris que les chauffeurs de taxi aiment mieux vous voir accrochés en arrière que de se faire couper devant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Celle-là, je l'avais préparée un peu.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Ceci dit, j'aurais une seule question, en fait, peut-être deux. Mais, la première, là, c'est: Qui va payer pour les supports?

M. Pronovost (Jean-François): Ce que je peux vous dire à ce moment-ci, c'est que les modalités entourant

la mise en place d'un programme comme ça, on ne les a pas définies...

M. Chevrette: Combien ça coûte, d'abord, un support? Pour l'information de nos...

M. Pronovost (Jean-François): Ah! Pour équiper une voiture, ça varie, selon les types de supports, entre une centaine de dollars et 250 \$ si on a un équipement qui est installé sur une attache-remorque.

Donc, quand on parle d'un projet expérimental, évidemment, il faut cibler soit dans une région ou dans un quartier, ou enfin... Comme je vous disais tantôt, il y a des intérêts qui ont déjà été manifestés pour une initiative de ce type-là. Les gens du taxi aussi ont manifesté leur intérêt. Et, déjà, il y a des gens qui offrent ce service-là, mais, comme je le disais tantôt, en principe, ce n'est pas légal. Mais, comme ce service-là existe déjà à certains endroits, comme il y a d'autres propriétaires ou des compagnies qui seraient intéressés à le développer, il y a un maillage entre différents partenaires à faire pour au moins mettre en place un projet-pilote qui ne serait probablement pas très coûteux et qui nous permettrait de mieux évaluer la demande et le développement du service. Parce que, à partir du moment où le service est connu, on en fait la promotion, bien, c'est comme ça aussi qu'on peut développer, ça devient un nouveau service que l'industrie peut offrir.

M. Chevrette: Vous arrivez, je ne sais pas, moi, à Place Dupuis, puis c'est le quatrième taxi qui a son support à bicyclette.

M. Pronovost (Jean-François): Exactement, c'est ça.

M. Chevrette: Puis, comme c'est la règle du premier sur la ligne, premier parti, qu'est-ce qui arrive?

M. Pronovost (Jean-François): Exactement, c'est dans ce contexte-là qu'on a soumis cet avis-là parce que, même si, disons, on encourageait une multitude de voitures à faire comme ça, tant qu'on n'aurait pas la flotte complète du Québec équipée, la façon dont la loi est rédigée actuellement, légalement, on serait toujours dans une zone grise. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on s'est dit: C'est important d'indiquer ce point-là et aussi de vous souligner que, déjà, on travaille sur une idée comme ça depuis quand même un petit bout de temps.

M. Chevrette: Dans un tel cas, croyez-vous que vos amis les taxis comprendraient que c'est le quatrième qui part?

M. Pronovost (Jean-François): Je m'excuse, j'ai manqué votre question.

M. Chevrette: Dans l'exemple que j'ai donné — puis je regarde les chauffeurs de taxi puis les

propriétaires en pleine face, là — je dis: Croyez-vous que ces amis-là, ils accepteraient que ce soit le quatrième qui parte le premier, dans les circonstances? D'après vous, là, selon ce que vous avez comme sensibilité de ces gens-là? Ils sont-ils sensibles, ces gens-là?

M. Pronovost (Jean-François): Moi, je suis un utilisateur du taxi, je ne suis pas un psychologue de taxi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pronovost (Jean-François): Donc, je n'ai pas étudié la psychologie des gens de l'industrie du taxi.

M. Chevrette: Mais je suis convaincu que le quatrième, il voudrait partir, lui, en vous voyant arriver.

M. Pronovost (Jean-François): Oui, oui, il voudrait partir. Je ne sais pas comment les autres le regarderaient.

M. Chevrette: Ça ne prend pas un psychologue, c'est vrai.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pronovost (Jean-François): Je ne sais pas comment les autres le regarderaient.

M. Chevrette: C'est vraiment une question de gros bon sens, ça.

M. Pronovost (Jean-François): C'est ça. Donc...

M. Chevrette: Autrement, la valise... Ce n'est pas dans toutes les valises que ça ferait présentement, à moins que la roue d'en avant s'enlève facilement. Je connais ça un petit peu.

• (16 heures) •

M. Pronovost (Jean-François): Non, c'est ça. Comme je disais, c'est-à-dire qu'il y a des voitures qui acceptent de... Ils disent: Je vais le mettre dans le coffre, et tout ça. Ça convient dans certains cas. Mais, vous savez, par exemple, quelqu'un qui débarque à Dorval, un Américain qui vient faire du vélo ici et qui descend avec un vélo d'environ 2 000 \$, 2 500 \$, il ne voudra pas, comme on dit, se le faire égratigner dans le coffre, là. Il veut que ce soit installé d'une façon très propre et très convenable. Et je vous donne l'exemple de l'Américain, mais vous savez qu'ici, dans l'industrie du vélo, on fabrique de plus en plus au Québec, d'ailleurs, des vélos de très haute gamme, et les propriétaires de ces vélos-là sont très...

M. Chevrette: Conciliez-vous le fait que vous accepteriez de... Par exemple, s'ils ont le droit de charger jusqu'à 3 \$, mettons, maximum, en tout cas, pour accrocher le vélo, pourquoi vous proposez en même temps un programme de soutien? Il va se payer assez vite, là, non?

M. Pronovost (Jean-François): Oui, mais, dans le fond, c'est toujours la même chose. À partir du moment où quelque chose existe peu, si on veut vraiment développer le service d'une façon bien organisée, il faut peut-être créer un modèle, créer une expérience et, après ça, c'est parti. Comme je le disais tantôt, la façon dont ça existe actuellement, c'est beaucoup dans des voisinages de pistes. Par exemple, dans la région du Bas-Saint-Laurent, il y a une piste qui s'appelle le *Petit Témis*, dans la région du Témiscouata, et il y a quelques compagnies de taxis qui opèrent avec des supports à vélo parce qu'on est dans un endroit touristique, les gens vont là en vacances. Et les gens, par exemple, partent de Cabano et veulent s'en aller jusqu'à Rivière-du-Loup et ils veulent revenir chercher leur voiture ou revenir à l'hôtel, et tout ça, donc ils commandent un service de taxi comme ça.

Mais, comme je le disais, aussitôt qu'on parle de Québec, de Montréal, des grands centres, de la région de l'Outaouais, par exemple, aussi, ce n'est pas quelque chose qui est encore très, très... ça se fait encore vraiment sur une base très réduite.

M. Chevette: Avez-vous demandé à l'Agence métropolitaine de transport ou bien au Bureau du taxi comment ils pourraient vous soutenir, puisqu'ils vous appuient?

M. Pronovost (Jean-François): Ils ont un intérêt. Ils n'ont pas encore dit directement jusqu'à quoi, jusqu'à quel niveau ils seraient capables de supporter une idée comme ça, mais il y a un intérêt, comme je vous disais, à s'associer à un projet comme ça.

M. Chevette: Les intérêts sont illimités, les ressources financières sont limitées.

M. Pronovost (Jean-François): Non, non, mais ils savent, évidemment, que ça coûte quelque chose, hein. Donc, je pense qu'à partir du moment où il y a trois ou quatre partenaires autour d'une idée comme celle-là, elle peut facilement se mettre en place et dans des délais relativement raisonnables aussi.

M. Chevette: Savez-vous ce qui m'a fait sourire dans votre mémoire? C'est quand vous avez dit: On pourrait demander, par exemple, une spécificité, l'air climatisé, puis... Ça m'a fait sourire. Des cyclistes, il me semble que c'est plus tough que ça, puis ils sont habitués à tout, ils luttent contre vents et marées, puis...

M. Pronovost (Jean-François): Mais on ne faisait pas référence nécessairement uniquement aux cyclistes. On faisait référence à actuellement, comment...

M. Chevette: C'est à l'ensemble des utilisateurs?

M. Pronovost (Jean-François): ...en général, on peut exiger des conditions, tout ça, par exemple.

M. Chevette: Moi, j'avais pris ça pour les cyclistes. Je me disais: Maudit! pourtant...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: ...c'est des athlètes, ça.

M. Pronovost (Jean-François): Oui, exactement, vous avez raison, M. le ministre.

M. Chevette: Je suis ça, le Tour de France, à mort. J'adore ça. Puis, je me disais: Mosus! Il me semble qu'ils ont bien changé, ils sont devenus des petites natures.

M. Pronovost (Jean-François): Non, non, non. Bien, de toute façon, des cyclistes, il y en a de toutes les sortes. Il y en a 4 000 000 au Québec, donc il y en a de toutes les catégories, de toutes les expériences aussi. Et on présentait plutôt dans un contexte global. Le cycliste est un citoyen comme un autre, c'est-à-dire que c'est un utilisateur de services, c'est un utilisateur du taxi, donc — parce qu'on parle de ce sujet-là aujourd'hui — et il y a quand même un potentiel à développer. Puis je pense qu'il y a quelque chose qui peut être utile au plan de l'offre de service touristique mais aussi au plan des déplacements urbains. Puis je pense que c'est peut-être un petit élément, mais c'est un petit élément qui peut contribuer, avec d'autres éléments, à arriver à...

M. Chevette: Sur le marché, celui qui offre le meilleur produit a plus de chance de faire de l'argent. Merci.

M. Pronovost (Jean-François): Merci beaucoup.

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

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Alors, j'ai senti le ministre tout excité, j'ai l'impression que vous l'avez ramené dans ses jeunes années.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: On est pas mal du même âge tous les deux.

M. Bordeleau: Ah oui! Non, je veux juste, en fait, ajouter quelques questions. Évidemment, c'est le seul mémoire qui nous a été présenté dans ce sens-là. Le monde de vélo n'est pas venu, mais je pense que c'est un point de vue intéressant que vous avez présenté.

Maintenant, la question, au fond, que je me pose, c'est: Est-ce que c'est un marché qui est suffisamment important pour intéresser des gens à s'équiper? C'est quoi, l'importance du marché? S'il y a trois ou quatre personnes qui veulent prendre des... Évidemment, ça n'a pas beaucoup de sens, là, pour les gens qui sont dans l'industrie du

taxi, mais ce serait quoi l'importance? Parlons de la région de Montréal ou de Québec, les grands centres urbains, parce que vous nous dites qu'ailleurs ça existe de façon minimale dans certaines régions, à l'extérieur, où il y a des pistes cyclables. Mais dans la région de Montréal, il y a-tu un marché qui serait suffisamment important pour que les chauffeurs de taxi décident, éventuellement, de s'équiper puis de répondre à un besoin, là, de ce côté-là?

M. Pronovost (Jean-François): Bien, regardez, écoutez. Quand on parle de la région de Montréal, on parle quand même, actuellement, d'un réseau de voies cyclables d'environ 1 000 km. On parle d'une population qui est cycliste à environ 65 %. Lorsque j'ai présenté tantôt le contexte dans lequel on avait développé cette idée-là, c'est le réseau de vélo métropolitain, donc nous sommes en train de concevoir tout un maillage des réseaux cyclables existants pour créer vraiment un réseau de transport à vélo et aussi un réseau qui puisse devenir un produit touristique dans la région de Montréal.

Donc, vous savez, Montréal, l'année dernière, a été couronnée la meilleure ville cyclable d'Amérique par un magazine américain de renommée, et donc, ce que les Américains ont relevé, c'est, en fait, l'ambiance qui régnait à Montréal et le nombre de cyclistes et le nombre d'installations pour favoriser le vélo. Donc, on croyait que dans un contexte comme ça et avec le développement du vélo à des fins touristiques... parce que, avec le développement également de la Route verte à travers le Québec, c'est ce qui est en train de se produire, c'est-à-dire que le cyclisme est devenu un produit touristique, il est en train de devenir un produit touristique. Donc, à partir du moment où on développe un produit touristique, il faut développer les services qui conviennent lorsqu'on accueille des touristes. Donc, le transport est un élément important. Donc...

M. Bordeleau: Je conçois très bien l'importance comme telle du vélo au niveau de la région de Montréal. Que ça soit pour le tourisme ou pour les Montréalais comme tels, effectivement, c'est important. On sait que ça s'est développé beaucoup au cours des dernières années, qu'il y a des efforts pour continuer à développer ce secteur-là. Mais, ma préoccupation, ce n'était pas sur l'importance de cette réalité-là, mon interrogation, c'était sur le nombre de fois que des personnes qui sont à vélo veulent se faire transporter par des voitures-taxis. En réalité, ceux qui font du vélo font du vélo. Ça ne sera certainement pas leur premier choix, ça va arriver dans des cas plutôt exceptionnels qu'ils vont devoir prendre un taxi alors qu'ils sont partis en vélo, pour retourner à la maison ou aller ailleurs, mais... C'est à ce niveau-là. Est-ce qu'il y a suffisamment de demande? Par exemple, actuellement, combien de fois des gens prennent un taxi et mettent dans la valise du taxi leur vélo? Ça peut nous donner une indication. Est-ce qu'il y en a beaucoup de cas comme ça dans un an, dans une région comme Montréal? Et là, bien, évidemment, c'est évident que ce n'est pas la solution idéale de mettre ça dans la valise, là, s'il y avait

un support, ça serait plus approprié, mais est-ce que c'est quelque chose qui est fréquent, ça?

M. Pronovost (Jean-François): C'est que, actuellement, avec la dimension des voitures, ça n'existe presque pas de pouvoir mettre un vélo dans un coffre d'une voiture-taxi, à moins de mettre un vélo d'enfant. Mais, un vélo d'adulte, ça ne rentre pas dans un coffre de voiture-taxi. Et, comme je le disais tantôt, il y a bien des gens qui n'accepteront pas de mettre un vélo dans un coffre parce que ça peut être dangereux, s'il y a un impact en arrière, pour endommager la bicyclette.

Tantôt, je disais qu'il y a 1 800 000 cyclistes dans la région de Montréal. Vous savez, il y a une piste cyclable qui traverse l'île de Montréal de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve Saint-Laurent, et on a une utilisation qui va, à certaines périodes de l'année, jusqu'à 2 000 cyclistes par jour sur cet axe-là. C'est environ autour de 450 000, 500 000, à peu près, de cyclistes qui utilisent ces axes-là entre le début mai et la fin du mois d'octobre. Donc, il y a vraiment un bassin qui est quand même très important.

• (16 h 10) •

Et il y a aussi des études qui nous démontrent qu'il y a des corrélations entre les cyclistes, les cyclistes utilisateurs de l'automobile également, parce que les cyclistes ont des permis de conduire, les cyclistes utilisent le transport en commun, les cyclistes utilisent le taxi. Donc, tous ces éléments-là font qu'on se dit: Il y a un potentiel à développer là, et, si on veut le développer, si on veut contribuer à ça, bien, c'est sûr que ça prend une petite modification dans la réglementation parce que, légalement, actuellement, ce n'est pas possible.

M. Bordeleau: Est-ce que vous avez eu l'occasion d'en discuter avec les gens du domaine du taxi, et quelle était la réaction, à ce moment-là, sur ces...

M. Pronovost (Jean-François): Les discussions qu'on a eues jusqu'à maintenant avec le Bureau de taxi de la communauté urbaine et le regroupement — voyons j'oublie le nom, là — le Groupe des compagnies de taxi, comme je vous disais, il y avait un intérêt, et ils voyaient le potentiel de clientèle pour un service comme ça. Donc, évidemment, c'est toujours préférable de tester ou d'évaluer dans un premier temps une expérience comme ça avant de la systématiser et de la rendre sur toutes les voitures. Je donnais l'exemple du Danemark parce que je l'ai vu personnellement, mais, vous savez, c'est utilisé à différentes fins. Les gens l'utilisent pour, par exemple, sortir du centre urbain et s'en aller à l'extérieur du centre-ville de Copenhague et partir en excursion. Ils l'utilisent également pour revenir en soirée lorsqu'on revient trop tard et qu'on a moins d'énergie pour pédaler. Donc, c'est sûr que, quand le service n'existe pas, on ne s'en sert pas; quand le service existe, bien, ça suscite une demande qui était là, puis ça peut générer aussi une nouvelle demande. Puis on pense que les conditions actuelles font qu'il y aurait un potentiel pour ce type de service là.

M. Bordeleau: Dans votre mémoire, vous mentionnez que ce serait intéressant de mettre en marche un premier projet expérimental. Est-ce qu'il y a eu des démarches dans le passé auprès du ministère pour mettre en place un projet comme ça, ou si c'est un projet pour l'avenir?

M. Pronovost (Jean-François): Comme je le soulignais, il y a eu des discussions avec les responsables du taxi au ministère, et il y avait un intérêt également, mais les discussions actuellement ont été quand même encore assez préliminaires, de même avec le Bureau de taxi et l'Agence métropolitaine. Parce qu'il y a cet élément-là qui nous a été soulevé, c'est-à-dire qu'à partir du moment où on veut instaurer ça puis qu'on veut que ça fonctionne... parce que nous, habituellement, quand on a une idée, on aime ça qu'elle fonctionne. Et donc, si on veut que ça fonctionne, bien, ça prend une modification dans la loi.

M. Bordeleau: O.K. Quand vous parliez, justement, de l'assouplissement à la réglementation actuelle, vous avez fait référence tout à l'heure à la question des files d'attente avec le premier arrivé, premier parti. Est-ce qu'il y a d'autres assouplissements, à part celui-là, qui seraient nécessaires pour concrétiser un projet comme ça?

M. Pronovost (Jean-François): À notre connaissance, c'est le seul.

M. Bordeleau: C'est le seul problème qui se pose, là, qui fait qu'aujourd'hui c'est difficilement réalisable.

M. Pronovost (Jean-François): Exactement.

M. Bordeleau: Ça va. Merci.

M. Pronovost (Jean-François): Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, MM. de la Fédération des centres d'action... pardon, de Vélo Québec — je n'étais pas du tout au bon endroit. Alors, merci pour votre participation aux travaux de cette commission.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Et j'invite maintenant M. Pierre Dupuis à bien vouloir s'approcher à la table. Bienvenue, M. Dupuis. Je vous indique que vous avez un maximum de 10 minutes pour faire part aux membres de la commission de vos observations concernant le projet sur la réforme du taxi.

M. Pierre Dupuis

M. Dupuis (Pierre): Oui. Merci. Permettez-moi de me présenter un peu, aussi quelques activités pertinentes à l'industrie du taxi. Mon nom est Pierre Dupuis, je

demeure à Saint-Benjamin, à 110 km de Québec — je me permets de le souligner face au projet de taximètre à puce — technologiste en arpentage depuis 25 ans, titulaire d'un permis de taxi A-36 depuis 1992.

Je vais mentionner quelques idées qui ont guidé les commentaires et les suggestions que j'ai faits dans mon rapport. Je pense d'abord que la tarification du taxi doit demeurer à un minimum raisonnable, le plus bas possible, de façon à accommoder la clientèle la plus large possible.

Deuxièmement, je suis contre la décentralisation des pouvoirs de réglementation de l'industrie vers les municipalités. Pourquoi? Parce que je pense que, d'une façon globale, une réglementation provinciale est préférable à une réglementation municipale. Et aussi, je pense qu'au lieu d'avoir affaire à quelques experts bien informés et compétents pour prendre des décisions dans ce domaine on va demander à des centaines de municipalités d'avoir chacune ses experts dans le domaine. Alors, moi, je pense évidemment que les experts ne sont pas au rendez-vous, et on va avoir toutes sortes de décisions incongrues qui vont sortir de ça.

Troisièmement, je suis pour une réglementation claire, équitable et facile d'application pour éviter toutes sortes de problèmes qui ne manqueront pas de surgir dans l'industrie si la réglementation est floue ou mal faite.

Je ne peux pas aborder tous les points que j'ai développés dans mon mémoire, mais je vais aborder quelques points et puis faire des commentaires supplémentaires sur ce que j'ai déjà inscrit.

Si je passe par la proposition 2 qui donne des permis pour cinq ans, alors, moi, je vois quelqu'un qui a un permis pour partir un restaurant. Alors, il démarre son restaurant, il investit temps, argent et carrière dans ça, et au bout de cinq ans il faudrait qu'il passe par une espèce de tirage avec une chance — je ne sais pas — sur 1 000 de gagner, à savoir s'il a le droit d'avoir un restaurant ou pas. Alors, je me demande qui peut fonctionner dans des conditions comme ça.

Si je passe à la proposition 4, moi, je suis partisan d'un type de taxi propriétaire artisan qui possède une ou quelques voitures de façon à ce que les preneurs de décision soient près de ce qui se passe sur le terrain, plutôt qu'avoir des permis concentrés dans des intérêts financiers qui sont complètement déconnectés de la réalité.

Je passe à la proposition 10, perdre son permis lorsqu'on n'a pas fait de taxi pendant deux ans. Qu'on prenne ça comme on voudra, quelqu'un qui a déjà fait du taxi, il est meilleur que quelqu'un qui n'en a jamais fait. Alors, il y a beaucoup de gens qui ont des permis de taxi qui font autre chose dans la vie, comme, par exemple, quelqu'un qui a une bonne scolarité, une bonne éducation et beaucoup d'aptitudes, il va faire autre chose que du taxi dans la vie, mais il peut venir faire du taxi comme emploi complémentaire ou emploi de dépannage. Alors, si ces gens-là, pour revenir sur le taxi, ils sont obligés de passer à travers un montage de démarches bureaucratiques et de payer toutes sortes de frais, tout ça pour avoir le grand privilège de tomber extrêmement pauvre, alors, je ne pense pas que ces gens-là vont revenir dans le taxi, et on

va perdre un bon bassin de chauffeurs de taxi qui seraient disponibles, à ce moment-là.

Si je passe à la proposition 15, celle-là, je n'en reviens pas encore. Dans la même ligne, on pourrait ajouter aussi: Pourquoi pas le choix des autobus par les usagers du transport en commun? N'est-ce pas? Je tiens à faire une mise en garde sur les conséquences de cette réglementation-là, c'est-à-dire qu'un des effets inévitables de ça c'est qu'il y a des clients qui vont se promener sur les postes de taxi de voiture en voiture pour se faire faire des prix. À ce moment-là, la conséquence de ça, c'est que les chauffeurs vont se croire justifiés, à tort ou à raison, d'essayer de se refaire sur le dos d'autres clients. Ça seront des personnes âgées, des personnes handicapées, évidemment des touristes et toutes sortes de choses, et avec ça on va se ramasser avec une espèce de taxis de la pire espèce.

Si je passe à la proposition 21, pour ce qui est des dimensions des véhicules, j'ai soumis quelque chose qui est assez détaillé dans le rapport que j'ai émis, et je tiens tout simplement à rajouter que, si on augmente globalement et inutilement les dimensions des voitures, il va falloir augmenter globalement et inutilement la tarification aussi. Alors, il y a des choix très étudiés qui doivent être faits là-dessus.

Si je passe à la question de l'âge des véhicules, ce que je voudrais rajouter, c'est que, même si on mettait des voitures flambant neuves sur le taxi, au bout de deux ans, la voiture ne sera pas en meilleur état qu'une auto de 10 ans qui a été bien entretenue, qui n'a jamais fait de taxi. Alors, même à certains points de vue, comme je le démontre assez clairement dans le mémoire, ça pourrait empirer la situation sous certains aspects.

Évidemment, j'ai entendu toutes sortes d'histoires d'horreur sur les taxis de Montréal. Alors, je me demande, à ce moment-là: Mais, qu'est-ce que font les inspecteurs dans cette ville-là? Moi, je n'ai jamais vu ça à Québec. Ça, ça veut dire qu'une voiture qui a des trous de rouille grands de même dans le plancher, ça ne fait pas un mois, trois mois ou six mois qu'elle est pourrite, ça fait des années qu'elle passe des inspections puis qu'elle n'est pas réparée. Alors, qu'est-ce qui se passe avec ce système-là? Avec ça, on se préparerait à multiplier par un facteur de cinq, six, sept ou huit le prix d'achat des véhicules, coût qu'il va falloir transférer à la clientèle. Et puis, tout ça pourquoi? Parce que des inspecteurs ne font pas leur job en quelque part.

Si on passe à la proposition 23, l'âge des véhicules, moi, je ne vois aucune raison pour retirer un véhicule qui est conforme, qui est en bon état. Pourquoi le retirer du taxi? C'est du gaspillage d'argent. Ça aussi, il va falloir transférer ça à la clientèle.

• (16 h 20) •

Une petite parenthèse pour la proposition 25: abolir la marque la plus luxueuse pour les limousines. Est-ce qu'on voudrait avoir des Firefly rallongées comme limousines? Je pense que personne ne veut ça. Bien, je pense que c'est ça qui va arriver avec une réglementation comme ça.

Pour ce qui est des territoires de taxi, on peut les garder ou les abolir mais éviter de les mêler et d'avoir des territoires avec une définition floue. Pourquoi? Parce que ça va susciter toutes sortes de problèmes, et puis inextricables, et personne ne va pouvoir s'en sortir de ces affaires-là.

J'aurais quelque chose, un commentaire à faire au sujet des limousines, c'est-à-dire que je pense que les limousines et les taxis doivent être sur des territoires complètement cloisonnés et étanches. Pourquoi? Parce qu'il y en a un qui est à tarif fixe puis l'autre qui fait le prix qu'il veut, puis ça, sur le terrain, ça fait très mauvais ménage. C'est comme mettre deux lutteurs ou deux boxeurs dans le même ring, puis il y en a un qui a les deux mains attachées dans le dos. Puis ça adonne aussi que celui qui a les deux mains attachées dans le dos, c'est le petit pauvre. Alors, le petit pauvre va se défendre comme il va pouvoir, ça ne sera pas long que ça va être des coups de pied chacun part. Alors, les limousines, les taxis doivent avoir chaque leur terrain de jeu, puis que ça se recouvre le moins possible.

Aussi les propositions 32, 33, question d'enlever son dôme puis se transformer en limousine, qu'est-ce que ça veut dire, en pratique? Ça, ça veut dire que le client va arriver à côté de la voiture, il va dire: Mon cher ami, si tu veux que j'embarque dans ton auto, t'enlèves ton dôme puis tu me fais la course à tel prix. Deuxièmement, ça veut dire aussi que, sur un poste d'attente — ça, ça serait beau à voir — une auto, 279 cm, qui est à tarif fixe, ça fait trois heures qu'elle attend sur le poste de taxi, l'autre voiture, 280 cm, elle arrive en arrière; lui, il peut enlever son lanternon et puis faire le prix qu'il veut. Ça, ça va être beau à voir en s'il vous plaît! Moi, je n'aimerais pas ça être là, dans cette région-là, si jamais ça arrivait parce qu'il pourrait y avoir des débris de chars qui se promèneraient à haute vitesse.

Pour conclure mon exposé, le taximètre à puce. Ce que j'ai à dire là-dessus, c'est que la puce qu'on va mettre dans le taximètre, elle a besoin d'avoir une très grosse tête puis beaucoup de discernement parce que, dans le taxi, il y a toutes sortes de situations imprévisibles qui se présentent, puis il faut tenir compte de toutes ces affaires-là.

Je termine mon exposé en posant une question. En faisant tout ce travail-là, je butais toujours sur la même affaire, et puis je ne peux pas passer à côté. C'est sûr que la réponse n'est pas simple puis l'application non plus. De toute façon, ça touche à la fiscalité québécoise. Alors, je me demande: Est-ce qu'il est juste et équitable que quelqu'un qui travaille à 3,50 \$, 4 \$ de l'heure paie des impôts à la fin de l'année, même s'il a réussi à se ramasser un petit montant imposable en travaillant 60, 70, 80 heures par semaine? Ça, ça veut dire que les dernières heures où il travaille, il travaille à peu près à 2,50 \$ de l'heure. Alors, je pose la question. Messieurs, merci.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Merci, M. Dupuis. Alors, je cède la parole maintenant à M. le ministre des Transports pour les premiers échanges.

M. Chevette: Oui, merci, M. le Président. Merci, M. Dupuis, pour votre présentation. Tout d'abord, je vous dirai que, pour quelque travailleur que ce soit, dans le taxi ou autre, c'est évident que payer des impôts en bas d'un seuil x, c'est toujours onéreux. Mais ce n'est pas spécifique à un chauffeur de taxi, je suis sûr que vous allez le reconnaître dans votre analyse.

M. Dupuis (Pierre): Je reconnais que ça touche l'ensemble de la fiscalité.

M. Chevette: Merci. Non, c'est parce que vous avez posé une question, j'essaie d'y répondre. Et je voudrais, en même temps que je vous donne une réponse, que vous vous réfléchissiez à la réponse. Parce qu'on ne peut pas être spécifique. Je parle bien puis je vais peser chaque mot que je vais dire: Vous savez très, très bien que les impôts sont basés sur les revenus déclarés. Correct? On n'en dira pas plus, puis je vous demanderais de réfléchir là-dessus. Ceci dit, j'ai bien aimé votre mémoire. À quelle ligue appartenez-vous?

M. Dupuis (Pierre): Pardon?

M. Chevette: À quelle ligue?

M. Dupuis (Pierre): À la ligue de Québec.

M. Chevette: Avez-vous lu le mémoire des ligues?

M. Dupuis (Pierre): Pardon?

M. Chevette: Avez-vous lu le mémoire des ligues présenté cet avant-midi?

M. Dupuis (Pierre): Je l'ai lu un petit peu, mais je n'ai pas eu le temps de le lire complètement.

M. Chevette: C'est parce qu'il y a beaucoup de points sur lesquels les ligues ne sont pas nécessairement d'accord avec vous.

M. Dupuis (Pierre): Oui, possiblement, oui.

M. Chevette: Est-ce que vous avez été le dire à votre ligue que vous n'étiez pas d'accord sur tel point, tel point, tel point?

M. Dupuis (Pierre): Ah! j'ai discuté de chacun des points avec ma ligue, oui. Il y a des points où on est d'accord, d'autres où on ne l'est pas.

M. Chevette: Vous caricaturez de façon très drôle la liste des voitures qui vont partir, à la page, je ne sais pas, 4 de votre mémoire. Mais, au-delà de la plantureuse, de la Cadillac, du décolleté, de la belle blonde puis de la chauffeuse de taxi, est-ce qu'il y a, plus sérieusement... Est-ce que le consommateur peut, pour des raisons, par

exemple, comme Vélo Québec disait tantôt... on pourrait exiger... quelqu'un qui veut accompagner une personne à mobilité réduite, ou encore pour un type de handicap, est-ce que vous croyez qu'on peut modifier un peu la structure du premier sur la ligne, premier départ?

M. Dupuis (Pierre): ... à un assouplissement de la réglementation, ce qui est loin du libre choix par les clients des taxis. Comme je vous dis aussi, comme je viens de le mentionner, ça va avoir des conséquences assez importantes d'abolir cette réglementation-là.

M. Chevette: Qu'est-ce que vous entendez maintenant par: «la puce a besoin d'être très grosse», je ne sais pas trop l'expression que vous avez utilisée?

M. Dupuis (Pierre): C'est parce qu'on ne sait pas comment elle va travailler, la puce qu'on veut installer dans les taximètres. Comme j'ai mentionné à mon introduction, moi, je reste à 110 km de Québec, alors, je fais beaucoup de voyage avec ma voiture. Il va falloir que l'instrument qui mesure ça en tienne compte, que je ne sois pas imposé sur les trajets que je fais entre mon garage et puis le lieu de travail de la voiture.

Il y a toutes sortes de situations imprévisibles comme, par exemple, je ne l'ai pas mentionné dans mon rapport parce que, personnellement, ça ne m'est jamais arrivé, mais j'ai beaucoup de mes chauffeurs, ça arrive souvent qu'en fin de course, à 3 heures du matin, il y a des clients qui se sauvent sans payer. Alors, comment on s'arrange avec ce genre de chose là? Plus d'autres points que j'ai développés dans le mémoire. Alors, le système, il va falloir qu'il tienne compte de toutes ces choses-là. Ça ne sera pas facile. Alors, il faudrait vraiment étudier puis voir comment ça va fonctionner puis qu'est-ce qui va être inclus dans tout ça. Il faudrait...

M. Chevette: Mais, au départ, si c'était un fonctionnement qui tiendrait compte des cas particuliers, est-ce que vous auriez quelque chose contre?

M. Dupuis (Pierre): Absolument pas. Absolument pas. Si on met un système clair et convenable, aucun problème avec ça.

M. Chevette: Vous avez été ambigu sur les 20 permis, une personne, 20 permis. Par rapport à ce qu'on lit dans votre mémoire et ce que vous avez dit, il semble y avoir une ambiguïté, en tout cas, que je voudrais clarifier avec vous. Dans votre mémoire, vous semblez très clairement vous opposer à la nouvelle forme de permis de cinq ans non transférable, et vous y allez... à P-4, la proposition 4. Vous dites: La réforme abrogerait le nombre maximal de 20 permis par personne. Ce nombre maximum pourrait toutefois varier d'une région à une autre. Et, dans votre exposé verbal, vous avez semblé plus catégoriquement...

M. Dupuis (Pierre): C'est deux propositions différentes. C'est que la proposition 2, elle émettrait des

permis valables pour cinq ans, tandis que la proposition qui traite des 20 permis par personne, c'est une autre chose. Comme je vous dis, ça pourrait être plus souple. Puis on peut être pour le fait que les permis soient concentrés dans les mains de quelques-uns, c'est une opinion qui se défend. Moi, je suis contre ça. À New York, par exemple, il semblerait que c'est deux familles qui ont tous les permis de la ville. Ici, c'est plus des propriétaires artisans. Et puis enlever la limite de 20 permis — qui pourrait s'ajuster selon les régions — ça permettrait à des intérêts financiers d'acheter tous les permis puis ça tomberait comme à d'autres endroits. Je ne le trouve pas intéressant. C'est une opinion personnelle, il peut y avoir d'autres opinions là-dessus.

M. Chevette: Vous suggérez une solution pour peut-être répartir le nombre de permis de taxi de façon plus adéquate. Il y a eu des explosions démographiques dans des banlieues, par exemple, et du fait qu'il y ait eu explosion démographique, on se retrouve dans bien des cas avec une diminution de population dans des petites villes-centres. Moi, par exemple, Joliette, au lieu de 23 000 qu'on a déjà eu, on est à 17 000. Montréal a dépéri un peu au profit des banlieues comme Mascouche, La Plaine. Je me rappelle, à La Plaine, il y avait une institutrice quand je négociais pour les enseignants, puis aujourd'hui c'est 12 000, 13 000 de population, Mascouche, c'est plus de 10 000, Lachenaie, c'est très nombreux maintenant, Terrebonne... Les quatre villes forment au-delà de 100 000 personnes maintenant. Vous proposez qu'il y ait des transferts possibles de permis avec compensation. Est-ce que vous pourriez me donner un exemple concret?

• (16 h 30) •

M. Dupuis (Pierre): Oui. C'est un point que j'ai déjà développé assez en détail, là. Par exemple, il y a trop de permis à Québec et puis il en manquerait à Sainte-Foy. Les permis à Québec sont 40 000 \$, puis à Sainte-Foy autour de 70 000 \$. À ce moment-là, si quelqu'un est intéressé à aller à Sainte-Foy... S'il y a trop de permis à un endroit, aussi ça veut dire que le chiffre d'affaires est moins bon; s'il en manque ailleurs, le chiffre d'affaires est meilleur. La personne de Québec, si son permis vaut 40 000 \$, serait peut-être intéressée à aller à Sainte-Foy, mais il y a une différence de 30 000 \$. Alors, elle pourrait payer 30 000 \$, mettre ça dans un fonds, elle se retrouverait à Sainte-Foy, elle aurait payé son permis le même prix que les autres — ça ne ferait pas de chicane — et le fonds ainsi constitué par des transferts, dans un sens, pourrait servir à faire des transferts aussi dans l'autre sens, où, là, il faudrait compenser le titulaire du permis pour changer de place.

Alors, il y aurait un système, d'après moi, qui pourrait bien fonctionner, de permettre d'enlever des permis dans des zones sursaturées puis de les amener dans des régions qui sont développées, ou des choses comme ça. Parce que c'est un gros problème, les surplus, le trop grand nombre de permis, que ce soit à Québec, à Montréal ou d'autres régions, là.

M. Chevette: Merci.

M. Dupuis (Pierre): Merci beaucoup.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Alors, merci, M. le ministre. Je cède maintenant la parole au député de l'Acadie et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Concernant justement la proposition dont on vient de discuter, la question du transfert des permis, vous comprendrez que la mécanique à laquelle vous faites référence, ça pourrait marcher dans la mesure où il y aurait autant de permis où la personne débourserait pour y aller qu'il y en aurait pour des personnes qui perdraient de l'argent et qui seraient remboursées. Si cette mécanique-là ne fonctionne pas... Si on suppose, par exemple, que c'est tous des gens d'une région...

Prenons un cas, là. Montréal, on dit qu'un permis, c'est 74 000 \$. S'il y avait beaucoup de chauffeurs de taxi de Montréal qui se disaient: Bon, bien, moi, ça fait mon affaire, je vais m'en aller — je ne sais pas, moi — dans la région de Mascouche-Terrebonne, le permis — je dis un chiffre, je n'ai pas d'idée de la valeur du permis — mettons, vaut 30 000 \$, alors il y a 44 000 \$ de remboursement si c'est juste des chauffeurs de taxi de Montréal. Effectivement, c'est probablement ça qui se présenterait, parce que c'est là qu'il y a un surplus. Donc, dans l'hypothèse où les gens se déplaceraient, bien ça seraient tous des gens qui partiraient de Montréal pour s'en aller là-bas, donc tous des gens qui voudraient se faire rembourser 44 000 \$, et il y aurait très peu de gens qui seraient prêts à partir d'une autre zone pour aller là et payer en plus.

Donc, j'ai l'impression qu'il y aurait des problèmes pour équilibrer tout ça, là. Ça paraît attrayant à première vue, mais je vois des problèmes pratiques de l'utilisation d'un mécanisme comme ça. Je ne sais pas si vous avez des commentaires?

M. Dupuis (Pierre): Oui. C'est que, normalement, quand il y a des surplus de taxis à un endroit, la valeur des permis descend, puis les endroits où la demande est très forte, le permis... en général. Il y a des exceptions.

M. Bordeleau: Il y a une couple de régions de Montréal où, de fait, les permis ont augmenté continuellement, ils sont rendus à 74 000 \$. Et il y a un surplus de 1 000 taxis à Montréal. Il y a eu un plan de rachat de 1 500 permis il y a quelques années. Il y en a encore 1 000 de trop, et pourtant la valeur est à 74 000 \$ à Montréal.

M. Dupuis (Pierre): Oui. Il y a deux choses aussi. Premièrement, c'est de proposer la chose, puis, s'il n'y a aucun permis de disponible pour un transfert, bien, à ce moment-là, on peut émettre un nouveau permis sur le territoire qui en a besoin, après avoir essayé différents

moyens qui pourraient aider l'industrie du taxi au préalable.

M. Bordeleau: L'autre point aussi, c'est relativement à la proposition 4 — vous y avez fait référence tout à l'heure — la question du maximum de permis autorisé par titulaire qui pourrait cependant varier d'une région à l'autre. Je ne sais pas, c'est un peu ambigu. J'essaie de comprendre votre position. Vous dites: Ça permettrait à des intérêts financiers, à la limite, d'acheter plusieurs permis. Ce n'est pas ce que, moi, je propose, mais... Alors, vous dites que vous n'êtes pas nécessairement d'accord à ce que les intérêts financiers puissent s'accaparer plusieurs permis, mais vous trouvez que ça aurait du sens que ça puisse exister et que le maximum devrait être flexible, à la limite aussi varier d'une région à l'autre.

M. Dupuis (Pierre): Oui. C'est-à-dire que je ne pense pas qu'il faut limiter les permis à un par personne puis je ne suis pas non plus pour qu'une personne ait tous les permis. Il y a un juste milieu entre les deux. Moi, je pense que 20 permis, c'est quelque chose d'assez arbitraire qui a été imposé plusieurs années auparavant, mais c'est quelque chose qui pourrait s'ajuster. Mais, comme je vous dis, personnellement, je préfère une industrie de propriétaires artisans qui sont près du déroulement des opérations sur le terrain.

M. Bordeleau: C'est parce que, si on pense qu'il peut y avoir un risque de monopolisation, c'est certain que, si vous augmentez comme, par exemple — c'est une proposition que vous faites, là — 50 pour la région de Montréal qui pourrait appartenir à un seul titulaire, là, effectivement, on va l'encourager, la monopolisation. Si ce qu'on favorise, c'est plus la formule propriétaire artisan, bien il ne faudrait pas aller dans ce sens-là. Il faut plutôt les limiter.

M. Dupuis (Pierre): Bien, là, les nombres pour chacune des régions pourraient être discutés entre les différents intervenants. À partir du moment où tout le monde est d'accord sur un certain nombre, bien, c'est ce nombre-là qui s'appliquerait. Je donne ça comme exemple, là, ce n'est pas définitif.

M. Bordeleau: À un moment donné, un peu plus loin, à deux endroits, vous faites référence à la responsabilisation de l'industrie du taxi: Qui doit contrôler l'industrie du taxi? À un moment donné, vous dites que ça revient à un organisme provincial compétent. Un peu plus loin, vous faites état — à la fin — concernant la proposition 50: «L'industrie du taxi n'appartient pas aux municipalités. C'est une industrie privée, provinciale, et les municipalités n'ont pas à s'ingérer dans son fonctionnement, ou très peu. Le transport en commun appartient aux municipalités. Il est soutenu par les taxes et subventions des contribuables.»

Alors, vous ne favorisez pas la décentralisation ou la régionalisation du contrôle, au fond, de l'industrie du taxi un peu partout dans les régions au Québec comme tel?

M. Dupuis (Pierre): Non.

M. Bordeleau: Vous favorisez plus une formule comme celle qui existe actuellement, où c'est centré au ministère?

M. Dupuis (Pierre): Oui. D'une façon globale, oui. Il peut y avoir quelques aménagements pour des points particuliers comme le stationnement ou des points de détails comme ça, mais, pour la réglementation, des transferts de permis, les inspections d'automobiles, les conditions de travail, etc... D'ailleurs, je peux vous donner un exemple: Pourquoi, dans une municipalité puis l'autre à côté où les autos font le même travail, à une municipalité, il y aurait une inspection aux trois mois puis l'autre municipalité à côté une inspection aux six mois? Ça serait quoi qui jouerait en dessous de ça? Des intérêts particuliers? Des choses plus ou moins avouables? Je ne sais pas, là.

M. Bordeleau: Une autre question. Ce matin, le Regroupement québécois du taxi, le regroupement de plusieurs ligues, nous a parlé de l'hypothèse de fusionner des ligues pour permettre d'abord à une certaine masse critique... de sorte qu'il serait possible que chacune des ligues ait plus de moyens, au fond, pour ensuite assumer certaines responsabilités dans l'intérêt du développement de l'industrie comme telle. Qu'est-ce que vous pensez de cette proposition-là des fusions de ligues?

M. Dupuis (Pierre): Ça, je peux moins me prononcer sur ce type de proposition là, parce que je n'ai pas assez... Moi, en autant que les taxis sont bien représentés, que ce soit une formule ou une autre, je n'ai pas d'objections. Et puis, personnellement, je n'ai pas été assez impliqué dans les ligues, savoir ce qui se passe à Montréal ou ailleurs, là, pour avoir vraiment une opinion utile sur ces points de vue là.

M. Bordeleau: Un autre sujet, c'est celui qui a été mentionné, des territoires. Certains ont parlé que de la façon dont les agglomérations existent actuellement, il y a des contraintes reliées à ça au niveau du transport. On ne peut aller nécessairement en dehors. Il y a toutes sortes de contraintes. Est-ce que vous pensez que les territoires actuels devraient continuer comme ils existent actuellement ou qu'il y aurait lieu de penser à des regroupements ou à l'élargissement de certains territoires?

M. Dupuis (Pierre): Je n'ai pas d'objections, en autant que tous les intervenants soient d'accord. Là où je ne suis pas d'accord à ce point de vue là, c'est, par exemple... Ils donnaient l'exemple d'un hôpital qui opérerait sur un territoire, qui mettrait en conflit les territoires définis par le ministère des Transports du taxi. Alors, là, il y aurait un

taxi qui aurait le droit de travailler entièrement sur le territoire adjacent sans avoir à faire de... que sa course débute ou non sur un territoire ou l'autre, il pourrait travailler sur le territoire de l'hôpital, par exemple. Alors, à ce moment-là, on verrait des voitures travailler de a à z sur notre territoire ou sur le territoire de l'autre et puis il n'y aurait aucun moyen de vérifier: Qu'est-ce qu'elle fait là, cette voiture-là? À moins d'aller demander aux clients. C'est des gens malades ou je ne sais pas quoi. Les taxis auraient le droit de travailler sur tous les territoires, ils auraient le droit d'être là, puis il n'y aurait aucun moyen de contrôle. Alors, il y aurait des conflits qui sortiraient d'une situation comme ça, inévitables.

M. Bordeleau: Alors, c'est parfait. Moi, c'est tout. Je vous remercie, M. Dupuis.

• (16 h 40) •

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Merci, M. le député de l'Acadie. Alors, je voudrais remercier aussi M. Dupuis. Vous êtes le dernier intervenant et le 52e intervenant à se présenter devant cette commission. Alors, je vous remercie beaucoup.

Mémoires déposés

Et, avant de passer aux remarques finales du critique de l'opposition officielle ainsi que celles du ministre des Transports, je dépose les mémoires de tous les groupes et individus que la commission des transports et de l'environnement n'a pu entendre dans le cadre de ses auditions publiques sur le document de consultation intitulé *Réforme du transport par taxi — Pour des services de taxi de meilleure qualité*, à savoir: ABCS Corporation du transport adapté, M. Aissa Abdelhak, M. Jean Arsenaault, les Associations touristiques régionales associées du Québec, auteur non identifiable, M. Richard B., M. Elias Boutoupolos, M. Jean-Pierre Cadieux, M. Jacques Chartrand, chauffeur de voiture n° 16, Atlas taxi compagnie, la Coopération de taxis Québec, M. Peter Gandell, Mme Diane Fuoco et M. Jean-Pierre Beauchamp, Kebekab Tours inc., Mme Colette Larivière, la Ligue de taxis de Hull inc., la Ligue de taxi de Rouyn-Noranda inc., M. Raynold Millien, la municipalité régionale de comté de D'Auray, M. Alain Ouellette, M. Claude Pitre, M. Gérard Pruvost, la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec, la Table de concertation régionale du transport adapté de Lanaudière, Taxi Angrignon, Taxi Belle-Rivière, Taxi Chaudière Ouest, Taxi Nolet, Taxi J. Duquet et A. Carrier et autres, Tourisme Montréal et l'Association des hôtels du Grand Montréal, Transport des Alentours. Ces mémoires sont donc déposés à la commission. Alors, il y a eu 82 mémoires reçus par la commission et 52 qui ont été présentés ici, devant la commission.

Remarques finales

Alors, maintenant, je demanderais au porte-parole de l'opposition officielle, M. le député de l'Acadie, pour les remarques finales.

M. Yvan Bordeleau

Bordeleau: Oui, merci, M. le Président. Alors, je voudrais d'abord, dans un premier temps, remercier tous les auteurs de mémoires. Je pense que cette consultation-là a suscité beaucoup d'intérêt de la part du milieu du taxi, mais aussi de la part des autres milieux qui sont un peu en périphérie du taxi et qui sont venus nous rencontrer.

On a pu constater qu'il y a quand même d'autres réalités, quand on parle du taxi, qui sont aussi connexes au taxi. Je pense au transport adapté, au transport bénévole, transport médical, etc., toutes ces réalités-là. Quand on pense à une réforme de l'industrie du taxi, je pense qu'il faut l'envisager comme une réflexion et une réforme sur l'ensemble de l'industrie du transport de personnes. Et on a pu le voir, là, que cette réalité-là devra être prise en compte, parce que ce n'est pas seulement l'industrie du taxi qui est en cause, c'est l'ensemble de toutes ces relations-là dont on doit prendre compte.

Alors, je veux remercier, comme je le mentionnais, tous les auteurs, 82 mémoires, qu'on a mentionné, qui ont été déposés. Il y a au-delà de 50 mémoires qui ont été présentés ici même, à la commission, et qui nous ont permis d'avoir l'opinion plus détaillée des individus ou des organismes. Ça nous a permis également de discuter, d'interroger ces personnes-là et de mieux comprendre la réalité de l'industrie du taxi. Je dois aussi remercier, je pense — la présence a déjà été signalée par le député de Johnson — les ligues de taxis qui ont été quand même ici du début de la commission aller jusqu'à la fin, où ces gens-là ont assisté. Je pense que c'est heureux que ce soit arrivé comme ça, puisque ça permet, au fond, aux gens de l'industrie du taxi de voir un peu tout ce qui s'est discuté et de pouvoir réagir et fournir des compléments d'information comme ça a été demandé par le ministre sur certains dossiers. Alors, je pense qu'il y a eu un intérêt très grand et les ligues ont été très présentes. Même si elles ont présenté un mémoire, au fond, ce matin, il reste que des représentants de toutes ces ligues-là ont été présents durant toute la durée des débats.

Je veux mentionner aussi l'importance comme telle de l'industrie du taxi. On l'a déjà fait, mais c'est quand même 7 000 permis de taxi qui sont émis dans 57 agglomérations, dont près de 6 000 dans les grandes régions de Montréal et de Québec. C'est 817 permis de taxi émis dans les 249 régions du Québec. C'est une industrie importante. C'est beaucoup de personnes qui vivent ou qui essaient de gagner leur vie le plus honnêtement possible et le plus équitablement possible dans cette industrie.

On doit aussi — je pense, c'est nécessaire quand on parle d'une réforme, et peut-être que le document n'y a pas fait suffisamment état — quand on parle d'une réforme de l'industrie du taxi, se pencher sur une réalité bien concrète, la question des revenus des chauffeurs de taxi. C'est beau parler de changer ci ou de changer ça, changer de structure, changer de façon d'émettre les permis ou toutes ces choses-là, mais il y a une réalité concrète, là, c'est qu'il y a des gens qui vivent de cette industrie.

Il nous semble, en tout cas il me semble à moi qu'il y a certaines aberrations qui existent. Ça a été noté à différentes reprises. Je pense que toute réforme de taxi, si on veut qu'elle ait du succès, il faut qu'elle prenne en compte aussi la réalité des revenus des chauffeurs de taxi. Quand on pense, par exemple, qu'en termes de revenus nets les chauffeurs de taxi du Québec arrivent au 11e rang sur 12 au Canada, juste avant l'Île-du-Prince-Édouard — et on fait référence ici à une étude de Statistique Canada — il y a quand même quelque chose, là, qui nous oblige à nous inquiéter.

Je veux également signaler, dans le même ordre d'idées, la réalité aussi d'une étude qui a été présentée par SECOR, une étude qui a été faite hier. Et je veux juste lire un bref paragraphe pour démontrer un peu l'acuité du problème, on dit: «Le Regroupement de taxis du Québec qui représente 6 000 chauffeurs propriétaires de taxi a rendu public aujourd'hui les résultats d'une étude commandée au groupe SECOR, qui analyse certains enjeux économiques et financiers reliés à l'industrie du taxi. L'étude démontre notamment que, pour obtenir un revenu net acceptable, un chauffeur de taxi doit effectuer en moyenne 93 heures de travail par semaine. Pour en arriver à cette évaluation, le groupe SECOR a utilisé comme emploi repère celui d'un conducteur de véhicule léger dont le salaire moyen est estimé à 36 523 \$ avant impôt. Ce revenu annuel est basé sur une semaine de travail de 40 heures et sur un salaire horaire de 17,67 \$. Pour les chauffeurs de taxi, à ce salaire de 36 523 \$, il faut ajouter les coûts d'exploitation du véhicule, qui s'élèvent à 16 239 \$ par année. Donc, pour obtenir le même salaire avant impôt, ils doivent générer des recettes d'exploitation de 52 772 \$.»

Dans l'étude, il y a certains tableaux où on démontre que, pour arriver à avoir ce salaire-là, le chauffeur de taxi doit travailler 93 heures. Si on ajoute en plus le coût du permis et le remboursement de ce coût-là sur un certain nombre d'années, avec des intérêts, on mentionne que le chauffeur devrait... À ce moment-là, si on mettait tout ça ensemble, l'exploitation et la valeur du permis, ça équivaldrait à une semaine de travail de 113 heures. Alors, je pense que, quand même, ces conditions-là ne sont pas des conditions qui sont acceptables. Je pense qu'il faudra, dans ce contexte-là, qu'on analyse puis qu'on prenne en compte cette réalité-là aussi.

La réforme sur le taxi vise, au fond, deux objectifs fondamentaux, et, à mon avis, ces objectifs-là devront être pris en considération par le gouvernement: d'abord, fournir au client un service de qualité, un service accessible, un service à coût raisonnable, je pense que cette dimension-là est ressortie clairement au moment des présentations; mais l'autre objectif aussi, celui que je viens de mentionner, c'est qu'il faudra qu'on permette aux professionnels de l'industrie du taxi de gagner raisonnablement et équitablement leur vie et la vie de leur famille comme telle.

Je pense que, là-dessus, tout le monde s'entend. Qu'on améliore la situation actuelle avec une meilleure formation, une amélioration de la formation, je pense que

les ligues de taxis y ont fait référence ce matin. L'amélioration aussi de la flotte de véhicules, je pense que ça a été démontré aussi que tout ça, c'est peut-être relié un peu aux revenus disponibles des gens qui sont dans cette industrie-là. Aussi, il faudra évidemment améliorer la situation actuelle qui est celle des revenus faibles des gens qui vivent dans cette industrie.

Je veux, dans les minutes qui restent, M. le Président, peut-être faire ressortir certains aspects qui me sont parus plus évidents. Quand on regarde l'ensemble de la consultation, il y a un certain nombre de points qui ont été fréquemment soulignés ou d'autres points qui n'ont pas obtenu d'appui ou de support de la part des personnes qui sont venues faire des présentations devant la commission.

• (16 h 50) •

Alors, des points sur lesquels il y a un certain consensus, si on veut, soit en faveur ou à l'encontre de certaines propositions. Une première dimension qui me paraît évidente, c'est que l'hypothèse d'une décentralisation de l'industrie du taxi, des responsabilités de l'industrie du taxi à un niveau régional ou local ne me semble pas avoir eu beaucoup d'appui. Je pense que le monde municipal, le premier, est venu nous dire que ça ne l'intéressait pas, surtout pas dans le contexte actuel où on perçoit que le gouvernement du Québec cherche à se désengager face à certaines responsabilités. Et on voit difficilement comment on pourrait accepter que le gouvernement transfère des responsabilités du contrôle de l'industrie du taxi et, éventuellement, du contrôle du transport en commun en général vers les milieux régionaux. En tout cas, chose certaine, ce qu'ils nous ont dit, c'est qu'il n'était pas question d'en parler avant même qu'on se soit entendu sur un pacte fiscal clair et net entre le gouvernement du Québec et les municipalités. Ça, c'est un premier point, M. le Président, qui me paraît évident.

Un deuxième point, celui sur les ligues de taxis. Il me semble bien que, quand on regarde l'ensemble des présentations, il n'y a pratiquement pas eu d'intervenants qui ont demandé l'abolition des ligues de taxis. Je pense que ce qu'on doit retenir, c'est que, à partir de la réforme de 1983, les ligues ont existé, mais n'avaient peut-être pas toutes les moyens d'atteindre les objectifs qu'on leur avait confiés et le mandat qu'on leur avait confié. Je pense que c'est plus une question de moyens qui ont peut-être fait défaut. Et, dans ce contexte-là, je pense qu'il faut éviter de juger d'une façon trop sévère les ligues comme telles.

Je pense qu'on peut se poser des questions. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, par exemple, de voir à une restructuration ou à une fusion d'un certain nombre de ligues? Et je pense que c'est une hypothèse qui a été avancée ce matin par le Regroupement québécois du taxi. Alors, ça mérite certainement réflexion.

Au niveau des délimitations de certains territoires, on nous a fait état aussi que les territoires actuels posaient certains problèmes étant donné le morcellement qui pouvait exister. Encore là, il faut se poser la question: Est-ce qu'il y a lieu d'envisager certains regroupements qui permettraient aux travailleurs du milieu du taxi de se donner des meilleurs moyens, une plus grande efficacité aussi au

niveau du service à la clientèle? Je pense que le gouvernement et le ministre devront y réfléchir.

Le troisième point, c'est celui du transport adapté. Je pense qu'on a noté des lacunes très importantes et, je dirais même, inadmissibles. Je pense que, quand on regarde la situation des personnes handicapées et la difficulté que ces gens-là ont aujourd'hui de pouvoir tout simplement se déplacer — la population qui ne souffre pas de handicap, évidemment, est moins sensible à cette réalité-là parce qu'on peut se déplacer facilement — des gens handicapés qui font affaire, par exemple, avec le transport en commun, je pense à la région de Montréal ou à la région de Québec, on a à peu près à tous les jours, dans les journaux, des histoires d'horreur qu'on nous présente où les gens doivent faire des réservations deux jours d'avance et on annule les réservations à la dernière minute. Ce n'est pas toujours comme ça qu'on peut planifier notre vie quotidienne, c'est-à-dire qu'on ne peut pas planifier deux jours d'avance tout ce qui va se passer.

Il y a tout un secteur où il y a un besoin immense, c'est celui des taxis privés adaptés. De sorte que les personnes handicapées pourraient faire comme tout le monde, c'est-à-dire, à la limite, prendre un téléphone, appeler et demander un taxi privé adapté pour pouvoir se déplacer avec plus de flexibilité, plus de souplesse, et non pas être contraintes à fonctionner dans un système qui, actuellement, n'est pas très fonctionnel. Alors, je ne dis pas, si le système du transport en commun était absolument efficace, le problème n'existerait peut-être moins, mais ce n'est pas le cas actuellement, malheureusement.

Alors, il faudra, à ce moment-là, établir aussi clairement une autre réalité. C'est qu'on a vu des organismes de transport publics qui nous disent: Nous, on a des besoins, on fait appel au monde du taxi, les gens du taxi ne répondent pas. De l'autre côté, les gens du taxi nous disent: Nous, on serait intéressés à en faire. Je pense qu'on a commencé ce matin à avoir un peu des éléments de réponse là-dessus. Si c'est si évident que ça qu'il y a une demande et qu'il y a de l'offre de l'autre bord, il devrait y avoir moyen d'ajuster ça pour que ça se rencontre. Mais ce n'est pas le cas. Et, si ça ne se rencontre pas, c'est qu'il y a peut-être des conditions qui font que ce n'est pas réaliste de penser fonctionner comme on le fait actuellement où le résultat net, c'est qu'on n'est pas capables d'améliorer la situation. Alors, je pense qu'il faudra éclaircir toute cette question-là, trouver les vraies raisons et faire en sorte qu'on favorise un rapprochement de ces deux réalités-là au bénéfice des personnes handicapées.

Un autre élément sur la question du transport adapté...

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Pouvez-vous conclure assez rapidement, M. le député.

M. Bordeleau: Oui, je vais conclure. J'aurais eu, évidemment, beaucoup de choses à ajouter sur la question du transport adapté qui me paraît un problème important, et je le souligne au gouvernement.

L'autre problème, c'est la question du transport bénévole. On a vu aussi qu'il y avait des problèmes majeurs qui ont impact sur la capacité du monde du taxi d'effectuer un certain travail dans un marché particulier qui fait qu'on les limite passablement. Il y a une réflexion sérieuse à faire sur qu'est-ce que c'est que du transport bénévole et qu'est-ce que c'est que du bénévolat par rapport à la réalité des gens qui essaient de gagner leur vie dans une industrie qui est celle du taxi.

Le problème de la formation. Je pense que, là-dessus, il y a un consensus qui se fait, même de la part des gens de l'industrie du taxi. Il y a un besoin d'améliorer le professionnalisme dans l'industrie, et ça, c'est à l'avantage des gens qui vivent dans cette industrie-là et aussi à l'avantage de la clientèle. Il y a une nécessité d'améliorer cette question-là.

Enfin, il y a deux points, je vais juste les signaler: toute la question de clarifier le problème du transport par limousine et de mettre un peu plus de clarté dans le fonctionnement de ce secteur-là où on fonctionne avec toute une série de permis; dernier point, c'est la création possiblement d'une table qui, je pense, devrait être une chose importante, une véritable table de concertation qui regroupe toutes les personnes qui sont impliquées dans le transport de personnes de façon à pouvoir peut-être, avec le gouvernement, régler des problèmes à l'avance, au fur et à mesure qu'ils se présentent et non pas attendre à la fin et se retrouver dans une réforme dans 15 ans, où tous les problèmes se seront tout simplement empirés au fil des ans.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Alors, merci, M. le député de l'Acadie. Alors, M. le ministre des Transports.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: Merci, M. le Président. Tout d'abord, si le gouvernement a décidé de me confier la tâche de présenter un livre vert, c'est parce qu'on n'avait pas les réponses, parce qu'on n'aurait pas dérangé des gens, 82 mémoires. Il y a une différence entre un livre vert et un livre blanc. Je profite de la présence des liges et également des associations de services et de certains autres intervenants pour dire qu'un livre vert, c'est une série de scénarios sur lesquels le gouvernement n'a pas fait son lit, sinon on aurait publié un livre blanc. On aurait dit: Voici la volonté politique. On n'en était pas là. On n'a même pas encore, suite à tous les mémoires, les réponses à tout, même si, sur plusieurs points, il y a des clarifications, en tout cas il y a des cheminements de faits, je vais en traiter.

D'entrée de jeu, je dirai qu'une réforme, c'est global, ce n'est pas un seul élément, si ça peut rassurer des gens. Une réforme, c'est regarder le statut financier dans le domaine du taxi, c'est également regarder la formation, c'est également regarder les associations représentatives, c'est l'état de la flotte des taxis, comment on peut l'améliorer, c'est le soutien à l'adaptabilité des

véhicules, c'est une meilleure qualité de service aux consommateurs, mais une réforme, c'est un tout et pas un seul élément. Si ça peut rassurer les gens, on va le regarder comme un tout.

D'entrée de jeu, je remercie effectivement... On a remercié les ligues d'avoir participé, d'avoir été présentes presque tout le temps, et aussi les associations de services qui ont toujours eu leurs personnes présentes dans la salle parce qu'il y avait un intérêt certain pour voir ce qui se dirait.

D'entrée de jeu aussi, je vous dirai qu'il y aura sans doute une position de non-mur-à-mur dans la politique finale. Pourquoi? Parce qu'il m'apparaît que Montréal représente une particularité par rapport au reste du Québec et qu'on devra tenir compte de ses particularités et non pas traiter le tout comme si c'était Montréal dans son ensemble. D'ailleurs, il y en a un, même, qui m'a déjà dit que Montréal, c'est en 1642 que ça a été fondé et que depuis ce temps-là il y a des différences. Donc, on va suivre votre conseil. Il y a aura des particularités certainement pour Montréal. Je reconnais et je prends acte qu'il y a peu d'appui à la décentralisation style montréalais. Ça, c'est clair. Et j'en ferai rapport à qui de droit. Donc, je n'ai pas l'impression que ce sera une formule à retenir.

Les structures de représentation. En ce qui regarde les propriétaires, on a des propositions devant nous. En ce qui regarde les chauffeurs, c'est plus flou. Mais il y aura sans doute une opportunité de donner à chacun une possibilité de représentation, que ce soit par une loi permettant une représentativité sur le plan professionnel, permettant également de se donner des services, mais il y aura quelque chose. Mais je vous dis que je n'oublierai pas les chauffeurs par rapport aux propriétaires. Et ça, je pense que ça va de soi, parce qu'il y a des gens qui n'ont pas la propriété, mais qui oeuvrent, qui gagnent leur vie à partir de l'industrie du taxi.

● (17 heures) ●

Les structures de service, quelles seront-elles? On verra. Il y a des associations. Est-ce qu'il y en a trop? Je pense que si. Il y a sûrement trop de ligues. Donc, est-ce que ce sera six ou 12? On verra. Il y a peut-être des compromis heureux. Il y aura des pourparlers qui vont se continuer, parce que, personnellement, je préfère légiférer quand il y a des consensus entre les deux. Mais je suppose qu'il y a des positions de négociation. Je suis convaincu qu'on n'a pas engagé un avocat pour rien. Il a compris que la négociation, ça se situe dans un milieu acceptable pour tout le monde. Donc, vous voyez qu'il y a place à la recherche d'une solution en ce qui regarde la représentativité.

Un des gros problèmes, c'est le transport bénévole. Mais je vous avouerais que, ce matin, avec le groupe qui est venu devant nous, la fédération qui représente tous les groupes de bénévoles ou presque tous, tous les groupes, c'est sans contredit l'approche qui va m'influencer le plus, à savoir que le bénévolat, ça ne fait pas l'objet de tarification. Je suis passablement convaincu, suite à un des

derniers mémoires cet avant-midi, avec le député de Pontiac, qui était critique à ce moment-là, je suis persuadé qu'on est sur une piste assez claire où les gens veulent que le bénévolat demeure du vrai bénévolat et que, s'il y a des ententes entre les bénévoles, ça doit se conclure avec les groupes communautaires en question, les groupes de bénévoles en question.

Transport des personnes handicapées. Tout d'abord, la disponibilité, la formation spécifique, les coûts pour le transport adapté ou pour l'adaptabilité, si vous me permettez l'expression, ça, c'est clair que je vais présenter au Conseil des ministres différents scénarios. Mais il m'apparaît important, parce qu'on a toujours parlé, depuis des années, depuis près de 20 ans qu'on parle d'intégration des personnes handicapées à la collectivité... La distinction entre le médical et le transport adapté comme tel, moi, je pense que ça va de soi quand on a voulu précisément l'intégration du monde des handicapés à la société.

Je comprends, d'autre part, que, si on s'en allait vers un pourcentage de taxis adaptés, il faudra des délais, parce qu'on n'a sûrement pas les argents à court terme pour combler tous les besoins énumérés. Mais il y a de la marge entre rien et quelque chose puis il y a de la marge entre un an et cinq ans, par exemple. Je pense qu'on est capable d'arriver avec quelque chose, des suggestions assez intéressantes à ce niveau-là, en prenant pour acquis, d'autre part, que — puis c'est un appel au monde du taxi qu'il faut faire — si on accroît la part du marché, il faudra à ce moment-là aussi que la formation suive puis que l'acceptation de transporter des clientèles spécifiques, ça soit accepté par les chauffeurs de taxi puis le monde du taxi en général. On ne peut pas arriver avec des soutiens puis donner la liberté à un individu, par la suite, de faire ce qu'il veut.

Vous comprenez ce que je veux dire, on a eu quelques exemples. Il ne faut pas en faire une règle générale: parce qu'il y a eu un cas, tout le monde dit que les chauffeurs de taxi n'acceptent pas de transporter les handicapés. Ce n'est pas ce que j'ai compris. Mais il s'agit qu'il y ait un cas pour qu'on généralise, et je ne veux pas qu'on généralise. Je veux tout simplement dire que, le jour où on déposera quelque chose de très concret en matière de transport adapté, ça devra être accepté par le groupe, qu'il y ait une autodiscipline puis qu'il y ait véritablement l'acceptation de faire ce boulot. Si on veut une part du marché, il faut la remplir comme il faut, sa tâche, à ce moment-là.

La formation, en général, vous avez remarqué que tous les groupes en ont parlé, ou presque. J'ai été surpris et heureux, ce matin, d'entendre les ligues de taxis accepter qu'il y ait de la formation. On a même su qu'il s'en faisait avec l'aide de certains programmes d'emploi, par exemple. Donc, sur ce point-là, je pense que c'est très important pour la qualité même du service et pour relever la qualité du service qui se donne actuellement. Je pense que, s'il y a un effort fiscal, s'il y a un effort d'amélioration du statut financier, on est en droit d'exiger, à ce moment-là, une meilleure formation, une meilleure compétence, une meilleure qualité de service.

L'âge des véhicules. Il y a des réticences, y compris par le dernier intervenant cet après-midi, mais je pense qu'il va falloir trouver un terrain d'entente. Il y a l'âge, il y a l'entretien. Mais l'entretien, plus il y a de l'âge, plus ça peut demander des suivis. Et ça, on verra. Il y a eu beaucoup de... Vous savez très, très bien qu'il y a une divergence d'opinions là-dessus. Les gens disent: Bon, bien, le Bureau ne fait pas sa job. L'autre, il dit: Bien, il fait sa job, j'ai 90 % de satisfaction. Je vous ai écouté vous contredire allègrement tout le monde au point que je n'ai pas une clarté sur le sujet, mais assez pour vous dire qu'il va y avoir quelque chose sur l'âge. Ça, c'est clair. Ça ne se transposera peut-être pas nécessairement automatiquement en des nombres d'années, quoi qu'il peut y en avoir, mais il se peut aussi qu'on soit d'une sévérité, en ce qui regarde les entretiens, plus ça vieillit.

Ensuite de cela, la desserte des aéroports. Je n'ai pas encore de recette, et je vous dis que la commission ne m'a pas tellement éclairé là-dessus. On regarde les limousines avec ça, puis on regarde les taxis. Chacun veut sa part, mais personne ne me dit quoi faire entre les deux. Vous êtes peut-être mieux d'inventorier les compromis que vous pourriez faire puis les envoyer aux membres de la commission ou, par l'intermédiaire de la commission, nous envoyer des recettes là-dessus. Parce qu'on a questionné de part et d'autre, puis c'est loin d'être clair, le compromis qui pourrait exister pour permettre peut-être à des gens d'utiliser un certain type de véhicule sans pour autant tricher.

J'ai compris que la tarification a un rôle important. J'ai été surpris de voir qu'il y en a qui voulaient garder les tarifs hauts puis le type de grand luxe, puis l'autre qui ne voulait pas, puis ils sont dans le même secteur. Par exemple, les limousines, c'est à 50-50, ceux qui veulent le grand luxe et qui ne veulent pas. Les tarifs, ça a l'air plus unanime, le respect des tarifs, mais en autant que ça se respecte. Mais je dois vous dire que, dans les limousines, il va y avoir un ménage dans le type de permis. Ça, je peux vous dire ça. On ne placera pas en état d'infraction les mariages par rapport aux décès, puis les décès par rapport aux grands événements, puis les grands événements par rapport à je ne sais pas quoi, aux baptêmes. Je pense que j'en ai assez compris pour faire le ménage dans ça.

L'écart entre la valeur des permis, il y a toutes sortes de suggestions. Il y en a eu même jusqu'à la dernière minute. Je verrai ceci. Je verrai très sérieusement cela parce qu'il m'apparaît qu'on n'aide pas Montréal en maintenant 1 000 permis de plus alors qu'il en manque dans la région, par exemple, immédiate de Montréal, sur la rive sud à Boucherville puis il en manque dans Lanaudière en ce qui regarde Mascouche, La Plaine, Lachenaie et Terrebonne. Comment on fera ça? Il y aura peut-être certains scénarios qui seront testés avec les intéressés. Je ne suis pas fermé à des formules, mais je ne suis pas capable aujourd'hui de vous dire que j'ai eu une clarté hors de tout doute raisonnable. Mais je vois quand même où il y a des pistes de solution.

Les territoires. Bien, les territoires, il faut y toucher un peu. On n'est pas obligé de charcuter le Québec, on n'est pas obligé non plus de défaire ce qui va bien, mais on peut-u corriger un peu ce qui va mal? Donc, c'est clair que les territoires, 57 ligues, là, attendez-vous à ce que ça fonde, parce que vous autres mêmes vous me demandez que ça fonde à six. Je suis convaincu qu'en entendant «six» ce matin il y a un nombre de petites régions qui ont dû dire: Aïe! il faut qu'ils nous gardent la nôtre. Puis, par contre, je suis convaincu que, sur l'île de Montréal, on n'a pas su clairement comment vous vouliez en mettre, mais on s'en doute. Il va y avoir sûrement un chiffre entre ce que vous avez dit puis ce qui existe.

Quant au suivi, bien l'évaluation va être faite de chacun de vos mémoires. On a déjà compilé sur des grands tableaux ceux qui se sont prononcés en faveur de telle résolution, telle autre, telle autre. On a un très beau tableau de ce qui s'est fait. On n'a pas toutes les solutions, par exemple. Mais je veux dire que, d'ici Noël, on va travailler sur différents scénarios. Il faut que j'écrive dans les prochaines semaines un mémoire au gouvernement, mémoire qui recommandera sans doute des changements législatifs, c'est évident, parce qu'on ne fait pas une réforme sans changements législatifs, sans changements réglementaires. Mais, je vous dis, dans l'ensemble, je suis très satisfait de cette commission qui nous a donné 82 mémoires, 52 groupes en audition.

Et je voudrais remercier mon collègue, M. Baril, ministre délégué aux Transports, qui a partagé cette tâche, parce que, avec les fonctions de ministre responsable des autochtones, de la Réforme électorale, des Parcs et de la Faune, j'ai dû m'absenter quelques fois, et je voudrais le remercier. Remercier mes collègues des deux côtés de la Chambre pour leur collaboration. Je pense qu'on a procédé à un questionnaire, en tout cas, qui va nous aider un peu, même si on n'a pas toutes les réponses. Mais je vous demanderais, par exemple, si vous avez d'autres suggestions concrètes, à la lumière de ce que vous avez entendu, de nous les acheminer.

• (17 h 10) •

On cherche tous, je pense, et de bonne foi, à modifier des choses. Et j'ai voulu, dès cet après-midi, vous indiquer des volontés de changement sur plusieurs sujets. Je ne peux pas vous donner les recettes à tout. Vous comprendrez que ça serait même peut-être téméraire de ma part, parce qu'il faut que je présente ça à un Conseil des ministres. Mais j'ai quand même voulu démontrer des pistes déjà identifiées sur lesquelles nous interviendrons sans doute. Je vous remercie tous, qui que vous soyez.

Le Président (M. Côté, La Peltrie): Merci, M. le ministre. Alors, j'aimerais remercier également les membres de l'opposition officielle, ainsi que M. le ministre des Transports, M. le ministre délégué aux Transports, ainsi que les autres membres de la commission, de la partie ministérielle, pour leur excellente collaboration. Et j'aimerais aussi remercier tous les

groupes qui se sont présentés devant cette commission et ceux et celles, comme individus, qui se sont également présentés ici pour venir exprimer leur point de vue ou leur vision face à cette réforme dans le milieu du taxi. Alors, soyez persuadés que cela a permis d'enrichir les travaux de la commission, et nous vous en remercions.

Alors, la commission des transports et de l'environnement ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux de la commission sine die.

(Fin de la séance à 17 h 12)

