



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le jeudi 11 avril 2019 — Vol. 45 N° 4

Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi
concernant le transport rémunéré de personnes
par automobile (2)

Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis

2019

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 11 avril 2019 — Vol. 45 N° 4

Table des matières

Auditions (suite)	1
Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ)	1
Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ)	14

Intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. François Bonnardel

M. Richard Campeau

M. Gaétan Barrette

M. Gregory Kelley

Mme Ruba Ghazal

M. Joël Arseneau

M. Claude Reid

Mme Marie-Louise Tardif

* M. Richard Jalbert, ASMAVERMEQ

* M. Frédéric Lafleur, idem

* M. Joseph Bavota, idem

* M. Marc-André Avoine, UTACQ

* Mme Patricia Auger, idem

* M. Romain Girard, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 11 avril 2019 — Vol. 45 N° 4

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi concernant
le transport rémunéré de personnes par automobile (2)**

(Quinze heures une minute)

La Présidente (Mme Grondin) : Bonjour. Je constate le quorum, et donc je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle, s'il vous plaît, de bien fermer la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie aujourd'hui afin de procéder à des auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Mme Montpetit (Maurice-Richard) est remplacée par M. Kelley (Jacques-Cartier).

Auditions (suite)

La Présidente (Mme Grondin) : Aujourd'hui, nous allons avoir deux groupes témoins. Donc, nous allons entendre l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec ainsi que l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec.

Je souhaite donc la bienvenue aux représentants de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec. Messieurs, je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour votre exposé. Puis par la suite nous échangerons avec les membres de la commission. Je vous invite à vous présenter. La parole est à vous.

**Association des mandataires en vérification
mécanique du Québec (ASMAVERMEQ)**

M. Jalbert (Richard) : Oui. Bonjour. Mon nom, c'est Richard Jalbert. Je suis le trésorier de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec et mandataire de la Société de l'assurance automobile, qui inspecte les véhicules lourds et légers à Sherbrooke.

M. Lafleur (Frédéric) : Bonjour. Frédéric Lafleur, président de l'Association des mandataires et également mandataire dans la région de Valleyfield, Vaudreuil et Saint-Eustache.

M. Bavota (Joseph) : Mme la Présidente, bonjour. Mon nom, c'est Joseph Bavota. Je suis directeur général de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec.

Alors, merci, Mme la Présidente, et je veux mentionner M. le ministre, et les députés, et l'opposition aussi, pour être formel un peu, de remercier de l'occasion d'avoir de participer et de donner notre point de vue en ce qui concerne la loi n° 17.

En ce qui concerne l'association, peut-être juste brièvement, parce que des gens vont le souligner, vont dire : C'est quoi, l'association?, c'est un regroupement de gens qui ont le mandat de la Société de l'assurance automobile, c'est le privé, et notre association regroupe des gens qui ont effectivement l'inspection mécanique à faire pour les véhicules légers et les véhicules lourds. On est en opération depuis 30 ans, ça va être notre 30e année en opération. En rapport avec les inspections mécaniques, nos membres ont effectué, pour juste vous donner une idée, pas loin de... au-dessus de 2 millions d'inspections. En moyenne, c'est 100 000, 150 000 inspections qui sont effectuées par nos membres. Évidemment, il y a une expertise. Je suis très privilégié aussi d'avoir mes confrères qui ont une expérience inouïe en fonction de la matière.

En ce qui concerne l'association, en lisant la loi comme telle, qu'est-ce qui nous concerne aujourd'hui, pour nous, évidemment, c'est la question des inspections mécaniques. Pour nous, en lisant les options en fonction de futures lois, et ceux qui vont faire le covoiturage, entre autres, les gens d'Uber, ou des taxis, ou peu importe, les gens qui vont avoir l'autorité de le faire, on considère qu'en rapport avec les inspections mécaniques c'est un recul majeur. D'ailleurs, je ne mettrais pas le punch, mais c'est un recul majeur de 30 ans. On l'a vu dès le départ avec le projet pilote, on l'a vu en fonction de ce qu'on appelle des certificats de vérification mécanique bidon qui étaient faits à l'époque. On a réussi à faire changer certains éléments au niveau des composants pour s'assurer qu'il y ait des inspections des véhicules.

Pour nous, qu'est-ce qui est important, c'est les usagers. Quand on parle de sécurité routière, on parle de sécurité des usagers. Je le dirais d'une façon très claire, on ne transporte pas des bananes, c'est des gens qui transportent des gens. Alors, pour nous, c'est essentiel qu'il y ait une sécurité sur nos routes. La prévention, c'est la fonction des mandataires : être capables de s'assurer que le véhicule, une fois qu'il est inspecté, soit en ordre, et qu'il soit révérifié s'il ne l'est pas, et qu'il a 48 heures pour s'assurer que le véhicule est en ordre pour être capable de continuer ses fonctions. C'est sûr qu'on a des outils, on a le contrôle routier, on a les corps policiers, mais on a le réseau des mandataires. Et, si on parle de 30 ans, on parle de... ça ne nous rajeunit pas, mais ça dit qu'il y a eu une réussite au niveau des statistiques, si on regarde les statistiques en rapport avec des accidents sur la route : de 2000, à l'époque, à 300 aujourd'hui au niveau des décès. On ne parle pas des gens qui sont nécessairement légumes, si on veut, à partir d'un accident. Ça, on n'en parle pas, mais il y en a beaucoup.

Et c'est évident que les exemples qu'on va vous donner aujourd'hui sont clairs. On a l'expérience, on a vécu beaucoup d'histoires d'horreur en fonction de l'état des véhicules. Alors, on insiste, puis on exige, puis on demande aussi d'être compréhensif en rapport avec les besoins des usagers. Il faut qu'ils soient protégés. S'ils ne sont pas protégés... Et, pour le faire, on demande évidemment que des inspections soient remises, comme ce l'était avant le projet Uber, c'est-à-dire des inspections biannuelles. C'est notre objectif. On considère que c'est essentiel de s'assurer au minimum que les véhicules sont en bon ordre lors de leurs covoiturages ou lors de transports des personnes. Et ça implique des étudiants, ça implique des enfants, ça implique beaucoup de monde qui utilise le covoiturage, que ce soit Amigo Express, qui... D'ailleurs, il y a eu un accident en 2016, là, une mademoiselle qui est décédée, qui a pris cette compagnie-là, peu importe, et les freins... C'était un véhicule qui était de trois ans. Il n'était pas minoune, là, comme on dit, là, c'était un véhicule de deux, trois ans. Les freins étaient usés, il n'y a pas eu d'inspection de faite. C'est ça qu'on veut éviter, on veut éviter des accidents dans l'avenir, c'est notre job. Alors, je laisse la parole à M. Jalbert pour continuer.

M. Jalbert (Richard) : Bonjour, Mme la Présidente. Je me présente encore : Richard Jalbert. Je suis le trésorier de l'ASMAVERMEQ, qui est l'Association des mandataires en vérification mécanique, depuis maintenant 19 ans. Je suis aussi un mandataire en vérification mécanique de la Société de l'assurance automobile, qui inspecte des véhicules lourds et des véhicules légers depuis 31 ans. Donc, j'en ai vu, des horreurs, ça m'empêche parfois de dormir le soir.

Je suis aussi, de formation, un évaluateur d'assurance. Un évaluateur d'assurance, c'est en dommages matériels de véhicule. Donc, quand on inspecte un véhicule, tu vois, tu es comme... il y a le remorqueur qui passe, les soins, les ambulanciers, ainsi de suite, puis là, après ça, c'est nous qui rentrons. Là, des véhicules avec du sang, avec encore des morceaux de peau, des cheveux dans le véhicule, moi, ça vient me chercher. Et puis j'en ai vu beaucoup, c'est relié directement à une défektivité mécanique qui n'est jamais compilée dans les statistiques.

Aujourd'hui, j'aimerais vous sensibiliser au danger et du côté négatif de la loi n° 17 telle qu'elle est écrite. Cette loi retire l'inspection mécanique obligatoire des véhicules légers faisant du transport de personnes rémunéré. Cette loi change la classe des permis de conduire, donc l'expérience des chauffeurs va être diminuée. Aussi, cette loi change la... enlève l'examen médical pour le chauffeur. Donc, quelqu'un qui a une crise de coeur au volant ou il a un problème de santé, la vue, peu importe, on enlève ça. Moi, je ne l'ai pas vu dans le projet de loi.

• (15 h 10) •

Nous sommes ici en prévention, nous ne sommes pas ici pour... On veut prévenir les accidents. La prévention, c'est ça qui est notre but, donc. Puis retirer les inspections mécaniques sur ce type de véhicules devient automatiquement... Les véhicules, c'est des véhicules qui vont devenir automatiquement des véhicules commerciaux, et nous voyons mal que le ministère des Transports ne se préoccupe pas de ça. Je ne sais pas c'est quoi qui arriverait si jamais on annoncerait à la population le retrait obligatoire des inspections périodiques obligatoires sur les avions, les métros, les bateaux, les navires, les autobus, les élévateurs et d'autres moyens de transport public. Depuis quand c'est payant, réduire la sécurité?

La CNESST dépense des millions pour visiter des entreprises, pour nous obliger à mettre des gardes sur des machines d'outils et d'autres appareils. On nous oblige à remplacer des sièges pour enfants aux 10 ans, même s'ils sont neufs. On fait plein de choses, mais, on dirait, lorsqu'il s'agit du monde de l'automobile, rien de tout ça ne tient plus. Aucune inspection annuelle obligatoire sur l'ensemble des véhicules légers qui transportent des personnes va avoir des conséquences graves sur la sécurité des usagers. Un décès sur les routes demeure évidemment un décès de trop.

Pour le bien de l'exercice, moi et mon collègue, M. Lafleur, on a sorti des statistiques de nos centres d'inspection, qui est le centre de Sherbrooke, de Vaudreuil et Valleyfield, puis, sur les inspections de taxis, ça représente 50 % des taxis, même avec une inspection obligatoire, qui ne sont pas conformes. 50 %. Et puis, au niveau des majeurs, on a 6 %. Merci. Je vais laisser la parole à M. Lafleur.

M. Lafleur (Frédéric) : Bonjour. Je me présente aujourd'hui au nom de nos membres de l'Association des mandataires en vérification mécanique. Notre inquiétude est claire : la sécurité des citoyens. Les impacts de cette nouvelle loi sur la sécurité routière... est importante. Les 30 dernières années, le réseau de mandataires ont effectué des inspections des véhicules-taxis et de transport de personnes rémunéré. Ces vérifications ont sauvé, grâce aux défektivités constatées, des accidents et des vies.

Le gouvernement se doit d'avoir un règlement qui oblige deux inspections mécaniques annuellement, chez les mandataires, dans le transport de personnes rémunéré. Vous comprenez que nous sommes ici en prévention, pour vous mettre en garde contre le résultat et surtout les dangers de ne pas exiger aux véhicules de transport de personnes les deux inspections mécaniques obligatoires. Nos statistiques le démontrent, comme M. Jalbert l'a dit. J'ose imaginer le portrait de l'état mécanique de ces véhicules sans l'inspection de la SAAQ obligatoire. N'attendez pas qu'il y ait des décès ou de graves blessures corporelles causées par des véhicules mal entretenus. Exigez les deux inspections mécaniques obligatoires de la SAAQ pour le transport de personnes rémunéré.

La Présidente (Mme Grondin) : Terminé? Merci beaucoup. On va amorcer la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : Merci. Merci, Mme la Présidente. Bienvenue, messieurs. Juste avant de commencer, là, je vous ai bien entendus, là. J'ai bien lu votre communiqué aussi, où vous dites qu'on met fin aux inspections annuelles, aux inspections annuelles...

Une voix : Obligatoires.

M. Bonnardel : ...obligatoires. Je vais vous lire l'article de loi, là. Les articles 19 et les articles 69. On va prendre un exemple pour un répondant :

«Une automobile est autorisée par la société lorsque son propriétaire lui transmet une demande d'autorisation recevable et que les conditions suivantes sont remplies :

«1° L'automobile — point 1° :

«a) est un véhicule de promenade au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière;

«b) n'est pas munie d'un antidémarrreur éthylométrique[...]; et

«c) si le kilométrage indiqué à son odomètre ou son âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, excède les limites prévues par règlement du gouvernement, a fait l'objet d'une vérification mécanique par une personne autorisée par la société en vertu de l'article 520 du Code de la sécurité...»

Ah! C'est vous, ça. C'est certain qu'on va faire des inspections mécaniques.

M. Lafleur (Frédéric) : Ça ne dit pas vraiment que c'est des inspections mécaniques obligatoires.

M. Bonnardel : Mais, monsieur, je l'ai répété maintes et maintes fois, c'était impensable, pour moi, de dire demain matin que je vais permettre à un chauffeur de taxi, futur ou présent, ou à tout Uber, Lyft et Eva de ce monde de prendre son véhicule, d'avoir un permis de classe 5, d'avoir suivi une formation, d'avoir passé au travers des antécédents judiciaires, puis de partir avec son auto, puis de ne pas faire une inspection. C'est écrit à la page 10, à la page 24, soit pour les répondants, soit pour le propriétaire unique.

Alors là, on va rassurer les gens immédiatement : tout, tout chauffeur de taxi, présent ou futur, ou conducteur d'un véhicule Uber, Lyft, Eva ou autre de ce monde vont obligatoirement passer par un mandataire ou le garage qui sera choisi par le répondant. On s'entend, là, O.K.?

M. Bavota (Joseph) : ...pas clair. Quand vous parlez d'un répondant, vous parlez d'Uber? Vous parlez de d'autres...

M. Bonnardel : Bien, un répondant, ça peut être Uber, ça peut être la société de taxi qui devient un répondant X. Ça peut être Lyft, ça peut être Eva, ça peut être n'importe qui. Les intermédiaires aussi peuvent devenir des répondants.

M. Bavota (Joseph) : C'est incroyable.

M. Bonnardel : Bien oui.

M. Bavota (Joseph) : C'est incroyable.

M. Bonnardel : Bien, c'est bien.

M. Bavota (Joseph) : M. le ministre, je m'excuse, avec toute politesse, là, ce que vous êtes en train de dire, c'est qu'un réseau qui est établi, avec des normes... On a un peu de temps en avant de nous, là, on peut vous le dire, là, l'expertise qui a été développée par un réseau de la Société de l'assurance automobile. La société a bâti un réseau, depuis 30 ans, avec un encadrement pour s'assurer qu'il y a un contrôle de qualité qui est fait, qu'il y a des suivis.

M. Bonnardel : Vous m'avez mal compris, là. Attendez voir, là. Ce n'est pas... Je n'ai pas dit que c'était le répondant qui faisait l'inspection. C'est vous, là. Je n'ai pas dit que c'était le répondant, là. C'est vous qui faites l'inspection, là.

M. Lafleur (Frédéric) : Avec le réseau de mandataires. Si je comprends bien, M. le ministre, dans votre projet de loi, les inspections mécaniques obligatoires des véhicules de transport de personnes...

M. Bonnardel : Par une personne autorisée, selon les normes, et, en vertu de l'article 520 du Code de la sécurité routière, les mandataires, c'est vous, ça.

M. Jalbert (Richard) : À quelles périodes?

M. Bonnardel : Bien, O.K., là, on embarque...

M. Jalbert (Richard) : Une fois ou deux fois par année?

M. Bonnardel : Là, on embarque sur un bon point. Je vais vous embarquer... Je n'irai pas tout de suite sur le kilométrage, là. Vous, vous dites que ça en prend deux par année absolument. Pourquoi deux?

M. Lafleur (Frédéric) : Bien, je l'ai expliqué tantôt, les dernières années ont été biannuelles. Les inspections de taxis étaient faites deux fois par année. On l'a vu avec le changement, avec le projet pilote, le résultat des inspections une fois par année, bien, dans quelques cas, avec les sondages qu'on a faits, 50 % des véhicules contenaient encore des défauts mineurs lors des inspections mécaniques chez nous. 5 % de ceux-ci avaient des défauts majeurs, si on se base sur la dernière année, donc, avec une inspection mécanique seulement.

M. Bonnardel : Quand on devient mandataire, c'est parce qu'on a un garage, la plupart du temps, qui existe depuis un certain nombre d'années. On fait de la vérification... On fait de la mécanique générale, je vais dire. Ceux qui font du véhicule lourd... Vous faites du véhicule lourd en inspection aussi?

M. Lafleur (Frédéric) : Lourd et léger, exactement.

M. Bonnardel : Lourd et léger. Est-ce que ce sont les mêmes mécaniciens qui font du lourd et le léger?

M. Lafleur (Frédéric) : Pas toujours. Dans certains cas, oui. Dans d'autres, non.

M. Bonnardel : Dans certains cas, oui. Donc, c'est des généralistes, entre guillemets, vos...

M. Lafleur (Frédéric) : Formés, formés.

M. Bonnardel : Formés mais généralistes, on s'entend?

M. Lafleur (Frédéric) : Oui.

M. Bonnardel : Parfait. La plupart des véhicules, un taxi, exemple, ou un véhicule que n'importe qui pourrait utiliser pour faire du Uber, ça peut être une Volvo, ça peut être une Audi, ça peut être n'importe quel véhicule, nouvelle année, 2017, 2016, avec ses particularités, freins ABS et autres... Les nouveaux véhicules, la plupart du temps, aujourd'hui, on n'a plus besoin de faire un changement d'huile aux 5 000 kilos, c'est aux 15 000. Si on a un véhicule de cinq, six, sept ans, c'est aux 5 000 kilos. Vous êtes d'accord avec moi?

M. Lafleur (Frédéric) : Il y a des véhicules comme ça, oui.

M. Bonnardel : O.K. La plupart du temps, si on va chez le concessionnaire, obligatoirement chez le concessionnaire, le mécanicien certifié est obligé de faire une inspection visuelle. Si je vais juste faire mon changement d'huile sur une Volvo x, là, le gars au service prend mon véhicule, prend mes clés, rentre ça au mécanicien, le mécanicien rentre ça en dedans, obligatoirement il est supposé faire une inspection visuelle. Quand vous dites qu'on a vu des cas, je vous crois. Mais, si, pour me rendre à... Mettons que je dis que moi, à 50 000 kilos, là, je veux une inspection obligatoire chez vous. Ça veut dire que moi, comme taxi, ou Uber, si je fais du temps partiel ou autres, j'ai minimalement passé chez mon garagiste au moins deux fois dans l'année, si je fais 50 000 kilos par année. Donc, au moins deux fois chez le garagiste, il y a un mécanicien certifié qui aura passé au travers, première chose, des pneus, vérification des freins, il va vérifier si les amortisseurs sont O.K., si ça coule...

M. Lafleur (Frédéric) : Ça va plus loin que ça, M. le ministre.

M. Bonnardel : Non... peut-être. Mais vous le savez, que l'inspection visuelle doit se faire. Parce que, minimalement, un mécanicien, avec le service et les pièces... On aime ça, vendre des pièces quand l'auto a peut-être 30 000, 40 000, 50 000 kilos puis on arrive aux premières inspections.

M. Lafleur (Frédéric) : Il faut se rendre... il faut être préventif, en préventif, avant...

M. Bonnardel : Oui, mais vous êtes d'accord avec moi que le véhicule qui est passé deux fois chez un concessionnaire puis qui va chez vous, si le mécanicien a fait la bonne job... je ne dis pas qu'il n'y aura pas des fautes, mais que, là, le véhicule a passé au travers d'au moins... s'il fait 50 000 kilos par année, au moins trois inspections déjà. Vous êtes d'accord avec moi?

• (15 h 20) •

M. Jalbert (Richard) : M. le ministre, excusez de vous interrompre, il y a un véhicule, je me souviens très bien, ça fait environ cinq ans de ça, c'est un véhicule d'urgence, une ambulance, qui sort flambant neuf du concessionnaire. Les deux boulons des amortisseurs en avant n'étaient pas attachés, n'étaient pas vissés. Si ce véhicule-là, puis c'était un véhicule d'urgence, n'aurait pas été inspecté, personne ne l'aurait vu, puis il y aurait certainement eu un accident grave.

Puis ce que je comprends, dans le projet de loi, c'est des inspections aléatoires, quand soit la Sûreté du Québec soit la Société de l'assurance automobile vont intercepter... ou soit lors d'une plainte, donc des gens qui se plaignent pour justement envoyer le véhicule à l'inspection mécanique. Ce n'est pas une inspection obligatoire, qui va réduire le risque d'accident et... faire des morts puis des blessés graves. Pour nous, c'est important. Puis je pense que vous allez être d'accord avec moi, je ne pense pas que personne ici voudrait avoir ça sur la conscience qu'on laisse les véhicules juste aller chez le concessionnaire deux, trois fois, puis, si jamais qu'il y a une plainte, on envoie le véhicule chez un mandataire. Puis, entre autres, il y a... souvent, il y a des nids-de-poule sur les routes, il y a des objets, il y a toutes sortes de choses qui brisent les véhicules entre les inspections. Donc, si ce n'est pas contrôlé puis qu'on n'envoie pas les véhicules à l'inspection, il va arriver des choses graves, M. le ministre.

M. Bonnardel : Je comprends, messieurs. L'inspection, elle va être obligatoire, là, qu'on s'entende, là. Elle va être obligatoire chez les mandataires, là. J'en conviens, qu'un véhicule neuf... ça arrive une fois sur 10 000, mais ça peut

arriver que les boulons soient mal attachés ou quelque chose, j'en conviens, ça peut arriver, malheureusement. Mais ce sera obligatoire dans la loi, là. Il n'y a pas personne qui pourra avoir son attestation de chauffeur si tu n'as pas un document qui te certifie.

Où je veux aller, c'est pourquoi à deux, on a ramené ça à un, puis de vous dire qu'un véhicule neuf, bien, on tient pour acquis qu'un véhicule neuf, quand il sort du concessionnaire, il y a eu un «road test» qui... excusez de le dire en anglais, là, il y a une vérification qui a été faite par... le véhicule, tu es supposé aller le vérifier, freinage, tout, tu pars, 99 point quelques pour cent du temps, tu es correct. Un chauffeur de taxi qui fait du temps plein ou qui a deux quarts de travail dessus fait au moins, selon moi, 50 000 kilomètres par année. Est-ce que je suis pas mal là-dedans?

M. Lafleur (Frédéric) : ...

M. Bonnardel : Pardon?

M. Lafleur (Frédéric) : Sûrement.

M. Bonnardel : C'est ça, hein? Bon. On convient qu'à 50 000, un véhicule qui ne fait pas d'autoroute puis qui fait juste... dans un centre urbain, les freins, première affaire qui va lâcher. Non? À 50 000 kilos, là.

M. Lafleur (Frédéric) : ...qui s'usent quand même assez rapidement, oui.

Une voix : ...

M. Bonnardel : Bien, attendez, j'ai été dans ce domaine assez longtemps. À 50 000 kilos... à 40 000, les amortisseurs peuvent... c'est rare que ça devient lousse, comme on dit. À part les freins, puis qu'il se met peut-être quelque chose à couler s'il y a eu un problème, «check engine» qui allume, on s'en va chez le concessionnaire puis on fait réparer le véhicule. On est d'accord avec ça, là?

M. Jalbert (Richard) : Plus ou moins, parce que, je vais vous dire, M. le ministre, dans la vie, il n'y a pas que... les véhicules ne sont pas dans la ouate, puis on peut avoir un accident, frapper quelque chose dans le chemin, qui n'est pas déclaré, personne ne le sait, mais, quand il passe à l'inspection, nous autres, on le voit, là, la table de suspension est en train d'arracher parce qu'il a accroché un bloc de ciment, il a accroché quelque chose, le pare-brise, il est tout craqué, mais il peut circuler jusqu'à tant qu'il se fasse intercepter, puis ça, ça devient dangereux. On joue avec la vie des gens, M. le ministre.

M. Bonnardel : ...si j'ai un accident ou je frappe un chevreuil, je pense que les gens sont assez...

M. Jalbert (Richard) : ...un chevreuil, là, je parle d'un... Non.

M. Bonnardel : Non, non, mais je le sais, vous parlez d'un pare-brise cassé ou autres, là. Si le véhicule ne fonctionne plus, je le mets sur une remorque, je m'en vais au garage. Je pense que les chauffeurs sont assez intelligents pour ne quand même pas rester sur la route avec un «bumper» qui tombe ou un pare-brise qui est comme ça, là.

M. Lafleur (Frédéric) : M. le ministre, on les voit à l'inspection mécanique obligatoire, ils rentrent dans nos centres, pas tous, mais le 50 %, c'étaient des défauts comme ça.

Une voix : Ce 50 % là, c'est... (panne de son) ...les statistiques. 50 %.

M. Lafleur (Frédéric) : Qui avaient des défauts mineurs.

M. Bonnardel : Donc, il y a un taxi sur deux qui rentre...

M. Lafleur (Frédéric) : Qui étaient avec des défauts mineurs à l'inspection mécanique obligatoire.

M. Jalbert (Richard) : Puis l'inspection obligatoire existe actuellement. Si on l'enlève, ça va être plus.

M. Bonnardel : Êtes-vous d'accord que, dans les règlements, à la fin, on devrait définir qu'un véhicule devrait obligatoirement passer... Moi, je pense que le 50 000 kilos, c'est pas mal le maximum à laquelle on doit se rendre pour se dire : À partir de 50 000, 75 000 après ça, 100 000, et autres, on doit passer obligatoirement chez vous.

M. Lafleur (Frédéric) : Où est-ce que ça nous dérange un peu, l'histoire du 50 000 kilomètres, c'est dans le cas... le taxi qui va faire... ou le transporteur de personnes qui va faire du Montréal-Québec, je pense que, dans certains cas, les voitures sont assez de qualité aujourd'hui pour être capable de dire : On va faire 50 000 kilomètres sans problème. Il y a des compagnies qui sont dans des régions rurales, des routes qui sont dans des plus mauvais états. Je ne suis pas certain que l'histoire du 50 000 kilomètres tiendrait la route dans ce cas-là.

M. Bonnardel : Donc, vous êtes en train de me dire... Faites-vous des changements d'huile en même temps? Est-ce que le...

M. Lafleur (Frédéric) : Inspection mécanique.

M. Bonnardel : Comme mandataires, vous ne faites pas le changement d'huile.

M. Lafleur (Frédéric) : Il y a des mandataires qui le font. Mais, quand on procède à une inspection mécanique, on ne fait que l'inspection mécanique.

M. Bonnardel : Vous avez votre liste, là, comme j'ai déjà vu.

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

M. Bonnardel : Ça fait que, pour vous... vous me dites : Moi, je sors puis je décide de m'acheter un véhicule neuf, j'étais un chauffeur avant, j'en achète un ou je fais du Lyft à temps plein ou du Uber, peu importe, vous, vous dites : Zéro à 50 000 kilomètres, là, le véhicule, là, il faut qu'obligatoirement il passe chez vous. Moi, je reste persuadé que, zéro à 50, là, si j'ai un véhicule neuf puis qu'il y a un «check engine» qui allume, problème de freins, ABS, suspension, ce n'est pas chez vous que je vais, là... chez mon concessionnaire, parce que mon véhicule...

M. Lafleur (Frédéric) : Ça, c'est les chauffeurs qui s'en rendent compte, M. le ministre.

M. Bonnardel : Oui, mais, monsieur...

M. Lafleur (Frédéric) : On en a trouvé combien que le chauffeur ne s'en était pas rendu compte? On lève le véhicule, on a des mécaniciens formés, on a l'équipement pour vérifier. C'est notre travail d'inspecter ces véhicules-là.

M. Bonnardel : Je ne doute pas. Vous restez, pour moi, quand même, des généralistes. Je ne dis pas que vous ne faites pas un bon travail. Si j'ai décidé de faire du Lyft avec une Volvo x de l'année, ça se peut, ou une Mercedes... Vous êtes des généralistes, là. Vous passez du poids lourd au poids léger. C'est correct, là, mais, de l'autre côté, je retourne chez le concessionnaire, c'est un mécanicien certifié qui vérifie mon auto. Bien, je fais confiance, quand même, aux gens, moi. Si le «check engine» allume, puis que la suspension est comme ça, puis que le pneu fait ça, puis que, là, il y a une lumière qui allume, puis ça devient un sapin de Noël dans l'auto, ce n'est pas chez vous que je vais, là...

M. Jalbert (Richard) : ...M. le ministre, excusez de vous interrompre encore...

M. Bonnardel : ...je m'en vais chez le concessionnaire, non?

M. Jalbert (Richard) : Si vous êtes un chauffeur d'Uber, de taxi, peu importe, puis vous êtes délinquant, puis la lumière est allumée, mais je n'y vais pas, au garage, moi, je n'ai pas le temps d'aller là, je veux faire de l'argent puis je veux me promener avec mon véhicule, donc, personne ne va le voir, ce véhicule-là. Mais, quand il passe à l'inspection deux fois par année, nous, on l'intercepte, ça. On le voit. Le «check engine», on va le voir, puis j'ai même vu, très souvent, les freins ABS, on les désactive, on enlève le fusible.

M. Bonnardel : Je veux juste vous dire — je laisse la parole, après ça, à mon collègue, là — à l'article 56, ça dit : «Un chauffeur qualifié ne peut, pour offrir du transport rémunéré de personnes, utiliser une automobile qualifiée dans les cas suivants :

«1° lorsque sa carrosserie ou son habitacle est malpropre;

«2° lorsqu'il constate qu'elle présente une défectuosité ou que les équipements qui y sont ajoutés, notamment le taximètre et le lanternon, le cas échéant, sont défectueux; ou

«3° lorsque le certificat de vérification mécanique visé à l'article 55 indique qu'elle présente une défectuosité.»

Je pense qu'on va quand même loin, là. C'est une obligation. C'est une obligation. Je laisse la parole à mon collègue de Bourget.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Merci. Ah! O.K., je ne voyais pas la lumière allumée, merci. Je ne sais pas si c'est moi qui est malchanceux, mais, dans les trois dernières semaines, si je ne me trompe pas, j'ai eu l'occasion de prendre deux fois le taxi, mais c'était très bien là-dedans, parce que ça brassait tellement que ça me tenait très réveillé. Il n'y avait vraiment pas de problème. Mais ça, c'était le système d'inspection actuel. Je suis très surpris que ce système-là soit vu comme étant parfait en le faisant absolument deux fois par année. J'ai l'impression qu'actuellement les véhicules, quand on les achète, sont beaucoup plus sûrs maintenant qu'ils ne l'étaient il y a 10 ans, 15 ans, 20 ans.

Puis, si on regarde le système qui est en place actuellement, il y a un coût d'entrée qui est élevé. Alors, le coût d'entrée élevé fait qu'on a moins de voitures sur la route. Je pense que vous en convenez, qu'on a moins de voitures qu'on en avait il y a 40 ans, en particulier, proportionnellement par rapport à la population.

Ça fait que ça fait en sorte qu'avec la nouvelle façon de procéder on aura plus de choix. Ça fait que, le coût d'entrée étant plus bas, on aura plus de voitures disponibles. Mais, si les gens ont plus de choix, on devrait avoir une meilleure qualité de services puis une meilleure qualité de voitures. Ça va entraîner les chauffeurs qui devront offrir... qui voudront offrir leur service à offrir un service de meilleure qualité. Ça fait que ne pensez-vous pas que le fait de faire ce changement-là devrait nous entraîner à un service que les chauffeurs eux-mêmes vont vouloir améliorer?

M. Lafleur (Frédéric) : Bien, je m'excuse, M. le député, vous avez parlé du système actuel à deux inspections, mais on est rendu à une inspection mécanique. Donc, le taxi que vous avez utilisé dans les dernières semaines, il avait eu une inspection mécanique seulement. Il était peut-être rendu à son 11e mois, à son 10e mois. Et ça prouve que le chauffeur n'était pas à l'écoute de son véhicule, qu'avec deux inspections mécaniques... Ça prend deux inspections mécaniques. Il aurait peut-être pu aller chez le concessionnaire, mais il ne croyait pas... Il pensait, lui, que son véhicule allait encore comme il faut. Puis vous-même, vous vous en êtes rendu compte.

• (15 h 30) •

M. Campeau : On peut le voir de même. Mais je peux vous dire que moi, je viens d'acheter une auto électrique, puis le garage même ne m'en parle même plus, d'inspection. Évidemment, ce n'est pas la même chose, là, mais il ne m'en parle même plus. Mais, de toute façon, quand on va dans un garage, tout est basé sur le nombre de kilomètres. Je ne vois pas pourquoi c'est absolument important de, je dirais, «sticker» sur le deux ans, vraiment, de rester accoté sur deux fois par année absolument. L'idée de regarder le nombre de kilomètres me semble utilisée partout. Alors, j'ai de la misère à comprendre pourquoi vous tenez absolument, absolument à deux fois, si ce n'est pour garder le système actuel absolument, absolument comme il est.

M. Bavota (Joseph) : Je veux tout simplement mentionner que... Écoute, si on regarde les opérations comme elles étaient depuis le début... Évidemment, le réseau des mandataires, c'est un réseau qui était développé avec la complicité, si on veut, de la Société de l'assurance automobile. C'est évident que, quand on parle de mécaniciens, entre autres... Parce qu'on parle de mécaniciens certifiés. Nous, on est des mécaniciens, des gens qui travaillent... des 1 000 et plus mécaniciens, c'est des mécaniciens accrédités. C'est des gens qui suivent qu'est-ce qu'on appelle un guide de vérification mécanique. C'est leur Bible, c'est la réglementation, c'est la loi. Ils l'utilisent. Ils ont un fonctionnement avec ce qu'on appelle SAAQ clic. Ça a pris beaucoup de temps. Il y a eu une évolution. Puis, dans cette évolution-là, le produit SAAQ clic a permis à des mandataires d'immédiatement rentrer l'information pour s'assurer que les contrôleurs soient capables d'intercepter un véhicule si c'était le cas.

Quand on parle de déréglementation, on parle de laisser tout cet aspect-là, là, limité au niveau d'une fréquence. Nous, qu'est-ce qu'on dit, c'est que les véhicules circulent beaucoup, circulent avec des passagers. Si on prend des autobus, dans ce cas-là, avec la logique qu'on nous annonce, pourquoi pas une fois par année? Pourquoi qu'on a instauré deux fois? Parce que ça a pris Les Éboulements. Puis qu'est-ce qui a pris qu'on a décidé... Pantoute, c'est parce que ça transporte des enfants. Les taxis, ils en transportent, des enfants. Les taxis, je parle de taxis, je parle de covoiturage, peu importe, là, O.K., ça va transporter des gens qui sont obligés d'aller à l'hôpital. Est-ce qu'on peut se permettre à dire que ces véhicules-là... Oui, responsabiliser les gens, il faut les responsabiliser, il faut avoir de la prévention. Notre rôle, c'est d'inspecter les véhicules, s'assurer, je me répète peut-être, que les véhicules sont conformes. Après ça, là, il reste un six mois. C'est évident que, si la personne laisse les choses aller... On a déjà eu des gens, avec des chars neufs, qui disaient : Bien là, il est neuf, il n'y a pas de bris, il n'y a pas de problème, on le laisse aller jusqu'à tant qu'il est fini. Ça, c'est une autre mentalité.

Je pense qu'on a des gens qui sont... Des corps policiers, c'est des gens qui sont sensibilisés, mais ce n'est pas des mécaniciens. On a des contrôleurs routiers qui ont une formation surtout au niveau du camion lourd. On a ces gens-là, puis c'est correct, on ne dit pas le contraire. On dit que, oui, youpi! enfin le réseau des mandataires va être responsable. Puis c'est une bonne affaire, on ne dit pas le contraire. Parce que le réseau des mandataires, là, quand le projet pilote a commencé, désolé, c'étaient des Canadian Tire. C'étaient des mécaniciens certifiés qui n'avaient aucune façon de contrôler le véhicule qui était intercepté ou qui était inspecté. On a le bureau des taxis. Je ne sais pas s'ils viennent à la commission. Ils ont fait une enquête à ce sujet-là. Les véhicules n'étaient pas nécessairement conformes. Et il n'y avait pas de mécanisme pour transmettre l'information à la société, puis ça, c'est primordial. Ils ont 48 heures, parce que tu as des éléments, puis mes confrères peuvent le dire, qui peuvent devenir majeurs. On parle de même une petite lumière en arrière, elle est brûlée, l'autre, elle brûle dans les 48 heures, c'est majeur, on ne voit plus en arrière, c'est dangereux.

C'est dans ce sens-là, on dit, que le mandataire... En tout cas, écoute, nous on fait de la promotion de la sécurité routière. On ne vous dit pas que vous avez tort à 100 %. Ce n'est pas le cas. Nous, qu'est-ce qu'on dit, c'est que, les outils, vous les avez. Vous avez une belle institution qui s'appelle la Société de l'assurance automobile, qui est garante, qui est responsable d'un encadrement, avec des contrôles de qualité qui sont essentiels et importants. Avec le projet Uber... Je m'excuse, on parle d'Uber, mais c'est le projet pilote qui a instauré un système qui était de deux à un du jour de lendemain, pas d'études de faites. Le jour de lendemain, on n'a pas eu de consultations. On s'est fait dire : M. Bavota, je suis un membre du C.A., ça devient une fois par année. C'est réglé, on n'a pas besoin de faire rien, c'est un projet pilote, et ça a resté un an, deux ans, trois ans. Mais ces véhicules-là, là, étaient soumis à l'inspection parallèle. Il y avait un réseau parallèle de Canadian Tire, M. Muffler, et tout ça. On ne dit pas qu'ils ne sont pas compétents, mais ils ne sont pas accrédités puis ils ne sont pas les experts qui sont formés par le contrôle routier. Puis ça, c'est important pour nous.

M. Lafleur (Frédéric) : Si vous me permettez, tantôt, M. le ministre, vous parliez de généralistes. L'atelier qui fait des changements d'huile, qui remplace les plaquettes de frein de M. et Mme Tout-le-monde, c'est un généraliste. Un mandataire en vérification mécanique, il a un poste dédié à l'inspection mécanique. Nos employés sont formés par la SAAQ. C'est des inspecteurs. On inspecte les véhicules. C'est notre profession.

M. Jalbert (Richard) : Nous sommes des spécialistes de l'inspection.

M. Bonnardel : Oui. Non, messieurs...

M. Jalbert (Richard) : Ce n'est pas n'importe quel mécanicien... On a des mécaniciens qui sont des compagnons, compagnons A, compagnons C, mais qui n'ont jamais fait d'inspection mécanique au niveau de la Société de l'assurance automobile. Toutes les tolérances, il ne les connaît pas. Il ne les saura jamais parce que ce n'est pas son ouvrage. Lui, il est là pour réparer des véhicules. Donc, c'est quelqu'un dans le garage, généralement, là, qui va vérifier le véhicule, puis, après ça, lui, il va le réparer. Bien, c'est lui qui est dédié puis c'est un spécialiste en vérification mécanique. C'est très important parce que ce n'est pas tout le monde qui sont capables de faire de l'inspection mécanique. Nous, les mandataires, on est formés par la société, puis on a des tolérances, puis on est vérifiés par la société.

M. Bonnardel : On s'entend pour la sécurité. Ça, ne soyez pas inquiet, il va y avoir des inspections. Faites juste me dire rapidement il y a combien de véhicules, qui sont dans les flottes de taxis, qui ont plus que cinq ans et qui ont plus que 200 000 kilos. C'est quoi, la moyenne? Avez-vous...

M. Lafleur (Frédéric) : Je n'ai pas cette information-là, de ma part, M. le ministre.

M. Bonnardel : Vous n'avez pas cette information-là? O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Nous avons terminé les échanges avec le gouvernement. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Oui, merci, Mme la Présidente. Alors, c'est M. Lafleur — parce que je m'excuse d'avoir raté le début, là, j'avais quelques questions à répondre aux journalistes, puisque je passais derrière notre ministre — M. Jalbert, M. Bavota.

J'ai écouté votre présentation, la fin, et surtout l'échange que vous venez d'avoir avec le ministre. Bon, je pense que vous comprenez que, dans le projet de loi, on ne met pas vraiment l'emphase sur la valeur ajoutée du service que vous offrez. Je pense que c'est assez clair. Et, bon, honnêtement, là, pour que vous... Puis je vais essayer de vous aider pour défendre votre position pas parce que je veux la défendre, là, mais pour qu'on puisse voir d'une façon argumentaire plus appuyée ce que vous défendez.

Alors, vous êtes ici, là, pour défendre la sécurité. On s'entend? Et je dirais que les propriétaires de taxi, eux, le disent très clairement, pour eux autres, c'est important, la sécurité. Et, leur industrie, ils la défendent comme étant un gage de sécurité, eux autres aussi, pour des raisons qui sont du même ordre, je dirais, ou certainement en partie, mais certainement de façon significative, que ce que vous avancez. Moi, je suis d'accord avec vous. Je pense que la sécurité, c'est un enjeu qui est primordial, là. Lorsque le gouvernement met en place des règles ou plutôt met en place des conditions pour qu'un service public soit donné, public au sens pas que le gouvernement le gère, mais que le grand public y a accès selon des règles mises en place sous leur gouvernement, il est élémentaire, pour le gouvernement, de s'assurer que la sécurité est là.

Bon, alors là, pour essayer de mettre un peu de l'ordre là-dedans, là, je vais vous poser un certain nombre de questions, puis je ne sais pas si vous avez les réponses parce que c'est des questions documentaires puis je ne sais pas si quelqu'un ou si vous avez colligé des données comme ça. Vous avez fait référence tantôt, M. Bavota, à une espèce de registre ou une application que vous avez, là, où vous rentrez des données. Je n'ai pas très bien compris, là.

M. Lafleur (Frédéric) : ...parlé de SAAQclic, qui est le système fourni par la SAAQ.

M. Barrette : Oui, oui, cette affaire-là, que je ne connais pas, là.

M. Lafleur (Frédéric) : C'est la SAAQ qui nous fournit ce système-là. L'inspection, quand elle est faite, les informations vont directement dans le système de la SAAQ, donc : Y a-t-il des défauts conformes, non conformes, défauts mineurs, majeurs?

M. Barrette : Alors là, les questions que j'ai à vous poser sont assez simples, là. Aujourd'hui, est-ce que vous faites la différence dans ces statistiques-là entre les Uber du projet pilote versus tous les autres?

M. Lafleur (Frédéric) : Les Uber du projet pilote ne sont pas soumis à l'inspection mécanique obligatoire chez un mandataire. Donc, je ne peux pas faire...

M. Barrette : Donc, actuellement, ils ne vont jamais chez vous.

M. Lafleur (Frédéric) : Ils ne vont jamais chez nous.

• (15 h 40) •

M. Barrette : O.K. Ça veut dire qu'aujourd'hui on n'est pas capables de dire si... Parce que l'impression que donne le gouvernement dans ce dossier-là est toujours la même. Quand on écoute le gouvernement, puis ce n'est pas une critique que je fais de mes collègues du gouvernement, du tout, du tout, mais je suis obligé de prendre en considération ce qui se dit, il y a une espèce de pensée magique, là. En ce sens que, par définition, chez Uber, l'auto va être neuve, va être une

Volvo et va être sécuritaire, et puis elle va être propre, et puis elle va être en état parfait de fonctionner, puis, quand c'est un taxi, c'est quasiment l'inverse. C'est présenté quasiment comme ça, là. Mais vous n'avez pas, donc, d'expériences dans vos bases de données pour dire : On en voit, des Uber qui ne sont pas nécessairement une Volvo, mettons, là, pour prendre cet exemple-là. Puis je ne dis pas que les Volvo sont des meilleures autos que les autres, là. Mais vous n'avez pas de données, là, qui permettraient de conclure que chez Uber il y a des problèmes aussi?

M. Lafleur (Frédéric) : On n'a pas ces données-là. Mais c'est très facile de prendre l'application Uber puis de vous commander un véhicule. Vous allez voir que vous n'allez pas juste avoir des Volvo, ou des BMW, ou des véhicules de haut de gamme. Vous allez avoir des Toyota Corolla, des Kia, des Hyundai. Vous allez en avoir toutes sortes qui ont 50 000, 60 000 kilomètres, la semaine passée qui ont peut-être été faire un petit voyage en campagne, puis ça ne veut rien dire, ça ne dit pas que le véhicule est en parfaite condition.

M. Bavota (Joseph) : ...juste mentionner, M. Barrette...

M. Barrette : Oui, allez-y.

M. Bavota (Joseph) : ...c'est au niveau de... Sur leur site Web, si tu veux être un chauffeur Uber, on tolère de neuf ans et 350 000 kilomètres, je crois.

M. Barrette : Oui, ça, je le savais, là. C'est juste que ce que je recherchais, c'est l'expérience, en ce sens : O.K., est-ce que, chez Uber, 90 % des véhicules ont 325 000 kilomètres en moyenne et ont huit ans d'âge? Parce que vous l'entendez, là, de la part du gouvernement, ce n'est pas compliqué, là, Uber, ça veut dire : auto neuve de grande qualité. Ce n'est pas exactement automatique comme ça, là.

Maintenant, sortons d'Uber, puisque vous n'avez pas de données statistiques, là. Là, vous nous dites qu'il y a 5 %... hein, si j'ai bien compris, dans 5 % des cas, vous avez des problèmes majeurs.

M. Lafleur (Frédéric) : Défectuosités majeures, effectivement.

M. Barrette : Des défectuosités majeures. Maintenant, dans ce 5 % là, est-ce qu'il y a une corrélation un pour un, une corrélation... Je pense que vous comprenez ce que je veux dire là-dedans, là. Est-ce qu'il y a un lien, là, vraiment proportionnel, là, entre l'âge du véhicule et la défectuosité majeure?

M. Lafleur (Frédéric) : Pas du tout. Ça peut être un véhicule qui avait six mois d'âge ou un véhicule qui avait cinq ans, qui possédait une défectuosité majeure. Quand on parle ici de défectuosité majeure, c'est considéré, au guide de vérification mécanique qui nous est remis par la SAAQ, donc, avec une interdiction de circuler. Une fois que le véhicule...

M. Barrette : O.K. Bon, c'était le point où je veux aller. Interdiction majeure, ça veut dire majeur, c'est qu'on ne circule pas?

M. Jalbert (Richard) : Le véhicule est cloué au sol.

M. Barrette : Instantanément. Bon. Vous avez le pouvoir de faire ça?

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

M. Barrette : O.K. Et donc, dans vos statistiques, là, il n'y a pas un lien direct avec l'âge et il n'y a pas un lien direct avec le kilométrage?

M. Jalbert (Richard) : Absolument pas.

M. Barrette : Bon, et ça, c'est documenté, là?

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

M. Barrette : O.K. Alors, ça, est-ce que c'est possible de fournir cette documentation-là?

M. Lafleur (Frédéric) : On en a ici puis on peut en avoir d'autres aussi. Exactement.

M. Barrette : O.K., parfait, excellent. Alors donc, ça défait un peu l'espèce de principe qui est exprimé du côté gouvernemental à l'effet qu'Uber, automatiquement, c'est un gage de sécurité parce que les autos sont neuves, parce que vous avez constaté, dans un pourcentage significatif... Moi, 5 %, là, c'est élevé.

M. Lafleur (Frédéric) : L'autre 50 %, M. Barrette, il est en défectuosité mineure. Une défectuosité mineure, ça peut être des freins qui sont trop usés, ça peut être des louses, des jeux dans la direction, dans la suspension, ça peut être un pare-brise craqué. C'est quand même très, très, très grave.

M. Barrette : O.K. Allons-y sur la définition du mineur. La définition du mineur, normalement ça ne met pas le prochain passager ou le conducteur en danger, là. On ne le cloue pas, là, au sol.

M. Lafleur (Frédéric) : On ne le cloue pas. On lui remet le certificat de vérification mécanique. Il a 48 heures pour se réparer. Après 48 heures, il tombe en interdiction de circuler.

M. Barrette : Ah oui? O.K., d'accord. O.K. Et, dans les 48 heures, là, il faut que... O.K., 48 heures, il retourne chez vous après ou non?

M. Lafleur (Frédéric) : Oui, absolument.

M. Barrette : Il est obligé de retourner. Bon, alors là, je vais vous poser une question qui va vous amuser, parce que je ne pense pas que vous ayez la réponse, mais vous y avez fait allusion tantôt, puis c'est en lien direct avec le commentaire que le ministre a fait. Pour le ministre, là... Puis là je vais vous dire... Moi, sur la question du ministre, je l'écoutais, puis, écoutez, là, moi, j'étais un délinquant total, là, je peux vous le dire tout de suite, là. Le ministre nous dit : «Check engine», on s'en va tout de suite au garage. J'ai eu à checker mon «engine» bien des fois, moi, là, puis je ne suis pas allé direct au garage, là. Alors, c'est de même, là. Alors, juste de même, je ne suis pas sûr que vous avez la donnée, là, mais je pense que ceux qui nous écoutent sont plus comme moi que d'autres. C'est mon opinion. Peut-être que vous l'avez, même, la statistique, ce serait vraiment bon. Combien de fois, là, vous avez vu, vous avez constaté un problème mécanique mineur, exprimé par un voyant dans le tableau de bord, qui était visible quand le char est rentré dans votre garage?

M. Lafleur (Frédéric) : Si on parle du «check engine», communément appelée la lumière moteur, principalement, ce n'est pas une déféctuosité mécanique au sens de la SAAQ. Le témoin qui va indiquer les freins ABS, une malfonction du frein ABS, c'est une déféctuosité, et, oui, ça arrive très souvent.

M. Barrette : Donc, ça arrive...

M. Jalbert (Richard) : Les coussins gonflables aussi, qu'on voit.

M. Barrette : Oui. Bien, ça, c'est parce que... Moi, je peux vous, sans aucun doute, affirmer que, la plupart des gens qui voient «coussin gonflable», le voyant, et «frein ABS», il n'y a personne qui se garroche chez le garage, là, parce qu'on se dit : Bien, coudon, ça doit être une déféctuosité du voyant, et il freine, mon char. Donc, y a-tu une statistique là-dessus?

M. Lafleur (Frédéric) : Non, on n'a pas de statistique.

M. Barrette : Mais est-ce que, dans votre expérience, ça arrive souvent?

M. Lafleur (Frédéric) : Très souvent.

M. Barrette : Très souvent que l'auto arrive chez vous, là, et puis il y a le voyant significatif d'allumé, qui est, par exemple, le frein.

M. Lafleur (Frédéric) : ABS, entre autres, les coussins gonflables, effectivement.

M. Jalbert (Richard) : On voit même des gens qui vont mettre un collant pour cacher la lumière. C'est incroyable.

M. Barrette : En effet, c'est incroyable.

M. Lafleur (Frédéric) : Donc, se fier, M. Barrette, à l'utilisateur, propriétaire ou employé de la compagnie pour du transport de personnes, se fier à ses compétences. Puis ils ont plein de bonnes compétences, mais ce n'est pas leur travail d'inspecter un véhicule. Ils ne peuvent pas le voir.

M. Barrette : Oui. Puis en même temps c'est la nature humaine. L'inspection obligatoire est l'antidote aux comportements parfois discutables du conducteur.
Merci. Je vais passer la parole à mon collègue le député de Jacques-Cartier, qui a des questions à vous poser.

M. Kelley : Bienvenue, messieurs. Juste après que j'ai lu votre document, je veux juste poser une question toujours en lien avec la sécurité, c'est concernant des véhicules qui sont utilisés pour le transport adapté. Je sais que les inspections, c'est important. Mais, selon votre expérience, est-ce que vous pouvez juste expliquer l'importance des inspections pour ce type de véhicule?

M. Lafleur (Frédéric) : C'est la même chose. Un véhicule, peu importe quel véhicule, on transporte des gens, on transporte des personnes. Si c'est un véhicule qui n'est pas bien entretenu et qui n'a pas été inspecté, qui va se promener

avec des composantes de suspension, de frein, de direction, peu important lesquelles, en mauvais état, c'est dangereux autant pour les passagers que pour les autres utilisateurs de la route.

M. Jalbert (Richard) : Mais, il ne faut pas oublier aussi, sur ce type de véhicule là, ce n'est pas seulement que la direction, la suspension, les freins, ainsi de suite, il y a des ancrages à l'intérieur pour retenir les chaises roulantes pour ces gens-là. C'est des personnes handicapées qui ont des difficultés de se déplacer. Donc, à ce moment-là, quand... Puis, chaque personne, ça dépend du handicap qu'ils ont, ils ont un besoin différent d'une personne à l'autre. Donc, il y a des transports adaptés aujourd'hui qui ont différents ancrages, puis on vérifie ces ancrages-là, puis les sorties d'urgence, puis ainsi de suite. Donc, ce n'est pas seulement qu'est-ce qui touche la mécanique du véhicule. Tout ce qui est autour, pour la sécurité de ces gens handicapés là, c'est important de le vérifier, puis ça fait partie aussi des normes de la Société de l'assurance automobile.

M. Kelley : Alors, vous autres, vous avez certainement des réserves, avec ce projet de loi, pour des personnes, des utilisateurs des voitures adaptées. C'est ça?

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

M. Kelley : Parfait.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, vous avez d'autres questions? Oui.

M. Barrette : Oui. Vous venez de l'aborder un petit peu, là. Dans ce secteur-là, voyez-vous plus de problèmes dans les situations de transport de personnes, pour ceux qui ont des problèmes de mobilité, que dans le transport de vous et moi, là?

M. Lafleur (Frédéric) : Je ne crois pas ici avoir la réponse claire à votre question, là. Non, mais...

M. Barrette : Il y a des données ou il n'y a pas de données, là.

M. Lafleur (Frédéric) : On n'a pas de données.

M. Barrette : O.K., parfait. J'ai terminé, Mme la Présidente.

Des voix : ...

M. Barrette : Hein? Non, mais je serais prêt à le donner au prochain groupe d'opposition, par exemple. Alors, je le donne à...

La Présidente (Mme Grondin) : Oui? Donc, il y a consentement pour donner le...

M. Barrette : Moi, j'ai le consentement, là.

La Présidente (Mme Grondin) : Oui. Et donc vous aurez cinq minutes chacun, les deux... Juste avant — merci — est-ce qu'il serait possible de transmettre au secrétariat le document dont M. le député de La Pinière vous a demandé?

M. Lafleur (Frédéric) : Nos statistiques?

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, vous pouvez le transmettre au secrétariat? Merci beaucoup. Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Bonjour. Merci beaucoup d'être ici. C'est quoi, les exigences qui sont requises pour devenir un garage mandataire? Vous avez parlé de formation, tout ça, mais, de façon plus complète...

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait. En connaissance de cause, un établissement accrédité au Québec, pour être mandataire en vérification mécanique, c'est fait à l'aide d'un appel d'offres. Pour le remporter, les exigences de base obligatoires, bon : mécanicien expérimenté formé par la SAAQ, un atelier qui respecte les dimensions, une baie de service qui respecte les dimensions pour faire une bonne inspection, l'outillage puis l'équipement spécialisés, posséder un service à la clientèle élevé, une saine gestion des ressources humaines. Ça va jusqu'à l'assurance puis le contrôle qualité. Tout ça en respectant le développement durable. C'est assez...

Mme Ghazal : ...vous êtes inspectés par la SAAQ?

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

Mme Ghazal : Comme une inspection une fois par année pour s'assurer que vous avez toujours votre certification? Deux fois par année?

M. Lafleur (Frédéric) : C'est un minimum d'une fois par année puis ça peut être plus que ça, dépendamment...

Mme Ghazal : O.K., O.K. Puis je voulais savoir... Parce que, quand on regarde, par exemple, avec la loi, c'est que... Normalement, en ce moment, là, sans le projet de loi, c'est une fois par année, l'inspection est obligatoire chez un mandataire, alors qu'avec la loi ce serait lors d'un contrôle, sur la route, d'une voiture qu'on ne sait pas c'est quoi... après un certain nombre de kilométrages, ou selon l'âge d'un véhicule, ou une plainte, ou une dénonciation d'un client. Là, vous, vous avez pris, M. le député de Bourget, une... Vous avez senti qu'il n'y avait pas d'inspection qui avait été faite. Est-ce qu'un client peut voir ça, que... Par exemple, quelle est la chance qu'un client puisse dénoncer ou porter plainte parce que le véhicule, il sent qu'il n'a pas été inspecté? Est-ce que c'est facile pour un client moyen de le savoir? Est-ce que c'est possible?

M. Lafleur (Frédéric) : Avec l'expérience que j'ai, je pourrais déceler des bruits assis derrière un véhicule. Quelqu'un d'autre qui n'a pas cette expérience-là pourrait dire : J'ai entendu quelque chose d'anormal. Est-ce que c'est dangereux? Est-ce que c'est grave? On ne le sait pas. Mais on sait très, très bien qu'il y a des choses qui ne font pas de bruit qui sont très graves. Des freins usés, avant que ça fasse du bruit, il est trop tard.

Mme Ghazal : C'est ça. Ça fait que, quand c'est des choses graves, où il faut, là, plus que 5 %, là, des défauts... une plainte d'un client ne serait pas suffisante parce qu'il...

M. Lafleur (Frédéric) : Ça ne serait pas suffisant, le corps de police non plus, qui regarde des véhicules de transport de personnes passer. Ça nous prend environ une heure, faire une vérification mécanique...

Mme Ghazal : Et de voir le problème.

M. Lafleur (Frédéric) : ...de voir les problèmes. Il faut lever les roues. Il faut aller inspecter sous le véhicule.

Mme Ghazal : O.K. Puis, avec la loi actuelle, où c'est obligatoire de faire l'inspection une fois par année... Est-ce qu'avec la loi actuelle, là, sans le projet de loi, il y a moins de risques d'avoir des taxis délinquants, par exemple, tu sais, là, un taxi comme M. le député de La Pinière dit : Bien, moi, je ne regarde pas, je ne vérifie pas? Peut-être que les conducteurs d'Uber sont négligents, mais qu'est-ce qui fait qu'avec la loi actuelle il y a moins de risques qu'on ait des taxis négligents qu'avec la nouvelle loi? C'est-à-dire, ils sont obligés d'aller une fois par année...

M. Lafleur (Frédéric) : Moi, je crois qu'avec la nouvelle loi il va y avoir plus de joueurs, plus de joueurs un peu de n'importe où. On dérègle les secteurs. Les véhicules vont probablement faire plus de kilométrage. Les véhicules vont être en moins bon ordre. C'est sûr et certain.

Mme Ghazal : Donc, c'est ça. Donc, on peut avoir des taxis qui sont négligents, mais le risque est beaucoup moindre que quand c'est n'importe qui, tout le monde, M. et Mme Tout-le-monde qui fait ça pour arrondir ses fins de mois.

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

• (15 h 50) •

M. Bavota (Joseph) : Si vous me permettez, juste un petit point que... Lors de la présentation, au départ, de l'association, j'ai omis de remettre... D'ailleurs, en rapport avec qu'est-ce qu'on parle, de l'inspection biannuelle, et tout, là, on a reçu une lettre de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec. Alors, on aimerait ça remettre à la commission cette lettre-là qui appuie, qui supporte à 100 % notre demande en ce qui concerne les inspections biannuelles. On parle de 887 concessionnaires. C'est des experts. C'est des gens qui ont des mécaniciens certifiés. Ils considèrent qu'eux le réseau des mandataires est essentiel. Et qu'est-ce que ces experts-là disent, c'est que c'est des mandataires, avec l'expérience qu'ils ont, accrédités par la société. Ça fait que, de notre côté, ça répond à votre question en fonction du sérieux et l'importance d'avoir un réseau établi.

Je m'excuse. Je ne veux pas couper ton temps.

Mme Ghazal : J'ai aussi une question. J'avais oublié de la demander. Est-ce que vous avez...

La Présidente (Mme Grondin) : En terminant, Mme la députée, s'il vous plaît. Il vous reste 15 secondes.

Mme Ghazal : Est-ce que vous avez la statistique des taxis qui ont des accidents à cause d'un défaut mécanique? Est-ce que vous avez cette statistique-là?

M. Lafleur (Frédéric) : Les accidents, non. On n'a pas les statistiques avec les accidents.

M. Jalbert (Richard) : Ces statistiques-là, par contre, devraient être disponibles au Groupement des assureurs automobiles. Eux, ils ont des statistiques au niveau des accidents.

Mme Ghazal : O.K., parfait. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, la parole est à vous.

M. Arseneau : Merci beaucoup. Merci, messieurs. J'ai bien aimé le parallèle que vous avez fait d'entrée de jeu avec la CNESST et toutes les campagnes de prévention qui peuvent se faire à peu près dans tous les domaines. On dépense énormément d'argent au Québec aujourd'hui pour faire de la prévention, de la sensibilisation pour les accidents de travail, pour, évidemment, toutes les questions de santé. Et, si je comprends bien, vous dites : Il y a, ici, un geste qui est posé qui va à l'encontre de la philosophie générale qu'on a, à l'effet qu'une vie, c'est précieux. Une vie de perdue, c'est une vie de trop. C'est la raison pour laquelle vous nous faites votre plaidoyer aujourd'hui. C'est bien ça?

M. Jalbert (Richard) : Tout à fait.

M. Arseneau : Maintenant, d'entrée de jeu, vous avez eu un petit différend avec le ministre sur la question à savoir si les vérifications seraient effectivement retirées ou non. J'imagine que vous aviez peut-être consulté le document du gouvernement où il est écrit en toutes lettres : Retrait de la vérification mécanique annuelle obligatoire.

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

M. Arseneau : Donc, on peut penser que, si c'est retiré, ce n'est pas maintenu.

M. Lafleur (Frédéric) : C'est ce qu'on avait compris.

M. Arseneau : D'où l'argumentaire que vous avez. Mais, quand on regarde de façon plus précise, on dit qu'on pourrait faire une vérification lors d'un contrôle routier... bon, un certain nombre de kilomètres, l'âge du véhicule. L'autorégulation, on va parler de l'autorégulation. Est-ce que vous croyez que les gens sont portés à dire : Je n'ai rien à faire, petite pause, je vais aller faire vérifier ma voiture au cas où je n'aurais pas à mettre de l'argent dessus?

M. Lafleur (Frédéric) : Absolument pas.

M. Arseneau : Non, ce n'est pas la philosophie. Est-ce qu'habituellement les chauffeurs de taxi qui vont justement faire inspecter leurs voitures... est-ce qu'habituellement ils voient ça comme un moment, là, de grâce dans leur année où, enfin, je vais pouvoir obtenir un bilan de santé de ma voiture?

M. Lafleur (Frédéric) : C'est quand même... On a des chauffeurs de taxi qui sont contents de se faire inspecter. Ils en sont fiers parce que, quand le véhicule brise sur le chemin, ça sauve ça. Tantôt, quand on parlait des véhicules neufs qui n'auraient pas besoin d'inspection mécanique... Quand on a la lettre des concessionnaires automobiles qui dit que l'inspection mécanique, telle qu'elle est, devrait continuer, je pense qu'elle parle d'elle-même.

M. Arseneau : Donc, de façon générale, ce que vous nous dites, c'est : Si on laisse les gens décider, à savoir s'ils doivent faire des inspections, ils vont étendre le délai le plus possible, avec les risques que ça comporte.

M. Lafleur (Frédéric) : Les risques d'accidents et sur la sécurité des usagers de la route.

M. Arseneau : On parle du contrôle routier. Les contrôleurs routiers, est-ce que, selon vous... bien, parce que vous avez plus d'expérience que moi là-dedans, est-ce qu'il y en a en abondance sur les autoroutes, les petites routes du Québec, en région, là, qui interpellent souvent les voitures de promenade pour dire... Est-ce que...

M. Lafleur (Frédéric) : Il y a de plus en plus de transport routier lourd. La quantité qu'il y a au Québec, je crois qu'ils en ont assez juste avec les camions.

M. Arseneau : ...plein les bras, vous voulez dire.

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

M. Arseneau : ...donc de contrôler des voitures Uber, là, qui n'ont pas, là, évidemment, l'identification...

M. Lafleur (Frédéric) : Qui ne sont pas affichées...

M. Arseneau : Qui ne sont pas affichées...

M. Lafleur (Frédéric) : ...qui n'ont pas la plaque, qui n'ont pas... Ce serait très, très, très difficile, à mon avis.

M. Arseneau : Donc, les chances sont très, très minces qu'il y ait un contrôle routier sur des voitures de promenade, essentiellement?

M. Lafleur (Frédéric) : Tout à fait.

M. Bavota (Joseph) : Juste le mentionner. Vous êtes des Îles-de-la-Madeleine?

M. Arseneau : Oui.

M. Bavota (Joseph) : On a un membre, là, Autobus Sillons, il est mandataire, et c'est un transporteur scolaire. C'est un transporteur qui est sérieux, qui fait les inspections d'autres véhicules. Il est sensibilisé puis il inspecte les véhicules. Il inspecte ses autobus puis il s'assure que les véhicules sont sécuritaires.

M. Arseneau : Est-ce que vous êtes au courant de la situation à travers le monde, ne serait-ce que... Là, on ne parle même pas du transport des personnes rémunéré, là. Moi, j'ai vécu au Japon. J'ai acheté une voiture et j'ai dû passer une inspection à tous les deux ans, et l'inspection coûtait, au bas mot, 1 000 \$ à 1 200 \$, à un point tel que les voitures de plus de six ou sept ans étaient transférées sur le marché de l'exportation, là où il n'y avait pas d'inspection, comme en Russie, par exemple, à l'époque, parce que c'était plus avantageux pour les propriétaires de voiture de promenade d'acheter un nouveau véhicule plutôt que de le faire inspecter au bout de quatre ans, et ainsi de suite, bon, évidemment. Vous savez aussi qu'ailleurs, dans les provinces canadiennes, on ne parle pas de transport rémunéré. Quelle est la situation? Est-ce que vous la connaissez?

• (16 heures) •

M. Jalbert (Richard) : Les recherches que j'ai faites, peut-être, sauf une, je ne me souviens pas laquelle, toutes les provinces font inspecter les véhicules où qu'il y a du transport de personnes. Puis où, aussi, que je n'ai pas mentionné tantôt, le transport des écoliers, il y a des taxis qui transportent des écoliers. Vous voyez ça surtout dans la région de Sherbrooke, il y en a plein. On a une petite enseigne sur le toit, c'est marqué «Écoliers», puis c'est un taxi, soit une van, Dodge Caravan, quoi que ce soit. Donc, il y a du transport d'écoliers aussi, avec des enfants.

M. Arseneau : En d'autres mots, parce que je n'ai plus de temps...

La Présidente (Mme Grondin) : ...10 secondes.

M. Arseneau : En d'autres mots, pour la personne qui possède son véhicule et qui se transporte lui-même et sa famille, on impose des inspections un peu partout, mais ici, pour le transport rémunéré de personnes, on ne le ferait pas.

Une voix : On ne le fait pas, non.

M. Arseneau : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Merci, MM. Jalbert, Lafleur et Bavota. Merci pour votre contribution aux travaux de la commission.

Je suspends quelques minutes pour permettre aux prochains intervenants de s'installer.

(Suspension de la séance à 16 h 1)

(Reprise à 16 h 3)

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Nous reprenons nos travaux. Je souhaite donc la bienvenue aux représentants de l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes. Par la suite, nous allons amorcer un échange avec les différents membres de la commission. Je vous inviterais à vous présenter, s'il vous plaît.

Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ)

M. Avoine (Marc-André) : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, membres de la commission, ça nous fait très plaisir de venir vous rencontrer cet après-midi pour vous partager notre avis et nos réactions face au projet de loi n° 17.

Donc, de mon côté, moi, mon nom est Marc-André Avoine, je suis le président de l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec, et j'ai aussi le grand plaisir d'être un directeur d'un service de transport, celui de la MRC Montcalm. C'est une MRC au nord de Montréal. On est bordés au sud par les municipalités de Terrebonne, Mascouche et L'Assomption. À ma gauche, j'ai Mme Patricia Auger, qui est vice-présidente de l'union et qui est aussi directrice générale de Transports Accès, qui dessert la région de Châteauguay, Mercier, Léry, Beauharnois, et qui a aussi certaines liaisons à l'extérieur de ce territoire-là, et, à ma droite, Romain Girard, qui est le consultant qu'on a embauché pour nous aider et aussi le président de Vecteur 5.

Sans plus tarder, j'aimerais ça vous présenter l'Union des transports adaptés et collectifs. C'est un regroupement de 82 membres qui organisent, qui gèrent, qui exploitent des services de transport adapté et de transport collectif partout au Québec. Donc, on est des organisations qui sont à l'extérieur des neuf sociétés de transport, du Réseau de transport

métropolitain, Réseau express métropolitain. Donc, on est répartis aux quatre coins de la province, de notre très belle et grande province, et on a développé des services de transport collectif de personnes, autant pour le public en général que pour les personnes à mobilité réduite, grâce aux différents pouvoirs qui sont accordés aux municipalités du Québec via la Loi sur les transports.

Donc, chaque région a son propre modèle, donc, d'organisation de services. Dans certains cas, les organismes ont des véhicules en régie, donc ils possèdent leurs propres véhicules, ont des contrats avec des fournisseurs par autobus, par taxi, entre autres. Donc, on a des modèles très urbains, plus régionaux, plus ruraux. On offre différents services qui sont variés, qui varient d'une région à l'autre. Donc, vous avez à la page 3 de notre mémoire le territoire couvert par les différents membres de notre union. La façon qu'il a été préparé, c'est dès qu'une municipalité était desservie, l'ensemble de la région était indiqué.

Donc, au niveau de la logique, de la façon qu'on se positionne dans l'écosystème du transport collectif, bien, évidemment, l'espace d'encadrement que... vous êtes très familiers avec celui-ci, donc, les organisations gouvernementales qui donnent une aide financière, qui encadrent au niveau du transport collectif et du transport adapté, une prise en charge régionale qui est le développement, l'organisation de services, souvent par des MRC et, dans certaines autres occasions, des municipalités. L'aspect de gestion, d'activités courantes qui concernent la majorité de nos membres qui s'occupent des liens avec les usagers, donc, c'est le groupe suivant, dans notre différente... qui fait la prestation de services, et évidemment les utilisateurs et les différents fournisseurs à ce niveau-là.

Les passagers transportés par nos différents fournisseurs, ce sont des clients qui sont... ce sont des clients de nous et non les utilisateurs qui sont des clients d'eux. Donc, ils sont au service des municipalités, puis c'est à notre organisation, nos organisations locales d'organiser ces différentes activités là. Puis évidemment ce projet de loi là vient directement impacter la façon d'opérer les différents services. On comprend bien évidemment que ce projet de loi là a aussi des impacts au niveau de l'équilibre financier des propriétaires. Mais évidemment, considérant notre rôle de gestion, là ne sera pas notre propos au cours de la présente commission.

Je l'ai dit tantôt, le taxi, c'est l'un des modes utilisés pour offrir nos différents services. L'industrie du taxi a toujours été un précieux allié de nos différents services. Ils acceptent régulièrement de prioriser, de faire une prestation régulière auprès de notre clientèle. Ils s'impliquent totalement dans la qualité, et particulièrement dans le domaine du transport adapté. Vous comprendrez que du transport adapté, c'est évidemment du transport collectif avec des particularités qui lui sont propres. Ils acceptent parfois de connaître à la dernière minute... on parlait un peu... on en faisait référence dans le mémoire, des fois à 20 minutes d'avis, des retours sur dialyse. Donc, c'est des très bons collaborateurs de notre côté.

Et il y a aussi des éléments plus particuliers à souligner. Il y a des comportements qui sont inégaux d'un fournisseur à l'autre, en taxi, des fois à l'intérieur même d'une organisation. On s'attend, comme gestionnaires, à une approche rigoureuse dans laquelle on cadre très bien le service public. Parfois, c'est des refus de formation. La formation est très importante, c'est notre leitmotiv. C'est essentiel de bien connaître les différentes clientèles. La formation, c'est essentiel. Parfois, on assiste aussi à des fournisseurs de taxi qui refusent des contrats de notre part. On a des régions au Québec, il n'y a pas de fournisseur de taxi de disponible. Donc, face à cette problématique-là, c'est difficile d'offrir le service.

Dans certains cas, il y a très peu d'entreprises à contrat avec les municipalités, les MRC, les différents OBNL, qui acceptent de négocier leurs tarifs. C'est prévu dans la loi. Donc, on a souvent le bonheur de fournir des contrats d'assez bon volume. Mais des fois il n'y a pas nécessairement de collaboration de leur part, puis souvent ils invoquent l'obligation du taximètre. Évidemment, dans certains cas, il y a des monopoles. J'ai travaillé dans plusieurs organisations au cours de ma carrière, puis parfois il y avait un détenteur de permis, donc tu fais affaire avec lui ou tu n'en as pas, carrément. Le projet de loi est vu comme une opportunité d'avoir un peu de concurrence dans ces régions-là où est-ce que, dans certains cas, il n'y en a pas ou, dans certains cas, il n'y en a qu'un seul. Et ça va donner une certaine capacité de négociation pour nos organisations. Donc, c'est vu, évidemment, de façon très positive.

Plus en détail, on l'a mentionné tantôt, mais c'est des gens qu'on transporte. Certains parlent de bananes, moi, je dis souvent «des patates», mais c'est des gens qu'on transporte. Donc, on a, en transport adapté... transport adapté qui, soit dit en passant, regroupe au-delà que des personnes en fauteuil roulant. C'est souvent le premier réflexe qu'on a, mais c'est des gens avec des handicaps intellectuels, des fois, c'est des gens qui ne sont pas nécessairement en fauteuil roulant, mais qui ont certaines incapacités physiques, donc ça regroupe beaucoup de choses.

On s'attend, dans notre fourniture de services, à un accompagnement de ces personnes-là, on s'attend à ce qu'ils soient formés, compétents, fiables, disponibles. Puis, en transport collectif, évidemment, c'est un peu plus différent, mais on s'attend quand même à ces mêmes qualités là de leur côté.

Pour la portion qui va venir, je vais céder la parole à ma collègue, Mme Patricia Auger.

• (16 h 10) •

Mme Auger (Patricia) : Bonjour. Merci de nous recevoir. Mme la Présidente, MM. les ministres et députés, je voulais vous parler des éléments positifs du projet de loi. En fait, au niveau du projet de loi, ça va nous permettre de mettre en place dans nos secteurs qui ne sont pas régis soit par le taxi... d'avoir une meilleure desserte pour nos citoyens, en fait, et pour l'union, tous les membres de l'union des transports, et nous permettre d'avoir des meilleures prestations de services pour ces membres-là.

Par contre, il y a quelques petits éléments qui nous inquiètent, entre autres les conditions instables pour les joueurs actuels. Il y a les joueurs actuels qui sont déjà en place, qui ont déjà les formations et les acquis au niveau des transports adaptés ou transports collectifs, et ils ont déjà des normes qui sont respectées par contrat avec des municipalités, ou avec des OBNL, ou avec des AOT. À savoir qu'est-ce que ces joueurs-là vont devenir, avec leurs aptitudes qu'ils ont présentement...

Aussi, au niveau de la formation, Marc-André en a fait part tantôt, au niveau de la formation, on voudrait bonifier la formation au niveau des chauffeurs de taxi pour le transport adapté, entre autres. On croit qu'une formation est vraiment

importante parce qu'on s'adresse à une clientèle vulnérable, et aussi il y a des types de comportements, au niveau de la clientèle de transport adapté... qui doit être vue et qui doit être comprise avant même de pouvoir transporter ces gens-là, et le manque de disponibilité de véhicules, en fait.

Les éléments inquiétants, c'est que, sur certains territoires, il y a des manques de disponibilité de véhicules, et on voudrait éviter que les véhicules soient disponibles uniquement pour les services, soit que ce soient les hôpitaux ou les choses comme ça, et qu'il n'y ait plus de disponibilité au niveau des transports collectifs et adaptés. Je laisse la parole à M. Marc-André Avoine.

M. Avoine (Marc-André) : Merci. Au-delà des éléments positifs ou inquiétants il y a certains éléments aussi qui, je pense, méritent tout à fait votre attention. Patricia l'a parlé, au niveau de la formation des...

La Présidente (Mme Grondin) : Je vous invite à...

M. Avoine (Marc-André) : À conclure? Parfait, excellent.

La Présidente (Mme Grondin) : ...à conclure, s'il vous plaît. Il vous reste à peine 10 secondes.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Oui? C'est parfait. Alors, M. le ministre vous permet de finir.

M. Avoine (Marc-André) : Merci. Donc, au niveau de la formation, formation qui est déjà présente à l'heure actuelle, qui mérite d'être bonifiée, au cours des prochaines semaines, voire mois, l'obligation pour les chauffeurs d'aviser s'il y a des modifications au niveau de leurs antécédents judiciaires, la vérification mécanique, qui, on comprend maintenant, va être modulée, donc, qui est malheureusement un peu moins contraignante, et, de notre côté, on souhaite que ça demeure tout aussi important.

Donc, pour nous, d'abord et avant tout, ce projet de loi là nous permet plus d'options, donc, de facilité, d'avoir de la flexibilité supplémentaire, et c'est vu, de notre côté, d'un très bon oeil. Évidemment, ça va influencer nos mécanismes d'approvisionnement, donc nos appels d'offres, nos différentes façons, les applications mobiles, qui, malheureusement... bien que ce soit très intéressant pour les Uber de ce monde, de notre côté, ce n'est pas nécessairement applicable. Donc, la disponibilité, la fiabilité, la tarification régulière et connue d'avance est essentielle, dans notre esprit.

Et nous souhaitons malgré tout de profiter de ce projet de loi là, justement, pour améliorer notre flexibilité... et, entre autres, un meilleur contrôle au niveau des coûts. Je vous remercie à tous pour votre attention.

La Présidente (Mme Grondin) : M. Avoine, M. Girard, Mme Auger, merci. La parole est à vous, M. le ministre.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs dames, d'être présents aujourd'hui. Merci pour ce mémoire. Je veux prendre la balle au bond rapidement, à Mme Auger. Vous avez dit, rapidement, tantôt : On était... Puis le message que certains ont voulu véhiculer, je ne le dis pas méchamment, là, c'est qu'on avait comme oublié le transport adapté, on avait comme oublié les plus démunis, les personnes handicapées, ce qui n'est pas du tout, du tout, du tout le cas. Ça n'a jamais été notre intention de diminuer l'offre de services.

Vous avez dit tantôt : On avait comme un peu la crainte que certains perdent peut-être ces avantages. Je ne veux pas parler d'acquis, mais, à quelque part, il y a, corrigez-moi, là, 120 000 personnes, ou à peu près, qui utilisent le transport adapté au Québec, desservies 70 % du temps par l'industrie du taxi. Corrigez-moi, là, mais c'est au moins trois quarts, sinon 75 %, 80 %, je pense, de l'offre qui est très bonne. Bon. Le reste, vous pourrez m'évaluer la situation. Mais avez-vous une crainte pour ceux qui offrent ce service présentement, à savoir que... demain matin, ils pourraient perdre, eux, leurs acquis, dans une certaine mesure, s'ils font bien le travail?

Mme Auger (Patricia) : Bien, en fait, non et oui. On a peur qu'ils perdent leurs acquis... Je vais juste prendre un exemple. Dans notre secteur, dans notre territoire, on fait plus de 17 000 déplacements en transport par taxi uniquement. On en fait 60 000 en transport autobus et 17 000 en taxi. Donc, les 17 000 déplacements qui se font en taxi, c'est présentement des entreprises qui ont l'expertise, avec qui ça fonctionne très bien. Et, comme Marc-André mentionnait tantôt, on ne pourrait pas, avec Uber, réserver une course à la fois avec cette quantité de déplacements là. Donc, oui, notre préoccupation... On a déjà une pénurie sur le territoire. Notre préoccupation, c'est vraiment les acquis qui ont été faits sur le territoire, qu'elles demeurent pour s'assurer que les compagnies qui sont là, compétentes, avec les compétences qu'ils ont, puissent être en mesure de pouvoir fournir le service, là, à notre clientèle.

M. Bonnardel : Bien, je veux vous rassurer, moi aussi, je veux que ceux qui font le service présentement, et qui le donnent très, très bien, continuent de le faire avec des outils réglementaires financiers importants pour eux. Mais, de l'autre côté... jamais, jamais été notre intention de réduire l'offre de service.

Mais j'ai lu votre mémoire, là, vous parlez de qualité inégale, tout ça. Parlez-moi un peu, là... Le réseau, quand vous... Est-ce que je me trompe quand je dis que, bon, trois quarts de l'offre est très bonne? Puis, de l'autre côté, vous dites : La loi nous permettrait peut-être, dans certaines régions du Québec, d'avoir une offre différente. Vous modulez. Vous voyez comment cette... présentement, dans le réseau, là? Donnez-nous un portrait un peu plus précis, là, de l'offre de services

que vous avez puis où est-ce qu'on devrait faire peut-être plus attention pour la suite des choses et peut-être avoir des points qu'on devrait peut-être amender dans l'article.

M. Avoine (Marc-André) : Bien, honnêtement, je n'ai qu'un exemple en tête, au niveau des agglomérations qui vont maintenant disparaître. Je prends un exemple typique dans ma région, j'ai une difficulté à aller chercher des véhicules-taxis accessibles au fauteuil roulant. J'ai, dans les villes voisines, des propriétaires de taxi qui ont ces services-là, mais je ne peux pas contracter avec eux parce que, justement, ils n'ont pas le bon permis à ce niveau-là.

Donc, c'est juste un exemple parmi tant d'autres, justement, de la flexibilité supplémentaire que ça vient nous offrir. C'est clair que c'est des fournisseurs de services qui sont très importants.

Puis l'exemple que vous donniez, que la majorité des transports adaptés sont faits en taxi dans certaines régions, c'est le cas. Dans d'autres régions, les situations sont différentes. Mais ce mode de transport là nous offre une flexibilité qu'on n'a peut-être pas nécessairement dans le cas d'un minibus ou d'un autobus, qui souvent est plus gros. Puis des fois ça peut être aussi simple que des contraintes géophysiques pour aller chercher la personne à domicile. Parce que, rappelons-le, le transport adapté, c'est du porte-à-porte.

M. Bonnardel : Donc, vous croyez que, cette offre, qui est disponible là, avec le nombre de permis de véhicules, vous seriez capables — bien, en tout cas, nécessairement, dans la loi, ça vous le permettrait, là — d'aller demander à quelqu'un d'autre, dans une autre agglomération à côté — je parle de dessertes, là — dans une autre ville, de venir vous offrir ou de participer, donc, à l'offre de services que vous souhaitez avoir dans votre région?

M. Avoine (Marc-André) : Tout à fait, puis aussi ce serait l'occasion d'une certaine prise en charge aussi, directement par le gestionnaire, de dire : Peut-être que, dorénavant, c'est lui qui l'offrira, le service, directement. Face à, des fois... Les régions qui n'ont toujours pas de permis de taxi, je vois difficilement, demain matin, Uber ou peu importe arriver dans ces secteurs-là. Mais peut-être que le voisin... ou peut-être que la prise en charge peut le faire directement par l'organisation.

M. Bonnardel : Donc, pour l'utilisateur lui-même, vous dites, grosso modo, que, dans cette loi, on va permettre, nécessairement, d'augmenter l'offre ou de la diversifier, dans une certaine mesure, puis de permettre à ceux qui sont dans les régions où on ne penserait peut-être pas être capables d'aller... puis là on va pouvoir y aller. Est-ce que je me trompe quand je dis que l'offre est très bonne à 75 % du temps, puis à 25 % du temps on est... Est-ce que j'ai un pourcentage qui est correct dans mon analyse ou est-ce que je me trompe?

• (16 h 20) •

M. Avoine (Marc-André) : Il n'y a possiblement pas nécessairement de données très précises en la matière, mais, je vous dirais, la majorité... puis, à 75 %, c'est sans doute juste, qui répondent très bien à ce qu'on attend d'eux.

M. Bonnardel : Pourquoi vous dites, donc, à la page 6... Bien, vous donnez quelques exemples, là, de particularités : service public qui n'est pas toujours au rendez-vous, refus de recevoir la formation. Parlez-moi surtout de la liste, là. Le 18 heures à l'avance, là, est-ce que c'est quelque chose vraiment que vous voyez souvent? Vous n'êtes vraiment pas capables de réserver une heure ou deux, il faut vraiment... 18 heures, là, c'est la veille puis pas à peu près, là, pour être capable de réserver son transport adapté, là.

M. Avoine (Marc-André) : C'est sûr qu'à travers les contrats qu'on leur offre la majorité de ces entreprises-là ont aussi des contrats, disons, plus au privé, donc plus traditionnels dans la forme des choses, donc ils souhaitent l'avoir à l'avance pour être en mesure de planifier quelles seront les courses, taxi privé, qu'ils seront en mesure de jumeler au travers. Ça s'est vu dans d'autres endroits qu'il y a des courses plus payantes qui étaient priorisées au détriment des transports qu'on demandait, que ce soit en transport adapté ou en transport collectif.

M. Bonnardel : Est-ce que vous considérez que le problème premier, c'est le refus de contracter? Est-ce que ça veut dire vraiment que le client l'a réservé, puis là un certain s'est dit : Bien là, c'est plus payant d'aller là, puis là je refuse à la dernière minute? C'est-u le principal problème, dans le 25 %, là, où le service n'est peut-être pas le meilleur? La raison première, là, c'est-u celle-là, là, qui ressort plus souvent, ou pas nécessairement?

M. Avoine (Marc-André) : Très honnêtement, je ne croirais pas que ce serait ça. Le principal problème, c'est un ensemble de problèmes : les comportements inégaux d'un fournisseur à l'autre puis parfois d'un chauffeur à l'autre. Ils sont tous des éléments importants. On travaille au quotidien à souhaiter offrir un service de qualité, donc on s'attend que l'ensemble de ces éléments-là soient au rendez-vous, ça, c'est clair. Je ne sais pas si tu voulais...

M. Bonnardel : ...page 6, je confirme, là, mais... «Inefficacité de la forme d'agglomération de taxi mise en place au siècle dernier». On ne se trompe pas, d'abord, quand on dit que les centres d'agglomération, il faut abolir ça pour réduire nécessairement l'auto solo puis permettre peut-être à une offre additionnelle d'être disponible pour vous?

M. Avoine (Marc-André) : Tout à fait.

M. Bonnardel : Je pense qu'il y a un de mes collègues qui avait une question. Je vais revenir après.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Bourget.

M. Campeau : Bien, moi, j'en aurais une. Premièrement, bien, merci d'être venus nous faire cette présentation de mémoire. Je veux vous remercier pour une autre chose, c'est que vous avez insisté sur l'usager et la sécurité, puis je ne vous ai pas entendu parler de l'aspect financier, ou à peu près pas. Puis cette loi-là se veut vraiment, là... viser à privilégier l'usager. Et c'est extrêmement apprécié.

Quand vous parlez de réserver une voiture de taxi adaptée 18 heures d'avance — évidemment, ce n'est pas toujours comme ça, parce qu'il y en a qui doivent aller beaucoup mieux que ça — pourriez-vous parler un peu plus de ce qui arrive en milieu urbain versus milieu rural? Et en même temps je vous demanderais : Entre l'heure à laquelle ils sont supposés arriver et l'heure à laquelle ils arrivent, avez-vous des statistiques? Est-ce que c'est problématique? J'ai entendu parler de certains cas où ça semblait problématique, mais c'est peut-être que je n'ai pas assez de statistiques, aussi.

M. Avoine (Marc-André) : On n'a pas de statistiques comme telles par rapport aux éléments que vous mentionnez, et les retards, et tout. Je pense que, de façon générale, ils essaient, à leur pleine capacité, de respecter les différentes heures de transport qu'on souhaite avoir. Parfois, il y a des phénomènes, des fois, de rareté, de pénurie de véhicules. Ça arrive régulièrement qu'on aurait trois personnes à transporter en même temps, mais, considérant qu'on a deux véhicules, il faut faire des choix puis parfois reculer certaines heures. Ça peut arriver. L'heure de pointe, la circulation, comme on peut voir à Québec, sur la colline Parlementaire, là, c'est la même chose en transport adapté puis en transport collectif. On a nos heures névralgiques importantes que... Justement, là, souvent, le tuyau, il souhaiterait être gros de même, mais il est un petit peu plus petit, ça fait que parfois ça coince, effectivement.

M. Campeau : Si je comprends bien, le projet de loi ne viendrait pas répondre à cette particularité-là, probablement, de la façon dont vous le dites. Parce que vous ne souhaitez pas que n'importe qui aille faire le transport adapté, donc, s'il faut avoir des voitures sécurisées et sécuritaires, ça n'augmente pas nécessairement le nombre de voitures. Est-ce que c'est ça que vous voulez dire?

M. Avoine (Marc-André) : Non, du tout. Le point de vue qu'on a par rapport à ça, c'est qu'effectivement il y a une ouverture du marché, il y a davantage de gens qui vont pouvoir rentrer à l'intérieur. On a un souhait qu'il y en ait davantage, mais il y a comme certains éléments incontournables, comme la sécurité, comme la formation, comme la disponibilité. Donc, pour nous, les deux vont de pair, ils vont vraiment ensemble.

M. Campeau : O.K., un va venir influencer l'autre, à ce moment-là. D'accord.

M. Avoine (Marc-André) : Tout à fait. On ne peut pas les prendre de façon distincte, c'est très clair dans notre esprit, justement par notre volonté d'offrir un service de qualité.

M. Campeau : Bien, merci. Je pense qu'il y a un collègue qui avait une question ici.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Beauharnois.

M. Reid : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci d'être là aujourd'hui. Mon collègue vient de parler du service à l'usager, qui est extrêmement important, puis effectivement il ne faut pas le négliger, c'est le but de ce projet de loi. Vous, vous parlez dans votre mémoire, en fait, que les municipalités ont l'obligation d'offrir du transport adapté, d'offrir ce service. Et, à d'autres endroits dans le mémoire, on parle de situations monopolistiques. Alors, vous êtes pris dans certains cas à négocier avec des entreprises, donc, qui ont un certain monopole et vous n'avez pas les outils pour être en mesure d'offrir toujours un service adéquat, si je comprends bien la lecture. Quels seraient les outils qu'on pourrait vous donner pour être en mesure d'offrir davantage un meilleur service aux usagers?

M. Avoine (Marc-André) : Bien, je pense que le projet de loi est un outil, justement, par son ouverture, la possibilité d'ajouter davantage de concurrence, l'abolition des différentes agglomérations de taxi. C'est des éléments qui sont importants puis qui aident dans cette situation-là. Le milieu municipal souhaite être le plus autonome possible, puis le projet de loi en tant que tel, par l'ouverture qu'il y a à l'intérieur, nous permettra d'être davantage flexibles. Il y a des choses à faire attention, on en a parlé. Mais on voit ça d'un très bon œil.

M. Reid : Pour ma compréhension, vous avez donc... vos membres ont des contrats avec les municipalités, c'est bien ça? Mais, à l'intérieur de ça, il y a une offre de service qui est prévue d'avance. Donc, on doit vous fournir tant de transporteurs, et ainsi de suite. Mais ça, vous êtes toujours pris au jeu de l'offre et de la demande. Tout à l'heure, vous avez mentionné qu'à partir du moment que... s'il y a un événement, il y a un match des Nordiques à Québec, les taxis vont être là, mais ne seront pas en mesure de bien vous desservir. Est-ce que c'est ma compréhension?

Une voix : Ils doivent augmenter le marché.

Mme Auger (Patricia) : Tout à fait — je vais renchérir sur ce que Marc-André disait — tout à fait, c'est le cas. Et aussi, par contre, on aimerait que le transport adapté et le transport collectif soient priorisés sur le transport privé. Pas

qu'on regrette que les personnes transport privé... Sauf que, là, ce qu'on vit présentement, ce n'est pas la réalité. Comme on disait tantôt, un transport plus payant... Souvent, la compagnie de taxi, même si on est liés par contrat, vont faire le transport plus payant et vont faire le transport collectif par la suite. Donc, il n'y a pas de normes qui nous permettent, justement, d'avoir priorité et de pouvoir assurer nos clients... d'assurer l'heure, d'assurer les déplacements pour nos clients.

M. Reid : Et ça, c'est inégal d'une région à l'autre, ce n'est pas...

Mme Auger (Patricia) : Oui. Tout à fait.

M. Reid : Mais donc vous avez un contrat, mais ce contrat-là ne vous permet pas d'avoir une offre de tant de voitures ou de...

Mme Auger (Patricia) : Non, parce qu'il y a un monopole sur plusieurs territoires. Donc, le fait de ne plus avoir de monopole, ça va nous permettre d'ouvrir.

Une voix : M. Girard.

La Présidente (Mme Grondin) : M. Girard.

M. Girard (Romain) : Les organisations que représente l'union sont toutes inscrites dans des municipalités et dans des pouvoirs que les municipalités ont d'organiser du transport collectif et d'organiser du transport adapté. Donc, il faut voir les organisateurs de services comme des subsidiaires d'autorités municipales, donc d'élus du territoire.

Ces organisations-là, elles ont le devoir de fournir un service public de transport collectif, plus largement, ou de transport de personnes handicapées, plus strictement, mais les deux étant confondus dans beaucoup d'organisations. Elles produisent ces déplacements-là par des contrats avec des propriétaires d'autobus, par des contrats avec des propriétaires de minibus et/ou par des contrats avec des propriétaires de taxi. Donc, lorsqu'il y a un problème d'approvisionnement avec les propriétaires de taxi, la solution de repli des organismes, c'est de contracter avec des minibus, donc d'aller en appel d'offres avec des transporteurs par autobus ou par minibus, qui, eux, peuvent ne pas être soumis à des territoires. Parce que l'appel d'offres à une entité municipale fait en sorte que les entreprises de transport par autobus n'invoquent pas de permis ou de territoire. Elles ont le droit de contracter.

En taxi, ce n'est pas le cas. En taxi, une entité de l'union relevant d'une municipalité doit respecter les titulaires de permis, puisqu'il n'y a pas d'ouverture à contracter avec quiconque. Ceci fait la différence pour leur donner des outils pour produire un service public de qualité, autant en transport collectif qu'en transport adapté.

• (16 h 30) •

M. Reid : Bien, c'est ça, vous êtes liés par contrat, mais le... Je vais revenir à ce que le ministre disait tout à l'heure, mais dans... On va fabuler. Dans un monde idéal, là, pour offrir un service de qualité, là, «top-notch» à votre clientèle, qu'est-ce qu'il faudrait faire?

M. Avoine (Marc-André) : Je pense, au risque de me répéter, mais, tu sais, la formation, un service de qualité, de façon suffisante. Donc, tu sais, ça revient à dire que, ceux qui n'en ont pas du tout, il y en a maintenant, puis, ceux qui en ont de façon limitée, qu'il y en a davantage, puis d'avoir un service de qualité, je pense, c'est... sécurité, c'est vraiment... Ce n'est même pas un fantasme, je pense, c'est assez réaliste.

M. Reid : Mais est-ce que... Mais donc, c'est ça, vous me présentez certains éléments intéressants, mais, en termes de logistique ou de structure, la structure organisationnelle, là, pour avoir une desserte intéressante sur un marché donné, qu'est-ce qui pourrait être fait en dehors de... oui, bien entendu, la sécurité, ainsi de suite, mais, en-dehors de ça, qu'est-ce qui... en termes de logistique?

M. Avoine (Marc-André) : Très honnêtement, chaque région déploie son service de façon particulière. Il y a 82 membres à l'union, puis je pense qu'il y a 82 membres avec des particularités qui leur sont propres. La façon d'opérer puis de déployer le service, c'est une relation entre le milieu municipal et le ministère des Transports. Donc, il y a des plans de développement, donc comment on va structurer notre offre et notre service. Puis ce n'est pas vrai que quelque chose qui est bon à Val-d'Or va être bon à Gaspé. Ça se peut qu'il y ait des différences. C'est des réalités qui leur sont propres.

M. Reid : O.K. Je pense qu'il y a peut-être une question de ce côté-ci.

M. Bonnardel : ...je peux y aller rapidement...

Une voix : ...

M. Bonnardel : Comment?

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste quatre minutes, M. le ministre.

M. Bonnardel : Ah! O.K. Je veux faire, peut-être, corrélation... On est la deuxième nation au monde la plus vieillissante après le Japon. Quand on parle de démunis, on parle nécessairement aussi de personnes âgées qui peuvent difficilement se déplacer. Les statistiques démontrent, entre les années 70 et aujourd'hui... il y a moins de taxis aujourd'hui, par habitant, que voilà 40 ans.

Selon vous, est-ce que l'offre qu'on vous donne aujourd'hui est adéquate pour le nombre de gens qui auraient besoin d'être transportés? Donc, ce que je veux dire, grosso modo, là : Il y en a-tu assez? Ou si, demain matin, je ne sais pas, moi, par territoire, il y avait, on va dire, des taxis... Parce que c'est 70 % d'eux qui font le boulot, là. S'il y en avait, je ne sais pas, moi, 150 de plus sur le territoire, est-ce que ces taxis auraient du boulot?

M. Avoine (Marc-André) : Je pense que ce qui est soulevé actuellement, c'est une réalité qui est très urbaine, qui est très peu rurale. Donc, c'est là, je pense, la différence dans ce que vous mentionnez.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Lavolette—Saint-Maurice. Merci.

Mme Tardif : Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Merci beaucoup d'être ici. Merci pour le travail que vous faites, on est conscients du bien que vous faites et on vous aime, donc, voilà.

Mais j'ai retenu que vous aviez une question, une seule question qui vous inquiétait, et c'était finalement par rapport aux normes avec les municipalités et qu'est-ce qu'ils vont devenir, ceux qui ont les contrats avec les municipalités. Et je voulais que vous ressortiez d'ici avec la compréhension que le ministre a bien dit que, notre intention est dans la loi, c'est clair, le choix et la flexibilité pour conserver, pour qu'il y ait encore ces mariages-là... ces maillages-là entre les fournisseurs et les municipalités vont être conservés. C'est notre objectif aussi, tant au niveau de la sécurité que de la qualité des services, tant dans les milieux ruraux que dans les milieux municipaux de plus grandes villes aussi. Donc, merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Oui, M. le ministre.

M. Bonnardel : Je reviens. Vous avez dit, donc, tantôt que, le problème d'offre, on le vivrait ou on le vit plus précisément dans les centres urbains. C'est ça? Vous dites donc : En région, on est assez bien desservi, mais, dans les grandes villes, si l'offre était... quand je dis «meilleure»... pas «meilleure», mais s'il y avait plus de véhicules, il y aurait nécessairement encore plus de gens qui pourraient profiter de ce transport. Est-ce que c'est ça que vous dites?

M. Avoine (Marc-André) : Je pense qu'il n'y a aucune grande ville au Québec qui va nous faire part qu'il n'y a aucun taxi chez eux, mais je peux vous dire qu'il y a plusieurs milieux des MRC, au Québec, qui n'en ont pas du tout, du tout, du tout.

M. Girard (Romain) : C'est même le contraire de ce que vous avez utilisé pour introduire votre question. L'énoncé de M. Avoine, c'est de dire : En région, il y a une pénurie, et elle est flagrante, et elle est inégale d'un territoire à l'autre. Et il y a des agglomérations où les quotas sont atteints et il y a des agglomérations où il y a zéro permis d'émis malgré des quotas importants. Donc, on est dans une organisation gruyère en région.

Donc, les solutions vont donc être adaptées selon les carences qu'il y a dans chacune des régions, et beaucoup de régions vont avoir besoin d'avoir accès à de la concurrence, tout en protégeant, comme vous l'avez dit, Mme la députée de Lavolette, tout en protégeant les acquis là où il y a de la qualité et de la fiabilité, mais il ne faudra pas se priver de la concurrence et des économies possibles des nouveaux modèles de production.

M. Bonnardel : Donc, vous êtes persuadé qu'en enlevant, donc, ces fameuses dessertes, le marché, l'offre et la demande, on va être capable de servir ces MRC, ces régions qui n'en ont pas ou à peu près pas. Vous êtes persuadé que, juste avec ce qu'on va faire dans cette loi, ça va permettre d'ouvrir d'autres opportunités, en tout cas, si je peux le dire ainsi, à ceux qui doivent offrir ce service puis ceux qui en ont besoin nécessairement.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Nous allons poursuivre les échanges avec le député de La Pinière.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, je vais vous demander de me suivre et de rembobiner un petit peu parce que, bien honnêtement, là, je ne suis pas sûr qu'on a tous la compréhension identique de votre situation. Alors, M. Avoine, Mme Auger, vous, vous êtes les deux pieds dedans, on va dire, là. Bon, vous, vous n'êtes pas dedans, mais vous conseillez les gens qui vous accompagnent. Bienvenue, en passant.

Alors, pour qu'on comprenne bien votre fonction, là, vous êtes mandatés par les villes pour donner des contrats?

M. Avoine (Marc-André) : Bien, on est deux cas, en réalité, qui sont très différents, là...

M. Barrette : Bien, moi, j'ai compris que ce n'était pas égal. C'est pour ça... On a tous un petit problème de compréhension, là. Je vais être précis dans ma question pour vous aider à répondre facilement, parce qu'il n'y a pas beaucoup de temps, là. Vous êtes ou non des OBNL, parfois peut-être des OBNL, parfois pas des OBNL. On vous donne, les municipalités, la responsabilité d'organiser et de contracter du transport. C'est correct, ça, ma lecture?

M. Avoine (Marc-André) : Tout à fait.

M. Barrette : Bon. Alors, vous avez cette responsabilité-là sur un territoire donné qui est normalement une ville, une MRC. Ce n'est pas un quartier, évidemment, là. Vous avez cette responsabilité-là, et c'est vous qui signez les contrats.

M. Avoine (Marc-André) : Tout à fait. Donc, on est...

M. Barrette : Vous êtes mandataires des municipalités.

M. Avoine (Marc-André) : Exactement, le terme est juste. Dans certains cas, c'est opéré directement dans la municipalité ou dans la MRC.

M. Barrette : Parfait. Et vous faites à la fois du transport collectif, entendons-nous, ça, c'est des autobus ou des groupes de personnes pas nécessairement à mobilité réduite.

M. Avoine (Marc-André) : Absolument, mais il y a beaucoup de transport collectif qui se fait par taxi quand même.

M. Barrette : Je comprends. Oui, je comprends. On a ça dans Charlevoix, par exemple, la municipalité paie les taxis pour transporter du monde d'une petite ville à l'autre. Ça existe, je l'ai vu, je l'ai même utilisé. Alors, je comprends ça, mais le transport collectif, pour vous, c'est différent évidemment du transport adapté. On s'entend?

M. Avoine (Marc-André) : Effectivement.

M. Barrette : Bon. Et, dans le transport adapté, vous contractez aussi...

M. Avoine (Marc-André) : Tout à fait.

M. Barrette : ...soit une compagnie soit des taxis. C'est bon?

M. Avoine (Marc-André) : Des fois, ça peut être un taxi unique, un propriétaire unique, ou des fois c'est un regroupement de plusieurs taxis.

M. Barrette : C'est correct. Et l'autobus blanc qu'on voit, là, avec le... bon, on s'appelle ça en français, là, le... pas le «lift»... oui, le «lift», là.

M. Avoine (Marc-André) : Plateforme.

M. Barrette : Oui, la plateforme — merci de me rappeler à l'ordre. Avec la plateforme, ça, c'est un contracté. Ce n'est pas vous autres. Vous, là, aujourd'hui, là, vous ne donnez pas le service, vous faites des contrats.

M. Avoine (Marc-André) : Oui, c'est ça. Dans certains cas, les gens, ils opèrent les véhicules, il y a des membres de l'union qui ont des autobus, des minibus, dans certains cas qui ont des taxis. Ça existe dans différentes régions.
• (16 h 40) •

M. Barrette : O.K. Donc, vous êtes dans une situation où vous pouvez être un joueur en soi. Et, vous savez, je fais attention, là, je n'ai pas prononcé le mot «conflit d'intérêts», je ne pense pas que vous êtes en conflit d'intérêts dans un domaine où il y a de la rareté. Ça, on peut dire ça, hein? Il n'y a pas une surabondance d'offres de services ni dans le collectif en zone rurale ni dans le transport adapté. C'est-u correct, ça?

Et vous, essentiellement, si vous êtes dans... Si on regarde Montréal, Montréal, les institutions offrent du transport, mais vous en offrez aussi et vous contractez. Et vous pouvez même, vous-mêmes, être un joueur, O.K.? En région, c'est une autre affaire, c'est plus compliqué. Ça, c'est correct, là, comme lecture? Parce que je vous dis, là, c'est juste pour comprendre la patente. Bon, O.K. Alors donc, là, on sait où on est aujourd'hui. Bon.

Alors, moi, quand je regarde votre mémoire et que je vous écoute, j'ai de la misère à concilier les deux, parce que, quand on regarde le mémoire, il est critique du projet de loi, mais, quand je vous entends, vous êtes plus positifs. Et là j'ai de la misère à suivre. Bon. Alors, je vais essayer de continuer, là, dans l'entonnoir qui m'amène au quotidien, là.

Alors, quelle est la proportion, chez vous, là, tout votre groupe, de transport collectif versus transport adapté?

M. Avoine (Marc-André) : Je vais prendre mon cas d'espèce...

M. Barrette : Bien, globalement, là.

Mme Auger (Patricia) : 58-82. 58 qui font du transport collectif et adapté versus 82 organismes, total.

M. Barrette : O.K. Mais ma question, je l'ai mal posée, à ce moment-là : Quelle est la proportion, si on regarde les courses, qui sont du transport adapté versus du collectif?

Mme Auger (Patricia) : Différent d'un territoire à l'autre...

M. Barrette : Oui, mais globalement, là, vous avez des statistiques, sûrement?

M. Avoine (Marc-André) : Dans le détail, non. Je peux prendre mon cas d'espèce, dans le cas de la MRC Montcalm, 70 % de mon transport collectif est fait en taxi. Dans le cas de mon transport adapté, c'est 15 %.

M. Barrette : 15 %.

Mme Auger (Patricia) : Nous, on est à l'inverse, 30-70. 70% en minibus...

M. Barrette : Vous, là, Mme Auger, vous, vous avez 30 % de votre activité que c'est du transport adapté...

Mme Auger (Patricia) : ...en taxi, et 70 % en autobus, parce que c'est vraiment plus une population condensée.

M. Barrette : Oui, mais ce n'était pas ça, ma question. Ma question, c'est... ce n'est pas la modalité, c'est le volume de transport... Parce que vous êtes des entités différentes, là, hein? Vous offrez un service de transport à du monde, qui ne sont pas les autobus d'une société de transport puis qui ne sont pas nécessairement des taxis classiques, on va dire ça comme ça, parce que c'est des gens qui vont l'utiliser dans des circonstances particulières. Alors, le volume de courses qui est utilisé pour transporter du monde qui a une problématique de mobilité versus transporter du monde parce qu'il n'y a pas de société de transport, c'est quoi, la proportion entre les deux? Dans une journée où il y a 100 transports, il y a combien de transports qui sont adaptés, combien de transports qui sont juste du collectif...

Mme Auger (Patricia) : Dans notre cas, c'est 100 %.

M. Barrette : Pardon?

Mme Auger (Patricia) : Dans notre cas, dans notre région, c'est 100 %, parce qu'on ne fait pas de collectif.

M. Barrette : 100 % quoi?

Mme Auger (Patricia) : 100 % adapté.

M. Barrette : Adapté.

Mme Auger (Patricia) : Oui, on ne fait pas de collectif, étant donné qu'il y a des véhicules, il y a des... Exo est dans notre secteur...

M. Barrette : Je comprends.

Mme Auger (Patricia) : ...puis il y a des CIT. Donc, nous, on se concentre uniquement sur la portion adaptée.

M. Barrette : Puis vous, M. Avoine?

M. Avoine (Marc-André) : Dans mon cas, c'est 50-50.

M. Barrette : C'est 50-50. Puis votre adapté, il est-u majoritairement en taxi?

M. Avoine (Marc-André) : Il est majoritairement en autobus.

M. Barrette : En autobus.

M. Avoine (Marc-André) : Tout à fait.

M. Barrette : Juste par curiosité, pourquoi?

M. Avoine (Marc-André) : C'est l'organisation...

M. Barrette : En fait, à ça, vous pourriez me répondre : Ça adonne de même, mais pourquoi ça adonne de même?

M. Avoine (Marc-André) : C'est souvent l'organisation du territoire, comment c'est fait, historiquement, comment ça a toujours débuté. On a certaines clientèles qui se déplacent beaucoup sur des... puis souvent à horaires assez réguliers. Je pense, entre autres, à la clientèle en déficience intellectuelle qui est transportée du lundi au vendredi, donc c'est toujours pareil ou presque, puis plus le ponctuel au travers ça, qui... Justement, l'industrie nous aide à faire face à tous ces éléments.

M. Barrette : O.K. Est-ce qu'on peut dire, à ce moment-là, que vous êtes dans un environnement où le service est prévisible dans la majorité du temps?

Mme Auger (Patricia) : Oui.

M. Barrette : On peut dire ça? Vous n'êtes pas...

Mme Auger (Patricia) : Prévisible, plus ou moins, là.

M. Barrette : Je dis «la majorité du temps», mais je comprends que ce n'est pas identique d'une place à l'autre.

Mme Auger (Patricia) : C'est ça. C'est sur appel. Nous, ce qu'on appelle... On a des réservations occasionnelles et des réservations régulières. Et, pour ce qui est du régulier, comme Marc-André disait, vraiment, on va avec les travailleurs, les personnes en déficience intellectuelle, ainsi de suite, qui représentent une bonne portion, et la différence, la balance, finalement, ce sont des occasionnels qui vont appeler pour d'autres types de...

M. Barrette : Est-ce que je peux dire, conclure de votre propos que c'est vraiment différent entre la ville et... je ne dirai même pas la banlieue, là, on pourrait même presque dire la banlieue, mais certainement, dans les zones non métropolitaines, c'est un autre univers...

Mme Auger (Patricia) : Oui.

M. Barrette : ...et qu'on peut dire que, région... puis là, là, c'est vraiment un autre univers. C'est correct, ça, de dire ça? Puis je pense qu'on peut dire aussi que le service qui est donné en région, lui, à cause, probablement, de son volume, ça pose un problème, parce qu'on ne va pas avoir des autobus partout, là, puis ça va être pas mal plus du taxi pour les deux, et le collectif et le transport adapté. Ça, on peut... c'est correct, là, si... Vous-mêmes, vous vivez une différence entre le très urbain, disons, puis le pas mal moins urbain, et les régions, et Montréal, Québec.

M. Avoine (Marc-André) : Tout à fait. La nuance que j'apporterais : certaines régions n'ont pas du tout de taxi.

M. Barrette : Oui. Ça, c'est clair.

M. Avoine (Marc-André) : Donc, la situation...

M. Barrette : Ça, on s'entend là-dessus. Bon, ça, ça veut dire que vous avez une grande clientèle pour laquelle vous avez le mandat de contractualiser des services qui sont sur des besoins prévisibles en quantité et en horaire, et cette clientèle-là nécessite, obligatoirement, un niveau de service, donc un niveau de formation, qui est différent du transport de tout un chacun. C'est correct, ça? Je peux quand même m'avancer probablement pour dire qu'il n'y a pas un Uber qui va donner ce service-là, là, hein?

Mme Auger (Patricia) : Pour le moment, non.

M. Barrette : Non. Moi, je dirais même que, pour les prochains moments à venir, ça va être non aussi, là. Ça veut dire que l'enjeu de la formation est important chez vous. Je pourrais même dire qu'il est essentiel.

Bon, vous avez, vous, là, mentionné, là, dans votre mémoire que... Vous dites deux choses dans votre présentation. Vous dites : Bienvenue la concurrence, mais vous dites aussi aujourd'hui qu'il y a une pénurie de ce service-là. La prétention du gouvernement, c'est que la libéralisation, là, va comme, de même, résoudre certains problèmes. Pourtant, vous êtes dans une situation de pénurie. Aujourd'hui, votre marché, techniquement, est ouvert, et vous êtes le donneur d'ouvrage. En étant le donneur d'ouvrage, vous avez le loisir, parce que ce n'est pas le gouvernement qui le règle, vous avez le loisir de négocier des prix qui devraient potentiellement être avantageux pour des nouveaux joueurs. Pourtant, ces nouveaux joueurs là ne se précipitent pas. J'entends ici une voix, derrière mon petit... mon surmoi qui me dit : La concurrence va venir régler ça. Oui, mais elle est déjà là, la concurrence, techniquement. Aujourd'hui, il n'y a rien qui empêche quiconque d'embarquer dans ce service-là. Et vous pourriez même, vous y faites référence dans votre mémoire, voir des situations où se développeraient des monopoles, particulièrement en région. Et un monopole, qu'est-ce que ça fait? Évidemment, ça fait monter les prix. Moi, je reviens un pas en arrière, actuellement, là, ô surprise! c'est ouvert, ce marché-là, puis il n'y a personne qui se précipite dedans. Bon.

Alors là, je vais aller à un point que je veux faire. Demain matin, là, demain matin, la loi est adoptée, O.K., et votre clientèle... Vous, vous êtes là pour gérer des services, là. Vous essayez d'amener du monde pour donner des services, vous êtes un gage de qualité dans votre contrat, il faut une formation, et ainsi de suite. Et, demain matin, là, si le projet de loi a l'effet collatéral négatif de faire disparaître des joueurs, c'est parce qu'il y a du monde qui vont être lésés, et ceux qui vont être lésés, ça va être les citoyens qui en ont de besoin, le monde physiquement ou intellectuellement, ou les deux, mal pris. C'est un risque. Est-ce que vous voyez que ça, c'est possible?

Parce que, là, on postule dans le projet de loi... Parce que c'est toujours ça, tout va bien aller un coup que la loi est adoptée. Mais il est possible que des joueurs disparaissent, particulièrement en région, et que, là, du jour au lendemain, votre

clientèle que vous savez vulnérable soit, à ce moment-là, mal servie, non pas parce que vous n'êtes pas bons, vous êtes quasiment des bénévoles... j'exagère, mais là vous faites quelque chose, vous avez un rôle social qui est très bon, vous faites des pieds et des mains pour organiser un service qui, à la fin, là... Aujourd'hui, il en manque, ce n'est pas parfait, on s'entend, vous l'avez dit. Puis, si jamais l'industrie est à ce point-là perturbée, du jour au lendemain, pendant une période qui pourrait être très longue, ce n'est pas la concurrence qui va le régler. La concurrence, actuellement, elle n'existe pas, puis le marché est ouvert, et là il y aurait des gens qui seraient lésés, là.

Est-ce que le postulat que je fais est raisonnable dans sa possibilité? Puis là je vais le dire différemment. Vous autres, là, demain matin, là, vos joueurs, là, avec lesquels vous contractez disparaissent. C'est-tu une bonne journée pour vous?

M. Avoine (Marc-André) : Ce n'est clairement pas une bonne journée. Le projet de loi, ce qu'il propose aussi, c'est la fin des agglomérations de taxi. J'ai vu dans ma carrière, sur une même rue, être à cheval sur deux agglomérations de taxi, donc, entre le coin de rue sur lequel le client va être déposé. On ne joue pas dans la même game. Ça fait que, justement, ce rôle-là d'avoir de la concurrence, donc d'être en mesure d'aller chercher des services dans une agglomération qui est limitrophe, on va avoir cette possibilité-là maintenant.

• (16 h 50) •

M. Barrette : Parfait. J'accepte l'argument. Puis savez-vous quoi? En quelque part, je vous donne en partie raison, mais ce que vous dites est vrai dans des zones ou des agglomérations à densité suffisante de pourvoyeurs de service. Et là, s'il n'y a pas assez de joueurs dans une région donnée, même dans des zones limitrophes... Dans Charlevoix, la zone limitrophe, là, au nord, on va oublier ça, au sud, elle est trop loin. Alors, je vais parler en langage québécois : à l'est, ils sont trop loin, à l'ouest, ils sont trop loin.

Demain matin, là, si vous êtes dans une zone où le limitrophe n'a pas... Parce que le gain du limitrophe, c'est si à côté il y a assez de monde. Mais ce n'est pas vrai pour tout le Québec. Votre raisonnement, à mon avis, il tient si vous comparez, là — je vais exagérer, là, parce que ce n'est pas le cas — Montréal, Laval. Il n'y a pas de problème, là, le limitrophe, vous allez... On va en prendre un autre, là : Montréal et votre coin, ou Laval, plutôt, vous êtes proche. Mais Saint-Jérôme et Rivière-Rouge, pas sûr que le limitrophe va compenser ça. Val-d'Or puis Rouyn-Noranda, je ne pense pas que ça va compenser. Maniwaki et puis... prenez celle que vous voulez à côté, je ne pense pas que ça va compenser.

Je comprends votre point, là. Je pense que votre raisonnement se tient, mais il n'est pas, à mon avis... puis je vais terminer là-dessus un peu, peut-être, parce que vous allez me répondre, je ne pense pas qu'il s'applique à tout le Québec. Puis je reviens, là, au fait que, globalement, il y a une pénurie de service. Bien, s'il y a une pénurie de service qui est actuellement ouvert au marché, en quoi le projet de loi va vraiment régler ça demain matin, comme ça, magiquement? Et, encore une fois, y a-t-il un risque qu'il y ait des ruptures de service? Moi, je pense que oui. Je vous laisse répondre à ça.

M. Girard (Romain) : Bien là, il ne nous reconnaît pas comme gestionnaires.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Barrette : Non, non, non. Je peux vous reconnaître comme gestionnaires, mais vous n'êtes pas dans l'opération quotidienne.

La Présidente (Mme Grondin) : En terminant, s'il vous plaît, il reste à peine 15 secondes.

M. Girard (Romain) : Absolument. Bien, votre prémisse à l'effet qu'actuellement des acteurs pourraient devenir taxi et que le marché est actuellement ouvert, ce n'est pas fondé. Personne ne peut devenir fournisseur de taxi maintenant. Il ne s'en ajoute pas, il ne s'en est pas ajouté, en milieu rural, depuis 30 ans.

M. Barrette : ...le gouvernement a le loisir de donner des permis, ça, ce n'est jamais dit...

La Présidente (Mme Grondin) : ...s'il vous plaît.

M. Barrette : ...et il ne le fait pas.

M. Girard (Romain) : Il ne le fait pas, et il y a des oppositions de ceux qui en ont pour empêcher la commission d'en émettre d'autres. Bien, voilà.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Nous allons poursuivre les échanges avec Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Bonjour. On le sait, le transport adapté, ce n'est pas très payant, en fait, parce que ça prend de la formation, ça prend des investissements. Et l'industrie du taxi a accepté d'y aller, pas pour s'enrichir, c'est beaucoup parce qu'il y a une régularité dans les revenus, ça leur assure une régularité. Puis ma question... Donc, il n'y a pas tant d'avantages que ça. À un moment donné, j'ai entendu : Il y a des avantages. Mais il n'y en a pas tant que ça à faire du transport adapté.

Avec le projet de loi n° 17, vous n'avez pas peur que, justement, parce que l'offre va s'effriter, il va y avoir plus... c'est-à-dire que ce sera moins rentable d'aller dans le service adapté, surtout si on regarde tous les investissements qui

vont être requis pour être dedans. Est-ce que vous n'êtes pas inquiets qu'il va y avoir moins de stabilité, ce qui est très, très important pour la clientèle vulnérable, moins de stabilité pour les conducteurs, en termes de nombre de conducteurs, de gens... Ce ne sera plus rentable pour eux de continuer dans le transport adapté, alors que les taxis, en ce moment, même avec des revenus moindres, acceptaient d'être dans ce marché-là. Vous n'avez pas... En fait, vous la nommez, cette inquiétude-là, mais je voulais vous entendre. Vous dites que «les conditions instables pour les joueurs actuels pourraient compromettre la capacité d'investissement et de renouvellement de flotte à moyen terme».

M. Avoine (Marc-André) : ...replaçons-nous dans le contexte. Comme gestionnaires d'un service, on est en mesure d'offrir de grands volumes, quand même, de contrats. Effectivement, l'élément qui est mentionné dans le mémoire, vous l'avez soulevé, c'est par rapport à l'arrivée de nouveaux joueurs dans le système, qui peuvent venir compromettre ce qui se fait en dehors des mandats qu'on offre. Donc, prenons un exemple, ça a été soulevé tantôt, là, un gros festival, où est-ce que, là, justement, Uber va être très intéressé à s'implanter, bien, il va cannibaliser ce que... le fournisseur local, qui, lui, assure sa pérennité de service, va y voir une certaine inquiétude. Ça, ça a été soulevé, puis on considère que c'est tout à fait approprié.

Mme Ghazal : ...grande inquiétude, avec le projet de loi n° 17, quand même, pour cette population, parce que moi aussi, je ne la sentais pas, cette inquiétude que vous avez pour cette population vulnérable. Parce qu'on parle beaucoup de l'offre et de la demande, là. Aujourd'hui, c'est fou, dans cette commission, à quel point on a parlé de l'offre et de la demande... va tout régler puis va tout stabiliser, là, la main invisible. Mais, en fait, ce qui est important dans le transport adapté, ce n'est pas la quantité, c'est aussi la qualité du service qui est offert à ces gens-là qui en demandent beaucoup plus que le client régulier, là.

M. Avoine (Marc-André) : C'est indéniable, on l'a souligné, on l'a mentionné, la qualité demeure un élément essentiel.

Mme Ghazal : La qualité des investissements, c'est du professionnalisme, c'est... Mais, avec ce projet de loi là, c'est fini pour la qualité, au moins à moyen terme.

M. Avoine (Marc-André) : Non. Je n'irais pas jusqu'à mentionner ça, là, que c'est fini à moyen terme. Je pense qu'au contraire on reconnaît qu'il y a un service de qualité qui est offert. Ça va continuer d'être fait. Ça permet de pallier à certaines lacunes qu'on a identifiées, les difficultés, l'absence, parfois, certains monopoles, d'ajouter différents éléments. Puis ce n'est pas vrai, parce qu'il y a un monopole dans une région, que c'est uniquement parce qu'il n'y a pas place à une autre entreprise qui rentrerait dans le marché. Dans certains cas, c'est que les permis sont...

Mme Ghazal : ...de qualité de service offert à cette clientèle vulnérable.

M. Avoine (Marc-André) : Pour nous...

La Présidente (Mme Grondin) : En terminant, s'il vous plaît.

M. Avoine (Marc-André) : Vous soulignez une clientèle vulnérable. Pour nous, c'est une clientèle, oui, effectivement, qui est vulnérable, mais qui doit avoir le même service que n'importe quel autre membre de la population. Ça, c'est essentiel.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Nous allons terminer nos échanges avec le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci beaucoup. Merci pour votre présentation. J'apprécie particulièrement le fait que vous insistiez sur la qualité du service. C'est tout à votre honneur. C'est particulièrement important quand on fait affaire avec des personnes vulnérables. Vous avez parlé de la clientèle du transport adapté, on a tendance à penser que c'est des gens à mobilité réduite, alors que la clientèle est beaucoup plus vaste. Il y a des personnes vulnérables avec des déficiences intellectuelles, et ainsi de suite.

J'aimerais que vous commentiez davantage la question des MRC où il n'y a pas de service actuellement. Comment est-ce qu'un projet de loi comme celui-ci... Si d'opérer un taxi aujourd'hui, ce n'est pas rentable, comment pouvez-vous imaginer que ça devienne rentable pour un taxi de s'implanter là où il ne l'a pas fait avant d'avoir la concurrence d'Uber, par exemple?

M. Avoine (Marc-André) : On l'a un peu mentionné en fin de mémoire, justement, là. Donc, il nous plaît d'imaginer que, pour des milieux peu denses et inintéressants aux entrepreneurs, le milieu municipal sera en mesure de répondre aux besoins. L'article 194, entre autres, est un des éléments importants. Il rouvre la porte à ce que le milieu municipal puisse se prendre en charge et assurer une desserte adéquate, autant en transport collectif qu'en transport adapté.

M. Arseneau : Donc, à ce moment-là, ce n'est pas le libre marché, c'est tout le contraire. C'est une intervention municipale qui va pouvoir pallier à la déréglementation qu'on met en place. Parce que, s'il y a des endroits où ce n'est

pas desservi, on pense que ça va être encore moins facile à desservir. Lorsque le petit potentiel de taxi, de transport taxi, va être offert peut-être par certains conducteurs affiliés à Uber, Lyft et compagnie, donc ce sera encore moins attrayant pour les taxis.

Est-ce que ce n'est pas possible aussi que, là où ils arrivent à peine à faire leurs frais, ce soit justement cette concurrence-là qui les fasse tomber? Est-ce que vous n'avez pas peur, en fait, que certaines régions déjà desservies ne le soient plus par le taxi? Donc, on augmente le problème dans certaines MRC, dont la mienne, où je sais d'avance que la difficulté à faire leurs frais aujourd'hui, avec l'arrivée de nouveaux joueurs, va les faire quitter le marché, d'autant plus que certains d'entre eux ont encore une hypothèque à payer dont on ne veut pas compenser la perte.

M. Avoine (Marc-André) : La question est pertinente. On l'a nommé, on l'a mentionné, mais c'est clair qu'il y a un besoin, à l'heure actuelle, pour transporter de façon publique, disons-le comme ça, des gens. Le besoin, il est là, il va rester là. Puis je demeure persuadé que le phénomène, peut-être Uber ou autres, en région, en tout cas... Jusqu'à maintenant, je ne sais pas si... je n'ai pas entendu parler qu'il y avait tant de phénomènes comme ça en région à l'heure actuelle.

M. Arseneau : Mais vous mentionnez quand même que deux calibres de fournisseurs, là, ce n'est pas votre modèle idéal. Uber et autres services apparentés ne viendront pas vous rendre service ou soulager la pénurie que vous vivez dans certains endroits. C'est ce que je comprends. Est-ce que je comprends bien?

M. Avoine (Marc-André) : Dans la mesure où est-ce que... Peut-être, qu'ils vont être en mesure. Honnêtement, on ne le sait pas. Mais, dans la mesure où on a un service de qualité, la formation, vérification d'antécédents judiciaires, c'est tous des éléments qui, justement, nous permettront d'assurer le service de qualité.

• (17 heures) •

M. Arseneau : Y compris pour les chauffeurs des nouvelles plateformes, c'est ce que vous nous dites, s'ils avaient la formation, et tout ça.

La tarification dynamique pour des personnes qui font du transport adapté, personnes souvent vulnérables, pas seulement sur le plan physique ou intellectuel, mais sur le plan financier...

La Présidente (Mme Grondin) : Je vous invite à conclure, s'il vous plaît.

M. Arseneau : Déjà?

La Présidente (Mme Grondin) : Oui.

M. Arseneau : Je pensais que j'avais...

M. Avoine (Marc-André) : Par la nature de notre rôle puis de la façon qu'on opère, c'est des contrats, donc tout ce qui est question de tarification dynamique, application mobile ne s'applique pas ou pratiquement pas dans notre cas, bien qu'on serait très heureux de faire des avancées technologiques dans plusieurs régions.

La Présidente (Mme Grondin) : M. Avoine, Mme Auger, M. Girard, merci beaucoup pour votre contribution.

La commission ajourne ses travaux jusqu'au jeudi 18 avril, après les affaires courantes, où elle entreprendra un autre mandat. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 17 h 1)