



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-HUITIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 2 octobre 2008 — Vol. 40 N° 51

Consultations particulières sur le projet de loi n° 96 — Loi
modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi (2)

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	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
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur 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 2 octobre 2008 — Vol. 40 N° 51

Table des matières

Auditions (suite)	1
Association lavalloise pour le transport adapté (ALTA)	1
Alliance des services de transport adapté du Québec (ASTAQ)	11
Regroupement des limousines du Québec	20
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)	29
Travailleurs autonomes du Québec, section Taxi (FTQ)	39
Mémoires déposés	49
Remarques finales	49
M. Stéphane Bergeron	49
M. Janvier Grondin	50
Mme Julie Boulet	50

Autres intervenants

M. Lawrence S. Bergman, président

M. Tony Tomassi

M. Sébastien Schneeberger

M. Luc Ferland

- * M. Éric Fortin, ALTA
- * M. Claude Martin, ministère des Transports
- * Mme Micheline Martel, ASTAQ
- * M. André Beaudry, idem
- * M. Claude Boulet, Regroupement des limousines du Québec
- * M. Jean-Noël Quessy, CPCDIT
- * M. Daniel Bouchard, idem
- * M. Mario Sabourin, Travailleurs autonomes du Québec, section Taxi (FTQ)
- * Mme Louise Lefebvre, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 2 octobre 2008 — Vol. 40 N° 51

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 96 — Loi
modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi (2)**

(Neuf heures trente-quatre minutes)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, ayant constaté qu'on a un quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 96, Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Gonthier (Mégantic-Compton) est remplacée par M. Tomassi (LaFontaine); M. Diamond (Marguerite-D'Youville) est remplacé M. Grondin (Beauce-Nord); et M. Deslières (Beauharnois) est remplacé par M. Bergeron (Verchères).

Auditions (suite)

Le Président (M. Bergman): Merci. Alors, collègues, on reçoit, ce matin, trois groupes. On commence avec l'Association lavalloise pour le transport adapté. Alors, bienvenue.

**Association lavalloise pour
le transport adapté (ALTA)**

M. Fortin (Éric): Merci.

Le Président (M. Bergman): Vous avez une période de 15 minutes pour faire votre présentation, suivie d'une période de 45 minutes d'échange avec les membres de la commission. Alors, s'il vous plaît, vous vous identifiez. Et le micro est à vous pour commencer votre présentation de 15 minutes.

M. Fortin (Éric): Merci. Mon nom est Éric Fortin. Je suis le directeur général de l'Association lavalloise pour le transport adapté. Donc, je voudrais, dans un premier temps, vous remercier, vous, les commissaires, qui avez bien accepté de me recevoir à titre de représentant de l'Association lavalloise pour le transport adapté.

Je suis présent ici, ce matin, car nous croyons que le projet de loi n° 96 aura une incidence importante sur le territoire de Laval, et nous souhaitons apporter quelques questionnements à la commission afin de voir comment celle-ci peut apporter quelques modifications à la loi avant son adoption. Nous vous avons fait parvenir un mémoire qui sera présenté, les 23 et 24 octobre prochains, à la Commission des transports du Québec afin de voir l'éventualité de l'arrivée d'un deuxième intermédiaire à Laval. Je n'ai pas l'intention d'en faire la lecture, mais il a été mis à votre disposition afin que vous puissiez prendre et comprendre la situation qui se vit à Laval, vous permettant

ainsi de comprendre mieux le questionnement qui vous sera apporté ce matin. Par contre, nous y ferons peut-être référence dans ce présent exercice de questionnement. Le fait que la loi n° 96 apporte plusieurs pistes de solution face à notre problématique locale... nous désirons donc s'assurer que les éléments qui seront inclus dans cette loi faciliteront l'arrivée possible et la mise en place de ce second intermédiaire.

Donc, on peut dire ici que l'ALTA est en accord avec l'ensemble des modifications qui sont apportées à la loi tout en ayant certaines interrogations que nous tenons à préciser dès maintenant.

Donc, dans le premier paragraphe, entre autres, de la note explicative, O.K., il est fait mention de quantité, si le nombre de permis «est suffisant», et là mon questionnement face à ça est: Comment sera évalué le nombre suffisant de permis sur un territoire donné? Et là on peut peut-être référer à mon mémoire où, nous, en conclusion du mémoire, à la page 10, nous faisons une dénotation des éléments qui sont importants à considérer pour la problématique de Laval tout au moins, où on parle d'une croissance démographique qui passe de 236 000 à 382 000 en 2008, entre 1973 et 2008. On parle d'une croissance de la population vieillissante qui va passer de 12 % en 2007 à 22 % en 2025. On parle également d'une croissance du nombre de déplacements importants par rapport aux déplacements en taxi. Depuis six ans, il y a eu une croissance de plus de 50 % du nombre de déplacements. On a également une stagnation de nombre de permis depuis 1973, et c'est là probablement l'enjeu majeur qui se joue pour nous à l'intérieur de ce projet de loi parce que les éléments essentiels sont liés à des permis restreints qui jusqu'à maintenant ont toujours été dénotés par rapport à des taxis-vans adaptés ou des taxis accessibles.

Également, on considère, après des études faites chez nous, une croissance des retards en temps et en nombre et une croissance des refus de déplacement. Et là on ne parle pas juste de notre clientèle en transport adapté, mais on parle également d'une enquête qu'on est en train de mener actuellement, auprès de deux autres... deux autres enquêtes que nous menons: une auprès de gens, directement dans les centres d'achats, et une autre, à l'intérieur du journal, qui a été présentée au *Courrier Laval*, où on invite les gens à nous dénoter les difficultés qu'ils ont en transport. Et un des éléments qui ressort, c'est effectivement qu'il y a une difficulté à avoir un véhicule dans des délais de 30 minutes à 45 minutes, après les appels ou après les temps d'attente, lorsqu'on est en transport adapté. Et sur les rapports qu'on a, par rapport à la STL, on dénote également, dans les résolutions de plaintes, qu'il y a plus de 20 % des plaintes qui sont dues à des manques de véhicules ou surcharges de travail pour le véhicule qui a été attaché à une course, ce qui les amène à des retards importants.

Donc, comment fera-t-on dans le projet de loi pour calculer cette évaluation du nombre de permis manquants? C'est un des questionnements que j'ai.

Par rapport au troisième paragraphe de la note explicative donc, avant de vous poser la question, je me permets de définir deux types de taxis différents, c'est-à-dire la licence de taxi régulier, qu'on considère généralement comme une berline, une voiture familiale ou fourgonnette dont l'empattement est d'au moins 261 cm et pouvant déplacer des gens de façon privée ou par transport collectif, incluant les personnes transférables en transport adapté; et, le deuxième type de taxis, on parle de taxis accessibles ou taxis adaptés qui sont généralement une fourgonnette dans laquelle on installe des équipements technologiques qui permettent l'accès à au moins deux fauteuils roulants, à l'intérieur du véhicule, qui devront être attachés par des courroies au sol.

● (9 h 40) ●

Le taxi peut également servir, dans le cas de transport collectif, à des personnes transférables ou à mobilité réduite, et ce, malgré que le fait que le client ne soit pas nécessairement confortable lorsqu'elle doit entrer ou sortir du véhicule qui est souvent surélevé.

Donc, dans le présent projet de loi, l'accent est dirigé vers l'ouverture ou l'augmentation du nombre de permis restreints sur un territoire donné. Par contre, comme le permis restreint a toujours été rattaché à la catégorie taxi adapté que nous venons de décrire plus haut, il est faux de penser qu'en augmentant uniquement le nombre permis restreints sur un territoire nous pourrions résoudre le problème du nombre de taxis nécessaires sur un territoire, comme c'est le cas à Laval, car le type d'utilisateur le plus en croissance actuellement en transport adapté est une clientèle vieillissante qui n'est pas nécessairement avec un fauteuil roulant. Ma question est donc: Peut-on penser, alors, que des personnes voulant effectuer seulement du transport de personnes handicapées peuvent le faire dans le cadre de véhicules de taxi régulier mais avoir un permis restreint? Ce qui nous amènerait, par exemple, à avoir une Chevrolet Impala où le propriétaire ferait uniquement des déplacements de transport de personnes handicapées.

Je continue avec le cinquième paragraphe de la note explicative relié également au point 14 de votre projet de loi. Selon ma compréhension du présent texte de loi, j'aimerais qu'on me confirme que finalement le décret sur le nombre de permis maximum passera d'un pouvoir lié au ministère des Transports vers la Commission des transports du Québec, si le présent projet de loi est accepté. Dans le sixième paragraphe de la note explicative relié au point 34.1, il est spécifié que l'intermédiaire doit remettre pour approbation une liste des règlements et l'éthique qui seront appliquées chez l'intermédiaire et auprès des propriétaires de taxi. Ma question est: Peut-on penser que, de là, dans ce rapport qui est demandé aux intermédiaires, on inclut une liste de la stratégie de formation que l'intermédiaire compte appliquer face au titulaire de permis de taxi oeuvrant à contrat chez lui, tout ça pour permettre justement une meilleure formation des chauffeurs face à une réalité que souvent les chauffeurs ne comprennent pas lorsqu'ils transportent un usager en transport adapté? C'est complètement différent d'un usager qui est sur le transport privé.

Je passe maintenant à la page 7 du projet de loi. On fait référence à la suspension ou la révocation d'un permis d'intermédiaire donc dans la dernière section,

dans le 34.2, le point 1, en fin de page. Donc on fait référence à la suspension ou à la révocation d'un permis d'intermédiaire face à des pratiques compromettant la sécurité des usagers. Et là je vais faire part de nos statistiques chez nous, parce que chez nous on a pris le temps, depuis trois ans, de mettre en place un système de plaintes qui permet à nos usagers à la fois de donner leurs plaintes à la STL, mais, nous, on en fait également une réserve chez nous pour pouvoir être en mesure de s'adresser à la société de transport et parler des éléments qui se vivent et qu'on n'a pas toujours conscience. Si on fait juste prendre le cas de la société de transport, actuellement on a un excellent partenariat avec la Société de transport de Laval à ce niveau et par contre on peut découvrir, O.K., qu'il y a différents irritants qui existent actuellement.

Et là je vous invite, si vous avez le rapport du mémoire, à aller dans les statistiques qui sont en fin de... Il y a six pages de statistiques qui comprennent les années 2005 à 2007. L'année 2008 ayant été traitée directement avec la STL, nous n'avons pas les mêmes données, donc nous avons beaucoup moins de plaintes parce que, les gens, maintenant on les invite à s'adresser d'abord à la STL, et ceux qui veulent en faire mention peuvent s'adresser à nous pour loger la même plainte qu'on pourra confronter par la suite à la STL. Et là, si on regarde certains irritants qui existent, on va dans la section B.01, Discussion au cellulaire, donc, quand on parle de niveau de sécurité, pour moi une personne qui est constamment au téléphone, O.K., du début de son déplacement jusqu'à la fin de son déplacement pour parler au téléphone n'est pas une forme de sécurité pour l'utilisateur d'une part parce que l'utilisateur, ne comprenant pas ce qui se dit souvent parce qu'on a des personnes de langue étrangère, entend donc des sons souvent qui sont irritants, parce que la personne peut être très, dans sa discussion... être bien enjouée, mais la façon que c'est prononcé, souvent c'est reconnu comme un irritant pour la personne, et l'utilisateur ne se sent pas en sécurité.

Relativement à la Sécurité à bord, avec B.04; B.02, Conduite imprudente; B.10, Abandonne le client seul; ou H.04, Manque de place, pour nous ce sont tous les éléments de niveau de sécurité des usagers, O.K., et il est fait mention également que nos usagers, de façon presque systématique, lorsque les usagers sont à trois dans une Honda...

Une voix: ...

M. Fortin (Éric): Oui.

Le Président (M. Bergman): Vous avez cinq minutes.

M. Fortin (Éric): C'est bien. Donc, lorsqu'ils sont trois dans une automobile Honda Civic, je vous engage, vous tous qui êtes ici, de prendre trois de nous autres et de nous installer à l'arrière d'une Honda Civic et d'essayer de s'attacher, et là vous allez découvrir que, nous, on peut peut-être y arriver en se tassant puis en se déplaçant, O.K.? Mais là il faut comprendre qu'on est en train de déplacer des gens en transport adapté qui ont des mobilités réduites, donc, souvent, une difficulté à la hanche, une difficulté même à lever un bras, O.K.?

Donc, quand on est trois dans une Honda, ce n'est pas possible, et pourtant la moitié de la flotte chez nous sont des véhicules sous-compactes. Je pense qu'il va falloir penser... O.K.? Et là ma question est: La notion de sécurité pouvant être très large, peut-on penser avoir une description plus claire dans la loi, à ce niveau?, une deuxième question étant: Est-ce que cette notion de sécurité peut être également applicable non seulement au niveau de l'intermédiaire, mais également au niveau des propriétaires ou chauffeurs de taxi? Parce que, malgré le fait qu'on loge une plainte auprès de la STL, l'impact qu'on a vis-à-vis une coopérative qui est l'intermédiaire ne se rend pas à l'impact qu'il devrait être si on avait des chauffeurs privés, O.K.? Donc, il n'y a pas d'emprise face à l'impact qu'on peut donner, face à une plainte qui a été logée parce qu'il y a trop de niveaux avant que la plainte ait une action à faire.

Donc, pour terminer, de plus, comme la loi l'indique, le nombre de passagers d'un véhicule... Excusez-moi. Donc, dans le cadre de la sécurité, que nous mentionnons, ma question est donc: Dans le cadre de la sécurité que nous mentionnons plus haut, est-il possible de croire qu'un jour la loi tiendra compte des besoins particuliers face à l'espacement en transport adapté en taxi ou prévoirons-nous d'éliminer les sous-compactes des groupes de véhicules pouvant effectuer le transport adapté collectif? Et là je ne dis pas que nécessairement tous les taxis Honda doivent être éliminés mais qu'on ne considère plus ces véhicules-là comme des véhicules disponibles pour le transport adapté.

Voilà les éléments que je voulais apporter à la commission.

Le Président (M. Bergman): Merci. Merci pour votre présentation. Mme la ministre, pour un bloc de 17 minutes.

Mme Boulet: Alors, bonjour, M. Éric. Si vous me permettez, je vais vous appeler M. Éric, vous avez vraiment l'air très sympathique. Alors, merci d'être là, avec nous, ce matin.

Non, mais je suis très heureuse de vous voir ce matin, pas nécessairement pour me rattacher à la loi, parce que je pense que vous êtes venu nous faire part d'une dynamique ou d'une situation qui est beaucoup plus large que la loi. Et je tiens à vous dire que j'ai beaucoup de collègues à Laval — ce sont tous des collègues du côté ministériel — et qui m'ont fait part dernièrement, là, des problématiques de desserte de taxi sur le territoire de Laval. Alors, on est très conscients du problème. On me dit que, là, on a ajouté des GPS, que ça devrait aider, à tout le moins, ceux qui en ont déjà, des permis, de pouvoir se retrouver et d'arriver à la personne, là, le plus rapidement possible, que, un, ça, ça devrait être aidant; et, deux, je pense qu'on travaille aussi avec la Commission des transports du Québec pour trouver en fait un deuxième — comment vous dites ça, là? — mais un deuxième organisme...

Une voix: Intermédiaire.

Mme Boulet: ...intermédiaire qui pourrait offrir les services. Donc, c'est à l'étude actuellement, à la Commission

des transports, et vous appuyez cette démarche-là, là. Alors, je pense que là-dessus, là, si tout ça fonctionne bien, on devrait... la Commission des transports est très sensible également à cette situation-là.

Vous avez relevé des choses qui me semblent tout à fait pertinentes. Moi, je vais faire deux, trois points puis je vais laisser M. Martin parler, parce que, votre affaire d'empatement, là, il faut faire quelque chose. D'après moi, là, ça fait tout son sens. Et, si on est capable de mettre ça, des critères ou des règles qui disent: Bien, le véhicule, à l'extérieur, il mesure tant, mais c'est quoi, l'espace intérieur, puis est-ce qu'on est capable d'y asseoir des personnes, là?, alors je pense que c'est très pertinent comme commentaire. Vous avez parlé d'inclure, dans le code d'éthique, une stratégie de formation, savoir comment chaque organisme prévoit former finalement son personnel. On sait qu'on a passé un décret dernièrement puis qu'on a jusqu'en... C'est en 2011, M. Martin?

Une voix: ...

Mme Boulet: Ils ont jusqu'en 2011 pour former l'ensemble de tous les chauffeurs de taxi. Maintenant, c'est vrai, et sincèrement je pense que ça pourrait être obligatoire d'inclure un échéancier ou un calendrier de formation. Et ça, sincèrement j'en prends bonne note. Puis on va le demander, à ce que ce soit inclus dans le code d'éthique, alors, pour leur personnel, s'ils ont une centaine de chauffeurs ou une cinquantaine, dans quelle échéance ils prévoient que ces gens-là vont pouvoir être formés.

● (9 h 50) ●

Parce que, vous avez tout à fait raison, et je le disais hier, on ne pourrait pas demander à nos 8 000 chauffeurs de taxi... Même s'ils ont la formation, ils ne sont pas tous faits pour faire du transport adapté, hein? Ça dépend de la personnalité des gens, de leur tempérament. Parce que c'est une clientèle particulière et à laquelle il faut accorder une attention particulière, des soins particuliers, et c'est plus long, des fois. Donc, ça prend vraiment quelqu'un qui veut le faire par choix, par goût et parce qu'il a un intérêt pour ce genre de clientèle là. On ne peut pas obliger tout le monde à faire ça, je pense qu'on serait très mal desservi.

Alors, qu'ils aient tous la formation, on en convient. Maintenant, je pense qu'il faut qu'il y ait une volonté, de la part d'un chauffeur en particulier, de dire: Moi, c'est une clientèle qui m'intéresse, et je veux offrir ce type de service là. Alors, la stratégie de formation, je vous le dis, on va le demander, à ce que ce soit inclus dans le code d'éthique.

M. Fortin (Éric): Excellent.

Mme Boulet: Vous avez parlé de l'utilisation du cellulaire. Alors, ils n'ont pas compris, eux, qu'il y avait une loi.

M. Fortin (Éric): J'aimerais quand même préciser quelque chose.

Le Président (M. Bergman): M. Fortin. Est-ce que vous avez complété?

Mme Boulet: Oui. Bien, ça va, il peut... Oui, ça va, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): M. Fortin.

M. Fortin (Éric): Oui. Excusez-moi. Simple-ment quand même mettre un bémol sur ça. Quand je parle de l'utilisation du cellulaire, je ne dis pas qu'ils ont le cellulaire comme ça, là — ils peuvent très bien avoir un Bluetooth — O.K., mais ça reste quand même que l'utilisation qui en est faite, pour moi elle est abusive. Je suis bien d'avis que le cellulaire doit servir, au niveau professionnel, à l'industrie du taxi. C'est-à-dire que j'ai quelqu'un qui m'appelle, qui me passe une commande: Peux-tu venir me chercher? Ça, ça ne prend pas le déplacement de 45 minutes.

Moi, où j'en suis dans la demande que je fais par rapport au cellulaire, c'est celle de dire: Mon usager part, et j'ai des chauffeurs de taxi qui négocient leurs prix de leurs prochains véhicules lorsqu'ils font des déplacements avec des personnes handicapées. Je ne considère pas que c'est un travail professionnel. Moi, si j'étais devant mon ordinateur toute la journée, comme directeur de l'ALTA, je ne suis pas sûr qu'on considérerait que je fais mon travail professionnel, et c'est de ça que je parle lorsque je parle de cellulaire, de la problématique du cellulaire. L'industrie ne se promène pas avec son cellulaire dans les mains, mais la façon qu'elle a de l'utiliser est problématique autant pour la sécurité des gens que le contenu qui n'y est pas nécessairement décodable et qui peut être interprété comme: Il est fâché, c'est-u contre moi? Je ne le sais pas, ce qui se passe, et donc je me sens insécure.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. Martin me dit qu'il y a un colloque pour le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie et que c'est un élément qu'on pourrait leur amener et leur demander.

Parce qu'évidemment, au niveau de la loi, c'est peut-être plus difficile et au niveau du contrôle aussi, mais je pense qu'on pourrait les sensibiliser à cette problématique-là, là, à cette situation-là. Je pense qu'on pourrait leur dire: Écoutez, que ça serve pour le travail. C'était l'objectif d'ailleurs de la loi, de permettre, parce qu'on sait qu'il y en a que leur travail nécessite finalement qu'il y ait un lien, sauf qu'évidemment on peut leur demander que... En fait, je pense qu'en tout respect pour les usagers qu'ils transportent ce serait important de limiter les conversations téléphoniques à des conversations qui se rattachent à leur travail. On peut le demander. Regardez, je pense que ce serait important de le dire. Et j'imagine que ça changerait, ça améliorerait de façon, en tout cas je l'espère, significative la dynamique.

Vous avez parlé d'espacement, et là-dessus je trouve que c'est un point très intéressant également, mais je vais laisser M. Martin, il va peut-être faire le tour un petit peu de tout ce que vous avez dit Mais je suis contente. Puis vous connaissez bien M. Martin, M. Éric, hein? Puis M. Martin, c'est quelqu'un qui va nous quitter prochainement. On est très malheureux de ça. Et je pense qu'il est très apprécié de l'ensemble des organismes qu'il dessert ou qu'il côtoie au quotidien parce

qu'il fait un excellent travail, mais je vais le laisser apporter des précisions sur des éléments que vous avez soulevés, si vous me permettez.

Le Président (M. Bergman): Alors, je reconnais Claude Martin, directeur de la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports. M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, M. Fortin, plusieurs éléments que je voudrais soulever.

Peut-être tout de suite enchaîner sur la question de l'empatement. C'est un élément qui nous a été soulevé à plusieurs reprises, et nous, on travaille beaucoup effectivement pour que ce soit facile au niveau du contrôle sur l'empatement. Ce que, nous, on va essayer de regarder, c'est vraiment, là, la capacité intérieure du véhicule parce qu'on a des véhicules assez luxueux et qui ne rencontrent pas la norme; et l'inverse. Et c'est une surprise à chaque année, lorsque les fabricants font une bagnole, de s'apercevoir que... Par exemple, il y a quelques années, une Camry n'était pas admissible au transport adapté — c'était un peu particulier — alors qu'il y a des véhicules d'un gabarit plus petit. Donc, on va regarder à nouveau. Un élément qu'on pourrait peut-être regarder puis que les gens oublient — ça, c'est un minimum qu'on exige dans la réglementation: ce que je me demande, c'est si on ne devrait pas, avec les sociétés de transport, pour ceux qui veulent signer des contrats de transport adapté, d'avoir une exigence sur les types de véhicules.

Et ça, c'est peut-être une avenue encore peut-être, plutôt que de mettre un problème à l'ensemble, d'aller cibler et échanger, par exemple, avec l'ATUQ ou même avec un CPDIT sur la possibilité de définir un certain nombre de véhicules qui, pour les personnes handicapées, offriraient, là, une capacité plus intéressante à ce niveau-là. Je me souviens d'avoir eu un sous-ministre qui avait l'impression de faire du yoga dans certains des véhicules, là, qu'on avait admis à l'époque. Pour ne pas la nommer, c'est l'ancien modèle de Jetta qui était incroyable. Ça avait l'avantage de ne pas dépenser beaucoup d'essence mais pas de transporter beaucoup de personnes aussi. Et ça, je pense qu'on pourrait échanger.

Le CPDIT a un colloque à Saint-Jean. Probablement que je serai présent. Si ce n'est pas moi, quelqu'un de mon équipe; on parlera sûrement de la question du cellulaire. À titre d'usager du transport par taxi, j'ai eu l'occasion.. Et, surtout dans le cas de Laval, si on va vers le GPS, normalement ça devrait réduire l'obligation d'utiliser le cellulaire. Je pense qu'on va avoir une occasion d'en discuter. Un élément où j'aimerais avoir plus d'informations, c'est que traditionnellement, au niveau des permis pour desservir les personnes handicapées, on a souvent fait appel aux fameux taxis spécialisés, donc adaptés. Ce que je comprends, et la lecture que vous faites, c'est qu'actuellement, en tout cas pour Laval — et on peut le mesurer ailleurs — votre prétention, c'est de dire: On aurait besoin également de berlines.

Donc, la nouvelle entreprise d'intermédiaires spécialisés dans le transport adapté... donc on ferait appel à des gens qui décident dès le départ qu'ils en font une spécialité, vous le verriez avec les deux types de véhicules à l'intérieur.

Une voix: Absolument.

Le Président (M. Bergman): M. Fortin.

M. Fortin (Éric): Excusez-moi. Donc, oui, effectivement c'est là où on pense l'intérêt de la nouveauté avec le deuxième intermédiaire, c'est qu'ils ont la prétention de vouloir, d'abord et avant tout, servir la clientèle de personnes handicapées. Mais, je me dis, si on leur offre uniquement l'opportunité de taxis adaptés, on n'aura pas la chance de pouvoir travailler sur de longues échelles avec nos sociétés de transport, parce qu'il y a une clientèle énorme qui ne veut pas être déplacée en véhicule de caravane parce que j'ai des gens qui ont de la misère à se lever à 15 cm ou 20 cm les pieds. Donc, la caravane ne serait pas la solution idéale, alors qu'avec le concept de la berline dédiée au transport adapté nous aurions là une opportunité de voir ces gens-là être desservis comme ils sont actuellement avec un permis régulier, mais où, là, on met vraiment l'emphase à dire: Voilà l'opportunité de mettre une industrie qui veut desservir cette clientèle-là et qui va lui donc offrir le meilleur dans les types de véhicules, parce qu'ils sont conscients, pour les avoir approchés, que justement ils ne veulent pas avoir de Honda dans leurs parcs de véhicules.

Et l'autre aspect, c'est qu'on va tenir compte justement d'un empattement ou d'un espace intérieur qui va permettre la convenance des gens pour être bien à l'aise, O.K.? Mais effectivement, dans le cadre de ça, ce serait d'émettre la possibilité de permis restreints non plus juste aux taxis accessibles, mais également aux taxis réguliers, ceux qui ont des berlines.

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): Très intéressant. Je pense qu'on fait un peu la même lecture.

Une autre question qui a été soulevée hier, c'est la disponibilité. Lorsque j'entends vos propos... on parle beaucoup du transport adapté fait avec la société de transport. Une autre des choses aussi — je voudrais peut-être vous entendre là-dessus; il y a des gens qui ont quand même les moyens, qui voudraient aller au cinéma à l'heure qui leur convienne. Est-ce qu'au niveau d'une entreprise semblable, au niveau des heures de service, parce que ça a été soulevé hier, des gens qui se spécialiseraient dans ce niveau-là, est-ce que vous avez eu des représentations sur la disponibilité?

M. Fortin (Éric): Je vous dirais qu'il y a un intérêt à Laval. Il y a un projet qui existe actuellement, à Montréal, de transport collectif dans des résidences.

Et donc j'ai l'association de l'AQDR qui nous ont approchés récemment, nous disant: Comment on peut travailler avec l'ALTA pour mettre en place ce type de processus qui permettrait, par exemple, à une résidence de dire: Nous, on part en groupe, on a donc de besoin de trois, quatre véhicules, mais on a les moyens de se payer un véhicule? Et ce qu'on voit, c'est qu'effectivement, actuellement, dans notre population on a un manque de véhicules lorsqu'on arrive dans des heures critiques, O.K.? Donc, si on est capable de mettre en place un intermédiaire qui offre un service spécialisé vers la clientèle vieillissante, vers le transport collectif, pas nécessairement rattaché à nos sociétés de transport... Je discutais récemment avec une personne à l'agence de

santé chez nous, O.K., qui nous disait: Actuellement, Co-op Taxi nous a avisés que, pour des traitements de dialyse, on aurait probablement une incapacité de vous desservir à certaines heures parce qu'il ne nous reste plus de véhicules, O.K.? Même, on ne parle même plus, là, de notre transport relié aux sociétés de transport, on parle de l'agence, on parle de personnes au privé.

Donc, c'est ce qu'on est en train de découvrir avec la nouvelle enquête qu'on fait actuellement, qu'on pourrait apporter des chiffres plus clairs et qui pourront vous être émis dans le futur proche. Donc, probablement avant la commission, nous aurons tous les chiffres de ça, O.K.? Et j'ai d'ailleurs, éventuellement, des lettres qui démontrent des besoins particuliers dans le privé.

● (10 heures) ●

Le Président (M. Bergman): M. Martin, il vous reste quatre minutes.

M. Martin (Claude): Très bien. Et vous aviez un peu devancé mon autre question. Parce que très souvent on nous parle du transport pour les personnes handicapées. Un volet qui ne cesse de grandir aussi, c'est tout l'aspect, je dirais, médical. Est-ce qu'à l'intérieur justement, est-ce qu'il y a des contraintes? Au niveau de vos clientèles, est-ce qu'on verrait d'un bon oeil que la même entreprise fasse à la fois... parce qu'on sait que, dans certaines régions au Québec, on distingue le médical du transport adapté. Et tout le monde comprendra bien qu'une personne handicapée, ce n'est pas quelqu'un qui est malade, c'est un transport collectif. Est-ce qu'au niveau, par exemple, de la commission, l'approche que vous avez, est-ce que c'est de distinguer les deux types de service ou au contraire une cohabitation est possible, et ça touche beaucoup le côté humain, ça?

M. Fortin (Éric): ...définitivement que ce qu'on se rend compte, c'est qu'il y a toujours une clientèle qui va devoir être véhiculée de façon indépendante. Au niveau de la santé, il y a des soins particuliers, il y a besoin de véhicules particuliers. Mais il y a quand même... Par exemple, tous nos gens qui font de la dialyse, O.K., peuvent être facilement déplacés à travers un véhicule de transport adapté. Il n'est pas nécessairement membre du transport adapté. Donc, moi, je crois effectivement qu'il y a là matière à avoir une cohabitation.

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): Écoutez, je suis content.

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci. Vous savez, le dossier du taxi, ça fait longtemps qu'on essaie d'essayer de trouver des solutions qui ne sont pas faciles.

En 2004-2005, j'ai participé à une consultation avec deux autres de mes collègues, et on avait fait la tournée du Québec pour aller essayer de voir qu'est-ce qu'il était possible de faire. Une des suggestions qui avaient été émises lors de ces consultations, c'était de créer un intermédiaire de marché, là, du domaine du

taxi, qui serait exclusivement pour l'industrie des personnes handicapées et des gens ayant des besoins, là. C'était un marché qu'on prévoyait potable et rentable parce que le vieillissement de la population aurait fait en sorte que ce service aurait été mis à la disposition des gens. Et c'est ça que vous dites ce matin. L'autre problématique qu'on a, c'est que — puis on va les entendre cet après-midi — les gens du taxi eux-mêmes disent: Prenons l'exemple des gens qui subissent des traitements de dialyse; ils n'ont pas vraiment besoin d'un véhicule adapté, c'est: des gens qui ont un véhicule berline, une auto-taxi le font essentiellement. Aujourd'hui même, la majeure partie du monde qui ont des traitements de dialyse, qui ne peuvent pas se déplacer en véhicule le font en voiture-taxi.

C'est essayer de trouver ce juste équilibre, parce que, créer un intermédiaire de marché spécifiquement pour seulement les personnes handicapées, je ne pense pas que l'entreprise va être rentable. Si ça l'aurait été, rentable, je crois qu'aujourd'hui on aurait déjà eu une ou plusieurs entreprises de transport adapté. Le fait est d'essayer de trouver cet équilibre qui est une ligne très mince. Parce que d'un côté les chauffeurs de taxi — prenons l'exemple de Montréal — ces gens-là vivent avec un coût de permis qui coûte au-dessus de 200 000 \$. On doit le rentabiliser, ce permis-là. On ne peut pas dire que tu as un actif de 200 000 \$. La majeure partie, c'est une hypothèque qu'ils ont sur ce permis-là. Or, c'est cet équilibre-là. Aujourd'hui, cet après-midi, les gens qui représentent les chauffeurs et les propriétaires vont venir nous dire d'essayer...

Le Président (M. Bergman): En conclusion, M. le député.

M. Tomassi: ...de concrétiser puis d'essayer d'avoir une ligne médiane, ce qui est très difficile à essayer d'établir parce que nécessairement, si je vous l'accorde, j'enlève un marché à ces gens-là. Alors, je voudrais peut-être vous entendre un peu là-dessus.

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, malheureusement, le temps s'est écoulé. M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: ...peut lui permettre de répondre.

Le Président (M. Bergman): Sur votre temps.

M. Fortin (Éric): O.K. Non, je n'ai pas la prétention de dire qu'il faut enlever le marché qui existe déjà.

Par contre, ce que je peux vous dire, pour notre région en tout cas, c'est qu'il y a beaucoup de dessertes qui ne sont plus faites sur le territoire parce qu'il y a un manque de véhicules. Et donc, si on fait simplement déplacer des types de déplacement vers une autre industrie spécialisée et qu'on garde donc l'exclusivité du taxi à faire du taxi privé ou faire les deux ensemble... Parce que je ne suis pas en train de dire qu'il doit y avoir qu'uniquement l'intermédiaire spécialisé qui fasse des déplacements de transport adapté, mais ce que je suis en train de dire, c'est: Donnons, O.K., à Laval une opportunité d'aller remplir les trous qui ne sont plus desservis. Et il y en a plusieurs, et ils risquent d'augmenter avec le

vieillesse de la population et la croissance rapide de notre population vieillissante, qui, elle, accapare actuellement le transport adapté.

C'est là la prétention que j'ai par rapport à l'intermédiaire spécialisé.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, on va rester dans le même secteur parce que je trouve que c'est très intéressant.

Le problème que vous vivez à Laval, j'imagine qu'il doit se vivre ailleurs, il doit se vivre à Montréal, il doit se vivre en dehors de la ville aussi, en dehors de toutes les grandes villes.

M. Fortin (Éric): Ça, je reviendrais peut-être à un document qui existe, qui est le décret concernant le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi, O.K., et là je vais prendre... donc qui est du 26 novembre 2002, qui nous donne la liste de tous les permis, qui ont été émis, de type régulier. Et donc on pourra remarquer dans ce document-là que Laval, la section A.8, la région A.8, a 213 permis actuellement sur son territoire, et ce nombre de permis là n'a jamais changé depuis 1973, où ont été jumelés ensemble tous les taxis qui existaient sur le territoire. L'autre aspect, c'est qu'à Laval on n'en veut pas plus, de taxis, on a là un monopole, O.K.? Donc, on se retrouve avec une industrie qui veut protéger tout ce qu'elle a. Donc, le fait d'intégrer un deuxième intermédiaire amènerait l'obligation selon moi d'une meilleure qualité de service qui, là, va permettre une compétition saine sur notre territoire, et on va peut-être voir là l'intérêt de desservir des clientèles qui actuellement ne le sont pas, O.K.? Donc, si on regarde et on compare avec une région comme Longueuil, où on peut dire que la population est quand même proche de celle de Laval, on en a 343, permis; à Laval, on en a 213. Et, si vous allez dans la région de Québec, il y en a 437. Donc, je suis d'avis que déjà, à Laval, si on avait un décret qui nous permettrait de changer le nombre de permis réguliers...

Et là bien sûr il y a une valeur marchande. Et, encore là, c'est certain que notre industrie du taxi va protéger tous ses arrières. Parce qu'il y a un prix énorme qui a été payé, et on a fait monter les prix de façon, pour moi, artificielle pour une demande qui justement dit: Regarde, il n'y en a pas, de permis. Tu en veux un? Il va falloir que tu paies le prix. Et, aujourd'hui, on se rend compte que la population n'est pas desservie. On a mis une hausse dans les prix, mais on ne dessert pas plus les gens qui en ont de besoin. Et c'est là l'intérêt de l'ALTA de venir déposer ces recommandations-là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci. Dans le projet de loi, je pense, à je ne sais pas quel article au juste, on dit que, si, à un moment donné, il n'y a pas de véhicule adapté dans une région, l'autre région peut venir desservir. Est-ce que, si on manque de véhicules adaptés à Laval... la région de Montréal peut-elle avoir le droit d'aller desservir

la clientèle de Laval? Comment est-ce que vous voyez ça? Parce que, je pense, c'est proposé dans le projet de loi, en quelque part, là.

M. Fortin (Éric): Moi, je crois qu'il y a matière à augmenter le nombre de permis à Laval et je suis convaincu qu'il y a même d'autres régions autour de nous, O.K., qui viennent sur notre secteur de façon non conforme pour desservir la clientèle qui finalement ne l'a pas, le service, O.K.? Moi, j'ai des rapports qui me mentionnent effectivement que certains clients appellent directement à Saint-Eustache pour avoir un déplacement qui se passe à Laval parce que le délai qui va être donné est trop long.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Quand vous me dites le nombre de permis qu'il y a à Laval, 213, versus Longueuil, et Québec qui sont à 437... Puis on sait très bien qu'on essaie le plus possible de garder nos personnes âgées à la maison, alors c'est sûr qu'il va falloir regarder, du côté ministériel, d'essayer de régler ce problème-là. Parce que, je m'imagine, pour les chauffeurs de taxi, là, transporter des personnes à l'hôpital pour des dialyses, est-ce que, pour eux autres, est-ce qu'ils voient ça comme... est-ce que c'est rentable pour eux autres quand ça presse, là, tu sais, ils sont dans les heures de pointe, là, puis ils peuvent faire trois, quatre clients? Puis est-ce qu'ils sont toujours heureux de faire ces transports-là?

Le Président (M. Bergman): M. Fortin.

● (10 h 10) ●

M. Fortin (Éric): J'ai eu l'opportunité de discuter avec certains chauffeurs même de la coopérative, O.K., et ils me disent qu'ils ne sont pas enjoués, ils ne sont pas nécessairement heureux, O.K., de faire des déplacements en transport adapté parce que pour eux il y a un délai d'attente, il y a un besoin particulier, qu'il faut que j'aille chercher le client à l'intérieur». Donc, tous ces temps d'attente ou ces temps de perdus ne sont pas nécessairement rentabilisés, et on sait précisément, par rapport au fait que le chauffeur paie 240 000 \$ pour son permis... il veut que ça rapporte, O.K.? Donc, on se retrouve avec un fait que...

Il y a eu la même dynamique qui a existé, à un moment donné, avec les gens qui étaient, au centre d'achats, avec des paquets. Lorsque les chauffeurs savaient qu'ils devaient mettre les paquets dans la voiture en arrière, ils se désistaient à aller servir la clientèle. Et, à un moment donné, la coopérative a pris l'initiative de dire: On va vous bonifier pour que vous le fassiez, et là, oups! tout à coup ça s'est fait par intérêt, O.K.? Donc, on n'a pas, dans la clientèle des personnes handicapées, un intérêt premier d'aller les desservir, eux, ce n'est pas la clientèle que je vais privilégier. Et c'est bien certain que, lorsqu'on est sur les ondes et qu'on dit, par exemple: Je m'en vais au 387, boulevard des Prairies, ce n'est pas des personnes au privé que je m'en vais chercher, et donc il est facile et donc pertinent pour le chauffeur de ne jamais se déclarer sur les ondes. Et on a souvent l'occasion de voir des situations où... Il y a même eu récemment une situation qui s'est passée où les gens de

la coop ont dû couper les ondes et dire: Si vous ne desservez pas les clients qui sont en attente en transport adapté, il n'y a plus d'autres clientèles qui vont vous être données aux ondes, O.K.?

Donc, on a là une problématique où on se dit: Bien là, il faudrait agir. Donc, vous ne voulez pas cette clientèle-là, pour vous elle n'est pas rentable, mettez-la à la disponibilité d'une industrie qui, elle, va en faire son gagne-pain, O.K.? Et, si, un jour, vous décidez de revenir dans le désir de la desservir, bon, bien il y aura une saine concurrence, on pourra mettre en place des outils où vous aurez l'opportunité à la fois de concurrencer, l'un et l'autre, face aux différentes soumissions qui seront faites.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Alors, si je comprends bien vos arguments, c'est que l'idéal, ce serait de regarder pour un autre système de taxi qui desservirait la clientèle des services adaptés. Et on sait que c'est une clientèle qui va aller... D'année en année, ça va être grandissant.

M. Fortin (Éric): Absolument.

M. Grondin: Alors, je pense que mon collègue ici a une question, je vais lui passer la parole.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Oui. Bonjour, M. Fortin. Hier, on a eu la chance d'écouter d'autres associations de personnes handicapées, entre autres, et puis le chiffre de 400 véhicules modifiés pour chaise roulante a été amené. Il y en a qui disent que ce n'était pas assez, il y en a d'autres qui disent que c'était un chiffre raisonnable. Vous, compte tenu du nombre de population que vous desservez... Là, c'est sûr que 400, c'est au niveau du Québec. Mais, par rapport au nombre de personnes que vous desservez, cela vous semble-t-il un chiffre qui aurait du bon sens?

M. Fortin (Éric): Bien, ce que je vous dirais, c'est que sur notre territoire on en a neuf, O.K., et ce qu'on peut ressortir des entretiens qu'on a avec certains membres de la répartition, c'est qu'il arrive à l'occasion qu'il n'y a pas de disponibilité de taxis adaptés pour certaines heures critiques. Et là on parle, là, des réservations qui sont faites 24 heures à l'avance. Donc, on sait qu'il y a un certain nombre de taxis adaptés qui ont été prévus pour la STL et il y a une surcharge une journée pour une heure donnée; on n'aura pas l'opportunité d'être desservi ou on va vous faire attendre des délais importants. C'est ce qu'on nous a souligné, à même la répartition de la société de transport.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: O.K. Autrement dit, là, il y en a neuf, il faudrait qu'il y en ait plus pour desservir comme aux heures de pointe, si on peut dire. Par contre,

est-ce que, pour que ces taxis soient rentables, il faudrait aussi qu'ils puissent pouvoir faire un transport peut-être plus normal, je veux dire, avec des personnes qui n'ont pas de chaise roulante? Je veux dire, il ne faut pas qu'ils fassent juste des personnes en chaise roulante, là, il faut qu'ils soient plus libres un peu, là.

M. Fortin (Éric): De là l'intérêt...

Le Président (M. Bergman): M. Fortin.

M. Fortin (Éric): Oui. Excusez. De là l'intérêt effectivement de voir des permis qui auront une double vocation mais privilégiant, d'abord et avant tout, la clientèle à mobilité réduite, en chaise roulante, mais également qui pourraient être... Si on prend le taxi-van adapté et qu'on lui accorde trois, quatre personnes à l'intérieur, O.K., à l'intérieur d'une résidence, il y a moyen de faire des dispositions comme celle-là, et là on a une condition qui est améliorée au niveau des transports. C'est que, là, on a décidé que le permis restreint est uniquement réservé à la chaise roulante et le taxi-van adapté. Si on ouvre la porte à faire plus que ça pour le permis restreint, moi, je pense qu'on va déjà avoir une amélioration, et, à ce moment-là, on pourra juger. Parce que je n'ai pas la prétention non plus de dire: Chez nous, ça en prend 15 ou 20. Je n'ai pas cette prétention, là, je n'ai pas plus les chiffres que vous du besoin réel en permis restreints.

Ce que je peux dire, c'est qu'à Laval il manque des permis. Ça, je suis capable de le confirmer, O.K.? Pour toutes les raisons qui sont notées là, dans le rapport, on est capables de confirmer qu'il y a un manque de véhicules et qu'il va y avoir une croissance de manque de véhicules. Mais à dire: Combien doivent être mis?, je n'ai pas la prétention de ça, et c'est pour ça que je souhaite qu'il y ait un régulateur qui va nous permettre de le faire.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Autre question. Tantôt, vous soulignez qu'il y a certaines voitures qui font, bon, du transport adapté mais dans le fond que la voiture n'est pas bien adaptée pour ces personnes. Je pense que c'est la ville de Londres, notamment. C'est ceux qui ont légiféré, là. Ils ont tous les mêmes voitures, mais, sur toutes les voitures qu'ils ont — c'est spécial, c'est très londonien, mais c'est des voitures déjà qui sont plus hautes... plus d'espace à l'intérieur, où est-ce que le passager est assis plus haut, plus... et qu'il puisse, là, je ne suis pas sûr, mais qu'il peut même... ait la capacité d'embarquer une petite chaise roulante ou en tout cas c'est bien fait à ce niveau-là. Vous, est-ce que ce serait un chemin que vous envisageriez pour certaines causes ou...

Une voix: Ce que je dis...

M. Schneeberger: ...si vous dites: Non, nous, on ne veut pas une voiture spéciale, on veut juste que la voiture qui est utilisée, elle soit correcte pour le passager?

M. Fortin (Éric): Ce qu'on dit: Ce n'est pas nécessairement la grandeur du véhicule. Moi, je suis bien prêt à voir des Honda Civic dans le marché de l'industrie du taxi, même pour le transport adapté, mais qu'on légifère qu'une Honda Civic, ça ne rentre pas trois en arrière mais deux en arrière. Actuellement, la loi nous dit: O.K., si vous avez trois ceintures, vous êtes donc capables de rentrer trois personnes. Et là les sociétés de transport, avec les systèmes informatiques qu'ils ont, ils disent: Moi, je ne sais pas le véhicule que je vais avoir, donc je rentre trois personnes tout le temps en arrière. Alors que, la journée qu'on a une spécificité, qu'on dit: Le Honda Civic, c'est deux places en arrière et que le Malibu, c'est trois places en arrière, il va falloir que les sociétés aient en plus une notion de ce qu'il va y avoir comme véhicules de disponibles pour pouvoir offrir les services, parce qu'à ce moment-là on ne pourra pas dire: Bien, je mets toujours des trois personnes en arrière, puis on se débrouillera pour les tasser.

J'ai des clients, là, qu'on rentre presque en les tassant, là, puis fermer la porte à pression parce qu'il n'y a pas de place. Ce n'est quand même pas logique.

M. Schneeberger: ...qu'ils font, là?

M. Fortin (Éric): Non, non, non, pas du tout. Et donc on n'est pas en train de dire que le taxi doit être obligatoirement un type de véhicule, ce qu'on dit, c'est: Adaptions la loi pour que, si on a un petit véhicule, on soit conscient qu'il ne rentre quatre personnes là-dedans mais bien trois. C'est tout ce qu'on demande. Donc, l'industrie pourra conserver ces véhicules qu'il a déjà, mais on va desservir la clientèle décemment.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Merci, M. Fortin, de votre présentation fort éloquente et, je dirais, à certains égards même troublante.

Vous avez, bien sûr à partir de votre expérience, présenté la situation que vous connaissez à Laval, et par contre je pense que la problématique ou les problématiques que vous soulevez dépassent de loin les frontières uniques de Laval mais s'appliquent dans plusieurs localités, plusieurs régions du Québec. Et à cet égard je pense qu'on doit prendre en considération les différentes réserves, questionnements que vous nous avez exposés, notamment quant au nombre suffisant de taxis, en référence au premier paragraphe des notes explicatives, par rapport au troisième paragraphe, quand vous dites que l'augmentation des permis restreints ne se traduit pas nécessairement par une augmentation des transports adaptés. Et toutes les autres préoccupations, notamment au niveau de la sécurité, quand vous parliez des cellulaires, quand vous parliez de l'espace, ainsi de suite, ce sont des préoccupations qui doivent retenir notre attention.

Et un élément que j'ai trouvé particulièrement intéressant, surtout par rapport au programme, qui existe actuellement, d'adaptation des véhicules adaptés mis en place par le gouvernement en 2007, cette sensibilisation que vous avez ou ce désir de nous sensibiliser au fait que «transport adapté» ne signifie pas nécessairement ou pas uniquement «transport en chaise roulante».

M. Fortin (Éric): ...

● (10 h 20) ●

M. Bergeron: Ça, je pense qu'on nous avait sensibilisés à cela précédemment. On avait parlé évidemment des personnes malvoyantes, ainsi de suite.

Mais, lorsqu'on parle de la clientèle peut-être plus âgée, à mobilité réduite, cet exposé que vous nous avez fait, selon lequel les minifourgonnettes ne sont peut-être pas adaptées à ce type de clientèle, je pense, est pour le moins éloquent. En fait, hier, nous avons reçu l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec, présentation au cours de laquelle M. Cajolais, le directeur général, exprimait le souhait qu'éventuellement tous les taxis puissent être de type minifourgonnette pour recevoir la clientèle adaptée. Je comprends, à la lumière de votre intervention, que ce n'est pas souhaitable, loin de là, mais qu'il faudrait au contraire intégrer, dans la catégorie véhicules pour le transport adapté, des véhicules de type berline.

Hier, pendant qu'on discutait, je pensais justement à l'exemple de Londres, où effectivement les véhicules sont tous des véhicules qu'on ne retrouve pas dans le marché privé, mais c'est tout le même véhicule qu'on utilise pour le taxi. Ce sont des véhicules relativement spacieux qui permettent effectivement, le cas échéant, d'installer un fauteuil roulant, mais on peut l'emprunter, même si on n'est pas en fauteuil roulant. On a juste plus d'espace, puis c'est très agréable. Mais, si je comprends bien, même ça, ce ne serait pas le genre de chose auquel vous souhaiteriez qu'on en arrive, justement à cause de la clientèle vieillissante à mobilité réduite, où, là, il y a un problème avec la hauteur du véhicule ou il pourrait y avoir un problème avec la hauteur du véhicule.

M. Fortin (Éric): Bien, là où j'en suis, c'est que je suis conscient qu'il y a des enjeux également monétaires dans l'industrie du taxi.

Le coût d'un camion, le coût de la modification du camion, c'est quand même un coût qu'il faut tenir compte. Le coût de la gazoline, qui monte de façon importante... Donc, je ne suis pas d'avis nécessairement que ce ne soient pas juste des camions. Le principe, c'est que, si on est capable de mettre en place une fourgonnette, ou un camion, ou n'importe quel véhicule qui permettra l'accès à l'entière... groupe des personnes à mobilité réduite, que ce soit un véhicule de type camion ou fourgonnette, je n'ai aucune difficulté avec ça, en autant qu'il réponde au critère du besoin des clients. Et donc l'esprit de la fourgonnette actuellement n'y répond pas dans le cadre de ce que, nous, en tout cas on vit chez nous, O.K.? Et l'autre aspect, c'est: Est-ce que les gens ont le goût d'investir les montants qui peuvent être exigés en rapport avec un véhicule de type fourgonnette versus le véhicule de type berline? Et on sait très bien que notre clientèle est bien desservie avec une berline. Donc, je me dis, je n'ai pas le goût non plus de réinventer le monde en disant... Bon, le concept, c'est qu'actuellement notre limitation, elle est: Si tu veux un taxi adapté, un permis restreint, ça te prend un véhicule de type taxi accessible, O.K.? Moi, si on me dit: Le permis qui est alloué à n'importe quelle fourgonnette est d'abord axé vers le transport adapté et par la suite à l'autre clientèle...

Parce que je n'ai pas la fermeture non plus de dire: Je veux une spécialisation transport adapté. Ce que je dis,

c'est: Est-ce qu'on a moyen de mettre en priorité un nombre de permis qui vont, eux, être d'abord dédiés à la personne handicapée et que, s'il reste du temps par la suite... et qu'on leur donne l'opportunité puis qu'il y a d'autres clientèles à desservir, je n'ai aucune difficulté avec ça, moi, O.K.? Ce que je dis, c'est: Est-ce qu'on est capable de prendre les éléments en main pour dire: D'abord et avant tout, il y a une clientèle là qui a besoin d'un service spécialisé, qu'est-ce qu'on peut leur offrir comme voitures ou équipements reliés à leurs besoins? C'est là...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Je vous remercie, M. le Président. J'ai une question relativement brève. Après ça, je vais passer la parole à mon collègue d'Ungava.

Vous avez souligné un autre questionnement, par rapport au sixième paragraphe des notes explicatives, au sujet de la stratégie de formation. La ministre a évoqué la possibilité, tout à l'heure, d'intégrer, dans le code d'éthique qui serait demandé, cet échéancier quant à une stratégie de formation. Sauf qu'hier, parmi les présentations qui ont été faites, il y avait cette idée selon laquelle on ne devrait pas demander aux intermédiaires ou aux prestataires de services de fournir à la commission un code d'éthique mais qu'il devrait y avoir déjà un code d'éthique établi par le gouvernement, qui devrait être mis en oeuvre par les intermédiaires et par les prestataires de services.

Comment vous vous positionnez par rapport à ça?

M. Fortin (Éric): Je me suis servi quand même du projet de loi qui existe déjà, qui dit qu'il doit y avoir une liste. Moi, je n'ai aucune difficulté à vivre le fait que ce soit le gouvernement qui impose un code d'éthique. Parce que de toute manière ce qu'on se rend compte de toute manière, à Laval, c'est qu'il existe des beaux codes d'éthique, mais on ne les applique pas nécessairement en totalité et que la plainte qui est envoyée ne met pas nécessairement en instance l'éthique qui est supposée d'exister, O.K.?

Donc, moi, le principe, c'est qu'il doit y avoir... l'intermédiaire, à ce stade-ci, dans le projet qui existe, dit: Vous devez nous fournir un code d'éthique. Et j'y vais, moi, en disant: Rajoutez en plus le code de formation. Et là, si le gouvernement prend la décision de, lui, en faire une exigence, que ce soit lui qui l'impose, je n'ai pas de difficulté avec ça. Ce n'est pas là où je crois la... Et de toute manière il doit être accepté par la Commission des transports. Donc, finalement, ce n'est pas, là, n'importe quel code d'éthique qu'on va accepter, O.K.? Donc, si, à ce moment-là, il y a consensus, que le gouvernement décide lui-même d'établir, et qu'il l'émette à l'ensemble de la population du territoire, je n'ai pas à...

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: ...M. le Président. Merci, M. Fortin, pour votre présentation. Moi, je voudrais revenir sur un aspect. Vous êtes le troisième groupe qui vous présentez, qui soulevait... Hier, les deux groupes qui vous ont précédé parlaient d'abus concernant la clientèle, bon, envers les handicapés. Vous avez parlé des cellulaires, mais ce qui

vous différencie des autres, vous, au moins vous avez des statistiques, vous avez des chiffres, O.K.? L'Office des personnes handicapées n'en avait pas, se basait surtout sur les chiffres de la commission. En passant, est-ce que vous siégez sur la Commission des transports?

M. Fortin (Éric): Non.

M. Ferland: Vous devriez pourtant siéger, parce que c'est très intéressant, vos commentaires. Mais je reviens sur les statistiques.

Vous avez des chiffres. Et c'est préoccupant. Vous êtes le troisième groupe qui l'a soulevé. Vous avez plusieurs critères, des indicateurs. Bon. On parle de cellulaire au volant, de manque de respect envers la clientèle. Bon. Est-ce qu'il y a d'autres types d'abus? On ne le sait pas, là. Bon. Et ce n'est sûrement pas juste unique à Laval, ces chiffres-là, on pourrait les prendre et les utiliser ici, à Québec, à Longueuil, à Montréal, ou à Trois-Rivières, ou je ne sais pas où. Peut-être pas dans les régions, parce qu'il y a une autre problématique au niveau d'accès — d'autres en ont parlé hier — dans les régions éloignées. Mais, au niveau du cellulaire au volant, parce que vos statistiques bien sûr, je regarde, relèvent d'avant l'adoption de la loi, là, pour... Mme la ministre l'a mentionné tout à l'heure, elle mentionnait, elle dit: Sûrement, ils ne sont pas au courant qu'il y a une nouvelle loi, on n'a plus le droit de... Et avec raison elle l'a soulevé. Alors, j' imagine qu'il doit y avoir une sensibilisation, il y a des règles d'établies. Que ce soit la police ou peu importe, ils doivent faire appliquer ça. Il y a non seulement le GPS, mais il y a le mains-libres, il y a plein de... La technologie permet de ne pas utiliser le cellulaire au volant.

Le Président (M. Bergman): M. Fortin.

M. Fortin (Éric): O.K. Comme j'expliquais tout à l'heure, je ne parle pas de la prise en main du cellulaire, je parle du Bluetooth. Et je vous donne un exemple: ma femme personnellement n'utilise à peu près jamais le taxi et, les deux fois où elle l'a utilisé dans le mois dernier, elle me précisait que la première fois son chauffeur avait fait la... tout son déplacement. Et on parle d'un déplacement, là, de 25 minutes, O.K.? Donc, on a là la démonstration qu'effectivement il y a une non-conformité, et donc il n'est pas juste avec la clientèle adaptée.

M. Ferland: Oui, bien, j' imagine.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Est-ce qu'il reste un petit peu de temps, M. le Président? Oui?

Le Président (M. Bergman): Deux minutes.

M. Ferland: Deux minutes. J'aimerais que vous précisiez davantage, parce que dans vos chiffres, dans votre sondage, qui est révélateur, est-ce que... Parce que vous parlez de plusieurs choses, là, le cellulaire au volant, l'impolitesse, même à la limite ça va jusqu'à la bousculade. C'est quoi, les abus les plus fréquents? Parce

que c'est préoccupant, vous êtes le troisième groupe qui le soulevez. C'est majeur, ça, c'est inquiétant.

Une voix: Absolument.

Le Président (M. Bergman): M. Fortin.

M. Fortin (Éric): Oui. Effectivement, il y a une forme d'intimidation, parce qu'entre autres, si on prend, par exemple, la personne aînée, O.K., on sait que cette personne-là, elle est vulnérable vis-à-vis les gens qui les desservent. Et donc on demande aux gens aînés à l'occasion de porter plainte lorsqu'ils ont une heure et demie d'attente ou ils se sont fait... Et donc ces gens-là, à un moment donné, ils sont reconnus par le chauffeur. Lorsqu'ils reprennent un deuxième transport, O.K., et que le chauffeur vous regarde de façon intimidante, pour moi ça devient menaçant pour l'usager, et l'usager n'a pas à subir une pression supplémentaire parce qu'il demande une meilleure qualité de service.

Et, je m'excuse, mais il y a certaines communautés pour qui la personne aînée, la personne malade n'est pas une clientèle qu'ils ont en respect, O.K., donc leur façon de traiter peut être souvent cavalière vis-à-vis le client.

● (10 h 30) ●

M. Ferland: M. le Président, juste une dernière petite question rapide.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: On parlait de formation tout à l'heure.

Le Président (M. Bergman): Une demi-minute.

M. Ferland: O.K. Est-ce que vous avez l'impression que l'industrie elle-même du taxi a un travail à faire en regard de leur propre image? Parce que, vous avez raison, quand il y a un chauffeur de taxi, je ne sais pas, moi, qui pèse 300 lb puis il est plein de «tattoos», il n'a même pas besoin de te regarder dans les yeux, il est déjà intimidant en partant, O.K.? Ça ne veut pas dire que c'est une mauvaise personne, là, on s'entend, ce n'est pas ça, mais est-ce que l'industrie elle-même aurait avantage ou intérêt — à mon avis, je pense — mais à changer son image envers la clientèle, envers la population en général, ainsi de suite?

Une voix: Ce que je dirais...

M. Ferland: ...auprès de l'ensemble de la clientèle.

Le Président (M. Bergman): Il reste peu de temps.

M. Fortin (Éric): Oui. Donc, ce que je dirais par rapport à ça: Effectivement, c'est souvent une méconnaissance du client, O.K.? Donc, moi, ce que je me dis, c'est qu'à l'intérieur de la formation qu'on souhaite avoir il doit y avoir un créneau qui doit établir qu'on ne traite pas de la même façon une clientèle aînée, une clientèle visuellement handicapée, une clientèle à mobilité réduite, et ça, c'est souvent...

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

M. Fortin (Éric): Donc, en conclusion, la formation aidera les chauffeurs à avoir une meilleure image face à la clientèle, et la clientèle les percevra mieux.

Le Président (M. Bergman): Merci. Malheureusement, le temps s'est écoulé. M. Fortin, merci pour votre présentation. Je demande aux gens de l'Alliance des services de transport adapté du Québec de prendre place à la table.

Je suspends pour quelques instants seulement.

(Suspension de la séance à 10 h 32)

(Reprise à 10 h 33)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je souhaite la bienvenue à l'Alliance des services de transport adapté du Québec. Mme Martel, M. Beaudry, bienvenue. Vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivies d'un échange avec les membres de la commission. S'il vous plaît, faites votre identification, et le micro, c'est à vous.

Alliance des services de transport adapté du Québec (ASTAQ)

Mme Martel (Micheline): Micheline Martel, MRC des Maskoutains. M. Bergman, Mme Boulet, mesdames messieurs, membres de la commission. J'aimerais saluer aussi la présence de M. Claude Martin, qui est notre intermédiaire principal au niveau du ministère des Transports.

Donc, il nous fait plaisir, aujourd'hui, de vous apporter nos commentaires par rapport à la modification du projet de loi n° 96. Nous tenons à vous remercier de l'opportunité que vous nous donnez, aujourd'hui, de venir exposer nos réflexions. L'Alliance des services de transport adapté représente 44 organismes de transport adapté, et ce sont des petits et moyens organismes qui proviennent autant de la Gaspésie que de la Côte-Nord, de la Montérégie, du Centre-du-Québec, des Laurentides, de l'Abitibi, de partout. Donc, afin de vous faire part de nos réflexions, je vais laisser la parole au vice-président de l'ASTAQ, M. André Beaudry.

M. Beaudry (André): Alors, bonjour, mesdames et messieurs, M. le Président. Je présume que vous avez le texte de notre petite présentation. Oui? Les membres de la commission, vous l'avez tous? O.K. C'est parce qu'on n'était pas certain tantôt, avec M. Martin, là, que vous l'aviez eu.

Alors, j'entre tout de suite dans le vif du sujet pour les prochaines 15 minutes et peut-être moins. Alors, le premier article qui nous préoccupe dans le projet de loi, c'est l'article 6, où on parle d'intermédiaires. Alors, on avait davantage une question plutôt qu'un commentaire, à savoir: Est-ce que les intermédiaires incluent les services de transport adapté? Étant donné que plusieurs services de transport adapté desservent un territoire plus grand qu'une municipalité et étant donné que les transports adaptés ont souvent des contrats avec les services de taxi, alors on se questionnait: Est-ce que la notion d'intermédiaire nous inclut, nous, les organismes en transport?

Le deuxième commentaire vise davantage l'article concernant l'accessibilité aux personnes attachée au niveau du permis. Alors, notre commentaire est à l'effet que l'émission de permis dorénavant, dans cet article-là, serait liée à l'adaptation des taxis. Alors, dorénavant, selon ce qu'on a compris du texte de projet de loi, les véhicules que le propriétaire de permis... pour obtenir son permis devraient être adaptés. Et là la question ou la réflexion qu'on se pose: Est-ce que c'est une bonne chose en termes d'on a toujours des besoins, comme transport adapté, de berlines, c'est-à-dire de voitures qu'on appelle, dans notre lecture à nous, des voitures régulières, hein, un taxi standard? Parce que souvent, dans les membres qui sont au transport adapté, les gens ne sont pas tout le temps en fauteuil roulant, ne sont pas tout le temps avec un besoin de véhicule adapté. Ils ont besoin d'un transport supervisé, et ça, souvent il peut se faire avec une voiture régulière.

Donc, on essayait de projeter à terme: Est-ce que ça voudrait dire que dorénavant, dans l'émission de permis, il n'y aurait plus de taxi qu'on appelle taxi régulier mais qu'il faudrait que les voitures soient adaptées?

L'autre élément là-dedans de préoccupation, c'est que, lorsque... Ça, c'est l'alliance. Nous avons cette préoccupation-là, d'introduire, dans le projet de loi, lors d'émissions de permis pour le transport adapté, une obligation de desserte. On est souvent confronté avec la réalité. Il y a des territoires, pour donner un exemple, où il y a six permis de taxi adapté, et les six véhicules travaillent la semaine, et, comme par hasard, rendu au vendredi soir, samedi, dimanche, on tombe à un taxi disponible, parce que le propriétaire est libre bien sûr d'offrir le service de taxi ou non. Ça fait en sorte que les besoins des membres des transports adaptés souvent restent non répondus par manque de disponibilité de véhicules. Et, cet élément-là, on est assujéti dans les territoires. Et, nous, on n'est pas dans les communautés urbaines nécessairement, on est dans les milieux ruraux ou semi-ruraux. Alors, souvent, c'est lié à la bonne volonté du propriétaire du permis que de l'obligation. Donc, on se disait: Est-ce que ce ne serait pas le temps de profiter de la modification du texte de loi pour introduire une forme d'obligation de desserte concernant les permis de taxi?

L'autre élément de notre préoccupation sur le projet est à l'article 18. Alors, dans l'article, il est question de la suppression, de la suspension d'un permis, etc. Et là on se questionne: Pourquoi la commission allège le texte de loi où il est dit que la commission «pourrait» suspendre au lieu de «doit» suspendre? Quand un titulaire de permis ou un chauffeur de taxi est pris en défaut, il me semble que la commission devrait avoir l'obligation de suspendre et non pas seulement la possibilité. C'est un jeu de mots, mais c'est un jeu de mots, dans un texte de loi, qui à notre sens devient important. L'autre élément: on salue très clairement, dans le projet de loi, l'obligation de la formation. Tantôt, on écoutait notre prédécesseur, là, avec les questions des membres de la commission. Il est très clair pour nous que la formation au niveau du service de taxi est importante et qu'on a cet espoir-là d'obtenir une formation stimulée par le ministère pour nos propres chauffeurs, à l'interne, des organismes communautaires de transport adapté. Donc, on ne peut pas faire autrement que de saluer la volonté de

la commission et du projet de loi d'amener cette formation-là à l'intérieur des chauffeurs de taxi.

L'autre élément que j'attire aussi votre attention, c'est sur la notion du «code d'éthique». C'est un commentaire en dehors du texte que vous avez, suite à ce que j'ai entendu tantôt. Il ne faut surtout pas faire l'erreur de penser qu'un code d'éthique national, donc imposé par une volonté ministérielle ou légale, fait en sorte que le code d'éthique s'applique sur les territoires. Un code d'éthique, quand il existe, son application dépend de l'ouverture des personnes en place de l'appliquer et de le mettre en force auprès de son propre personnel. Alors, ce n'est pas parce que... Et, si vous prenez la décision de faire un code d'éthique national, les éléments que vous allez mettre dedans, vous allez être obligés de les faire tellement larges pour qu'ils s'appliquent à un pan de mur provincial qu'on ne sera plus en mesure de l'appliquer chez nous, on va être obligés de le reprendre et de le remettre dans d'autres mots, en prenant les grands thèmes, pour qu'ils soient applicables.

● (10 h 40) ●

Parce que sinon la notion de respect, oui, c'est universel, mais comment ça s'applique dans les petits territoires où tout le monde se connaît versus dans une communauté urbaine où personne ne se connaît? Il y a une différence au niveau de l'application. Alors, on voulait saluer l'intention en tout cas dans ce commentaire-ci.

L'autre élément, c'est de saluer aussi de vouloir encadrer le service de taxi. Pour nous, il est important que le service de taxi soit encadré en termes de la façon de travailler, en termes de, et là encore on fait référence au code d'éthique... dans la façon de s'adresser aux personnes, que ce soit encadré en termes d'obliger les propriétaires, qu'on appelle des coops ou qu'on appelle des consortiums de propriétaires de permis, à ce que leurs propres chauffeurs soient tenus à un minimum d'interventions adéquates auprès des personnes. Et ça, c'est l'encadrement via l'orientation d'un code d'éthique qui va permettre ça. Mais, entre ça et en faire un pan de mur, à mon sens il faut faire attention en termes de divers dangers dans l'application. C'est ce qu'on a comme préoccupation.

L'autre élément, c'est, dans le projet de loi, le chapitre X, bien sûr où on fait référence à la table de concertation. Dans l'ensemble du texte sur la mise en place de la nouvelle table, les organisations visées au niveau de la composition sont énumérées dans le texte de loi. On attire simplement votre attention que les organismes en transport adapté comme nous, l'alliance — ou, demain matin, ça pourrait être le regroupement qu'on appelle le ROTAQ — sont des instances qui pourraient être très pertinentes à être invitées à siéger à cette table-là, de façon à ce que vous puissiez avoir, au niveau du ministère, le point de vue des organismes en transport adapté en lien avec l'industrie du taxi. Parce que, dans la composition de la table, il y avait bien sûr les représentants de taxi, les représentants de compagnie, etc., mais il n'y avait pas de ciblés des représentants qui font affaire directement avec les compagnies de taxi. Alors, dans ce sens-là, on attire votre attention sur l'ouverture de l'ASTAQ, donc de l'alliance, à être invitée à faire partie de cette table-là comme étant des organismes directement liés au transport adapté et comme étant des organismes directement liés à contrat avec l'industrie du taxi, de façon à offrir les transports au niveau de la population.

Finalement, le dernier élément sur lequel on voulait attirer — il me reste encore deux minutes, je pense, là; le dernier élément sur lequel on voulait attirer — votre attention, c'est sur la notion d'une habitude des compagnies de taxi et des propriétaires de permis, des fois, de la surcharge concernant les personnes handicapées. Alors, bien sûr que c'est des pratiques qu'on dénonce, à la fois au niveau de l'alliance, à la fois au niveau des transporteurs chacun dans les territoires. Souvent, dans des petits territoires, on connaît nos propriétaires de taxi, alors, quand on a un membre qui vient nous informer qu'il y a eu une surcharge... et, si par bonheur cette personne-là a encore son reçu de transport, c'est très facile, dans les petits milieux, de téléphoner directement au propriétaire de taxi puis dire: Écoute bien, c'est quoi que tu es en train de faire? Et ça, des fois ça nous permet de régler la situation immédiate au lieu de partir la procédure de plainte. Bon. Mais en même temps là où on attire votre attention, c'est que, si jamais il y a des plaintes de faites, souvent, au moment de la procédure de plainte, l'organisme en transport adapté — on est des OBNL, des organismes sans but lucratif — on est tenu de respecter les contrats.

Donc, la demande qu'on fait: Est-ce que, dans le cas de poursuites concernant la surcharge, l'organisme ne pourrait pas, en insérant — je ne sais pas comment, hein, l'alliance, on ne sait pas comment faire le texte, là... mais d'introduire, dans le projet de loi, qu'on pourrait suspendre le paiement de ce compte-là au transporteur, le temps que la procédure se règle? Parce que souvent, quand il y a des plaintes de faites, ça prend un certain temps avant que ce soit auditionné, avant que le jugement soit sorti, que le propriétaire de taxi soit libéré ou non de la plainte qui a été posée. Alors, on se disait: Par rapport à cette course-là, par rapport à ce contrat-là qui vise souvent une ou deux voitures, parce que ce n'est pas l'ensemble de toute l'industrie du taxi qui fait cette procédure-là, est-ce que c'est possible d'introduire que l'organisme en transport adapté peut suspendre son paiement, donc le retenir, au lieu de faire l'avance et de récupérer les sous au bout de deux ans, trois ans ou six mois, au moment où la plainte s'est réglée, et des éléments comme ça?

Alors, on attirerait votre attention là-dessus, du fait que le corridor financier des OBNL en transport adapté est tellement réduit, est tellement fragile que, quand on parle de factures qu'on est tenu de donner, malgré la plainte fondée — on parle bien de plainte fondée... Si c'est des factures de 1 500 \$ ou de 2 000 \$, pour une OBNL c'est important parce qu'on ne travaille pas avec des budgets de 25 millions, on travaille avec des budgets très réduits. Et, dans le contexte actuel, quand il y a une variation importante au niveau de l'essence, qui était non prévisible pour nous, quand il y a des majorations de tarifs de taxi qui sont données, ces tarifs-là ont un impact direct sur les budgets des organismes en transport adapté parce qu'on est à contrat. Alors, quand il y a une augmentation de 10 %, automatiquement le 10 % a un impact direct. Alors, dans ce sens-là, on se disait: S'il y avait cette ouverture-là, de la part de la commission et bien sûr du ministère, de donner cette facilité-là lorsqu'il y a des plaintes dans le cas de surcharge...

Alors, là-dessus ça fait le tour. Je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Bergman): Merci. Merci, Mme Martel. Merci, M. Beaudry. Alors, Mme la ministre, pour un bloc de 17 minutes.

Mme Boulet: Alors, merci à Mme Martel et M. Beaudry, merci pour votre présentation.

Je vais revenir, d'entrée de jeu, sur un point que vous nous avez apporté à la toute fin, là, sur la surtarification. Puis vous nous demandez: Est-ce qu'on ne pourrait pas permettre aux organismes de suspendre le permis tant que la cause n'a pas été... C'est un peu ça que vous nous disiez, là: tant qu'on n'a pas fait la preuve, tu sais, que la personne qui a surtarifié... qu'on puisse lui couper finalement ses paiements, là, tant que la preuve n'est pas faite. C'est ça que vous nous demandez, si j'ai bien compris, monsieur?

Le Président (M. Bergman): M. Beaudry.

M. Beaudry (André): Oui... en fonction de la facture qu'il nous présente, donc de suspendre le paiement.

Mme Boulet: O.K. Alors, ce que me dit M. Martin, c'est que finalement vous pourriez faire ça dans le cadre de vos contrats que vous négociez avec ces organismes-là. Vous pourriez inclure dans vos contrats que, dans un cas de surtarification, l'organisme ne sera pas... Vous pourriez le faire, vous, à partir des contrats que vous négociez avec vos partenaires.

Ceci dit, ce qu'il faudrait voir avec les avocats, c'est: Est-ce que c'est légal? Parce que quelqu'un qui est... Oui, mais c'est parce que vous présumez que cette personne-là, elle est coupable, alors qu'il faut faire la démonstration qu'elle est coupable. Si ça prend un an à régler un problème parce qu'on accuse quelqu'un de surtarification, bien vous ne pouvez pas prétendre que, pendant un an, vous ne lui verserez rien. C'est comme si vous présumez de sa culpabilité, alors qu'au Québec on est présumé innocent jusqu'à temps qu'on ait fait la preuve du contraire. Alors, je ne suis pas sûre que légalement ça tiendrait la route, là. Puis je ne suis pas avocate, là, on peut demander aux gens derrière nous. Mais de dire aux gens: Écoute, là, tant que ce n'est pas réglé, ça, je ne te paie plus, je ne suis pas sûre qu'on peut faire ça, sincèrement. Il y a des cas que ça prend deux mois, trois mois. Si c'est plus long, s'il y a de la contestation puis que ça prend un an, la personne a besoin d'un gagne-pain. Puis c'est comme de dire: Bien, tu es coupable, puis je ne te paie plus. C'est comme si vous l'accusez tout de suite de culpabilité sans avoir eu la démonstration ou sans avoir eu la preuve de cette culpabilité-là.

C'est juste ça, là. Parce qu'à la limite M. Martin dit: L'organisme pourrait l'inclure dans son contrat, pourrait mettre une clause comme celle-là. Est-ce qu'elle serait bonne à défendre devant la loi? Ça, on n'est pas certain. Alors, je voulais juste revenir un petit peu sur ce point-là.

Je vais revenir également sur le commentaire, là, à l'égard de la délivrance de permis. Bon. Vous dites dans un premier temps: «Si nous comprenons bien le texte, cela signifie qu'il n'y a que des taxis adaptés qui pourront obtenir un permis. Si tel est le cas, est-ce que cela veut dire qu'il n'y a plus de permis restreints?» Alors, je tiens à vous rassurer tout de suite, il n'y a rien dans la loi qui

dit qu'on va restreindre nos permis adaptés, c'est les permis adaptés, c'est les permis restreints ou les permis ordinaires. Alors, tous ces permis-là vont être encore délivrés par la Commission des transports mais en fonction des besoins sur un territoire donné. Tantôt, on a vu les gens de Laval, et, eux, leur problème, c'est en général, c'est du transport de taxi. Il y a un problème de transport adapté qui en découle, mais ils ont déjà, en partant, un problème de transport de taxi, point. Alors, eux, c'est clair que la commission va éventuellement délivrer de nouveaux permis...

● (10 h 50) ●

Alors, ce qu'on dit, c'est que la Commission des transports va voir sur un territoire donné, et, si, sur un territoire donné, il manque de transport de taxi adapté, bien elle va obliger celui qui demande un permis d'avoir un véhicule adapté. Mais, s'il y a un problème de taxi tout court, bien elle va autoriser des permis de taxi aussi, là. Alors, ça va être vraiment géré, là, sur les besoins d'un territoire donné, alors sur mesure. C'est du cas-par-cas. Puis, dépendamment des besoins, s'il y a suffisamment de transport adapté puis qu'il manque de taxis pour répondre à la demande de la clientèle régulière, bien il y aura des permis de taxi qui seront autorisés.

Alors ça, c'est une chose. Oui, madame va vouloir peut-être...

Le Président (M. Bergman): Mme Martel.

Mme Martel (Micheline): Je veux revenir un petit peu en arrière, sur la surtarification, puis je voulais juste mentionner que les organismes qu'on représente sont de petits organismes. Moi, dans mon organisme, je suis quand même chanceuse, je suis une MRC, donc on a un avocat, on a un notaire chez nous. Je vous dirais que ce n'est pas la majorité. Nos organismes sont dépourvus d'aide juridique, donc font des contrats avec des notions de base. De plus, quand on parlait de preuve, bien, quand on fait faire une course taxi, d'un point A à un point B, pour une personne ambulante, qui coûte, admettons, 15 \$, quand on arrive à faire faire la même course, du point A au point B, pour une personne en fauteuil roulant, qui nous coûte alors 35 \$ — et ça, on en a eu, hein, on en a eu, des cas de surtarification — je pense que la preuve est assez évidente dans ces cas-là.

Ce qu'on dit, c'est que les organismes de transport adapté, souvent dans les petites régions qui ne sont pas des milieux urbains, vivent souvent avec des organisations de taxi qui sont des coopératives, qui ont un monopole dans la région. Ce n'est pas comme en ville où est-ce qu'on peut trouver plusieurs compagnies de taxi puis qu'on peut se retourner de bord. Donc, ces organisations-là, quand ils vivent la surcharge, ils sont comme pris devant le fait de dire: Bon, bien est-ce que je continue à payer ma compagnie de taxi à vivre une surtarification? Est-ce que je me plains? Si je me plains, à partir de là, qui peut me desservir en taxi? Et souvent la commission, c'est très long, même avec des preuves. On parle de plus d'un an pour régler un dossier, alors que les organismes de transport adapté qui sont plus petits ou moyens continuent à vivre avec ces phénomènes-là et que les personnes handicapées aussi sur le territoire, même outre des services de transport adapté, ont aussi à vivre cette situation-là.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, je comprends très bien ce que vous me dites. On peut en parler.

Moi, je peux en parler avec la présidente de la commission, là, mais sincèrement il y a une problématique, qui est particulière, de dire: On arrête de payer parce qu'on a la preuve. Un, vous pouvez penser que vous avez la preuve, mais au Québec il faut toujours faire la preuve pareil que quelqu'un est coupable. Alors, à la limite, vous pouvez l'inclure dans vos contrats puis dire: S'il y a surtarification, on ne paie pas. Mais là, comme vous dites, vous allez vous retrouver avec des gens qui n'iront plus vous desservir. Ils vont dire: Moi, j'impose un tarif, puis ils me disent que c'est de la surtarification, ça fait que, regarde, je n'irai pas. Dans le fond, si je suis pour y aller puis ne pas être payé... Alors, c'est comme un cercle vicieux. Il faudrait regarder. C'est particulier pour des petites organisations qui n'ont pas nécessairement les capacités, là, de bien s'entourer en fait avec des avocats. Je ne veux pas dire que ça prend ça à tout le monde non plus, là, mais il y a une dynamique particulière, là, qu'on pourrait soulever et soumettre à la Commission des transports. Peut-être est-ce qu'on peut accélérer le traitement de ces dossiers-là? Est-ce qu'on peut demander qu'un délai de trois mois ou... Comprenez-vous? Est-ce qu'on peut améliorer le traitement de ces dossiers-là? Peut-être que ça, ça pourrait être...

Dans le cas d'une petite organisation ou d'un territoire qui est plus rural, est-ce qu'on peut demander à ce que les dossiers de surtarification soient traités très rapidement, là? Il y a un élément là. C'est intéressant de regarder qu'est-ce qu'on pourrait faire.

Vous dites également que «le texte de loi pourrait introduire un minimum d'heures de service». Alors, nous, ce qu'on oblige actuellement, M. le Président, dans le transport adapté, c'est cinq jours-semaine, 35 heures. Est-ce que, ce que vous me demandez, là, est-ce que ce que vous voulez dire, c'est qu'il faudrait élargir? Est-ce qu'il faudrait? Ou ça n'a rien à voir, je n'ai peut-être pas compris.

Le Président (M. Bergman): M. Beaudry.

M. Beaudry (André): Oui. Si vous me permettez. La notion de l'obligation de cinq heures, là... cinq jours, c'est-à-dire, semaine, c'est pour les organismes en transport adapté, O.K., ce n'est pas pour les titulaires de permis. Alors, c'est mon obligation, comme organisme, d'offrir un minimum de cinq jours-semaine de transport auprès des membres du transport adapté. La compagnie, entre guillemets, de taxi, même si elle a son permis de taxi adapté, à ma connaissance n'a pas cette obligation-là.

Donc, la préoccupation qu'on avait, c'est: Est-ce que c'est possible d'introduire, dans le nouveau texte de loi que vous êtes en train de travailler, l'obligation du titulaire de permis adapté d'offrir un minimum d'heures de service, incluant les fins de semaine? Parce que, dans certains territoires, le fait de passer de six à un, ou... Chez nous, par exemple, j'ai un permis de taxi adapté. Selon la norme du ministère, mon territoire est suffisamment couvert avec un. Supposons que mon propriétaire de taxi adapté décide que, le dimanche ou le samedi, il n'offre plus de service. Ça veut dire que, tous les besoins

que je ne suis pas capable de remplir avec mes véhicules en régie... la personne reste chez elle. Alors, c'est un peu cet élément-là qu'on veut contrer en créant une forme d'obligation vers le titulaire de permis de taxi adapté.

Est-ce que c'est clair comme propos? Oui?

Une voix: Oui.

M. Beaudry (André): L'autre élément, Mme la ministre, c'est: je suis content de voir la nuance que vous amenez sur le commentaire, là, de la notion du permis émis. Quand vous amenez cette précision-là, ça nous rassure, oui, et ça répond à notre commentaire, parce que le texte de loi disait, pour l'application du premier et du deuxième alinéa: Un permis ne peut être délivré que si le taxi qui y est attaché est accessible aux personnes handicapées, sauf si la commission le décide autrement. Alors, c'est cette notion-là qu'on voulait se faire confirmer puis que vous avez faite, là, tout à l'heure, et pour nous ça nous répond, c'est le premier aspect.

Le Président (M. Bergman): Madame.

Mme Boulet: M. le Président, si vous permettez, je vais passer la parole à M. Martin pour le nombre d'heures de desserte, là. Je pense que c'est important pour l'ensemble des parlementaires ici, là, de donner un peu de précisions à l'égard de cet élément-là.

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président. M. Beaudry, je pense que ce que vous soulevez est intéressant à ce chapitre-là. Nous, au niveau du transport adapté, ce qui vous concerne, comme vous le disiez, vous avez l'obligation cinq jours, 35 heures-semaine, et on sait que la majorité des organismes excèdent ça, c'est souvent sept jours et le soir.

Au niveau de la Commission des transports, elle a le pouvoir actuellement pour les nouveaux permis d'imposer des éléments particuliers, entre autres de s'ajuster au niveau du transport adapté. Si elle émettait un permis, on dit: Il devrait être adapté, restreint. Elle pourrait, au même titre. Et on fera des représentations auprès de la commission, probablement à notre table de concertation, pour qu'ils soient peut-être plus vigilants à ce niveau-là, lorsque quelqu'un d'autre entre dans le marché, d'aller faire une obligation au niveau de certaines heures, que ça corresponde, autrement dit, les heures offertes par le taxi, à ceux qui sont offerts par le transport adapté, et on va le vivre bientôt, dans le transport collectif. Donc, je pense qu'on pourrait faire un pas dans ce sens-là et de voir comment on pourrait répondre, là, à cette préoccupation-là, qu'on avait peu il y a quelque temps, et de voir dans quelle mesure. Habituellement, les gens sont toujours intéressés à faire des sous, mais on pourrait arriver sur un cas ou un individu, à quelque part...

Donc, on fera des représentations là-dessus. Au tout début aussi — je me permettrais — on demandait si la notion d'intermédiaire vous concernait. La définition même, ce sont les gens qui offrent des services aux titulaires de permis de taxi. Donc, dans ce qui est prévu dans la loi, ce n'est pas les compagnies de transport adapté comme les vôtres — vous êtes plus un requérant — mais

bien plutôt une coop à quelque part qui a une centrale téléphonique qui répartit les appels et offre des services.

Donc, l'esprit d'intermédiaire, dans cette loi-là, ne s'applique pas dans votre cas.

Le Président (M. Bergman): M. Beaudry.

Une voix: Non, ça va.

Le Président (M. Bergman): O.K. M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Alors, M. Beaudry, madame, bienvenue dans cette commission.

Moi, c'est surtout deux petits commentaires, le petit commentaire. Vous portez des interrogations, là, sur la modification législative qui est apportée, à l'article 18, sur supposément l'assouplissement de la règle. Vous savez, on est dans une société de droit, et la Commission des transports du Québec qui régit les dispositions législatives en transport de taxi doit avoir une certaine latitude. Et la beauté d'être législateur et d'avoir des commissions parlementaires, c'est des fois pour revoir certaines lois qui ont été adoptées dans un passé, et par la suite, lors de la mise en application de ces lois, on se rend compte qu'à un moment donné il y a un petit problème à l'application de cette loi. Et l'article 18 de la loi vient justement — la modification — corriger un peu cette situation-là qui obligeait la Commission des transports du Québec de n'avoir aucune latitude. Or, dès qu'il y avait une infraction, même minime soit-elle, aux dispositions 21 et 22 de la loi sur le taxi, elle était dans l'obligation de révoquer le permis.

● (11 heures) ●

Alors, vous comprenez qu'un chauffeur de taxi qui actuellement a travaillé toute sa vie, est propriétaire d'un actif, là — un permis de taxi, c'est 225 000 \$ — a mal interprété, parce que c'est une question d'interprétation, là, vous le disiez tantôt, là, la loi fait en sorte qu'on doit interpréter. Or, l'interprétation de savoir qu'est-ce qu'un exploitant... où est-ce que la ligne commence et s'arrête quand un propriétaire de taxi qui n'est pas lui-même chauffeur, qui donne la voiture ou qui loue la voiture à un autre chauffeur... c'est quoi, la règle de l'exploitant? Ça commence où, ça arrête où?

Or, dès que cette personne-là se reconnaissait coupable suite à une enquête, la commission n'avait aucun autre choix de dire: Je te révoque le permis. Or, vous comprenez que la personne qui a un actif de 225 000 \$, le lendemain matin de la décision de la Commission des transports du Québec, se voyait dépourvue de son permis sans aucune possibilité de vendre son permis ou de se le faire suspendre. Or, la législation qu'on propose, c'est de dire à la Commission des transports du Québec: Tu es en mesure de planifier ce que l'infraction a été et d'imposer une sanction qui va dans la mesure du fait où est-ce que, si c'est une infraction qui est condamnable mais qui ne va pas jusqu'à la révocation, c'est la possibilité de dire: Je suspends ton permis pour trois mois ou l'obligation de dire au propriétaire d'un permis de taxi, qui disait: Bon, bien là, écoute, tu ne dois plus faire partie de l'industrie du taxi, je t'oblige à vendre ton permis et à sortir, toi, personnellement dans le domaine du taxi, mais permettre à peut-être quelqu'un d'autre qui

ne pouvait pas avoir accès, parce que les permis sont ce qu'ils sont, là — on n'augmente pas les permis — d'avoir une possibilité de revendre le permis.

Alors, c'est un peu ça, la disposition législative, c'est donner cette latitude à la Commission des transports du Québec de rendre une décision beaucoup plus large en tenant compte de tous les points. Actuellement, là, elle ne peut pas, elle ne peut pas interpréter, là, elle doit révoquer, point à la ligne. Et je pense que c'est une disposition que... Et la ministre, et les gens de l'industrie du taxi, et même la Commission du transport du Québec se sont rendu compte qu'à un moment donné, là, c'était un peu trop fort, on voulait essayer de tuer une mouche avec une masse, là, c'était un peu trop fort. Or, c'était un peu ça, la disposition.

L'autre commentaire que je voudrais vous faire. À la page 9, quand vous dites, là, que vous voulez attirer «l'attention de la commission sur le fait qu'aucun organisme en transport adapté [n'était] identifié comme pouvant faire partie de cette table», je veux seulement vous rappeler qu'hier nous avons eu la visite de l'Alliance des regroupements des usagers de transport adapté du Québec, qui peut-être sont un de vos compétiteurs mais parlent au nom des usagers du transport en commun qui sont membres de la table, et on a... là, l'association du transport adapté, qui sont membres eux aussi de la table, qui, eux, parlent au nom des sociétés, là, de transport adapté. Or, il y a quand même une représentation. Le message que vous pourriez peut-être nous dire, c'est de dire: On voudrait faire partie puis on voudrait en mettre plus.

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

M. Tomassi: Mais là par la suite c'est: Où est-ce qu'on commence, où est-ce qu'on arrête pour mettre du monde sur une table? À un moment donné, on peut avoir une discussion à 10; si on la fait à 20, là il va y avoir du monde alentour de la table.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi, j'aimerais ça qu'on éclaircisse certains points quand on parle des heures disponibles pour le transport adapté. Et une personne handicapée qui a besoin d'un transport, mettons, dans la semaine appelle un transport adapté, un taxi adapté; l'organisme, vous lui défrayez une partie de ses coûts? La personne qui prend le taxi, elle paie un certain montant, je pense que l'organisme de transport adapté paie un autre montant, O.K.? Mais, si, en dehors de ces heures-là, que ce soient le samedi, le dimanche, la personne handicapée qui veut prendre un taxi qui est un taxi adapté à le droit de le prendre, mais elle paie tous les frais. C'est ça, là.

M. Beaudry (André): C'est exactement ça. La seule nuance, c'est qu'actuellement on est tenu d'offrir cinq jours-semaine, minimum 35 heures. Ça, c'est le transport adapté. Bien sûr qu'en dehors de ces heures-là la personne, comme tout citoyen, a la liberté d'appeler le taxi, qu'il soit adapté ou taxi régulier, et de faire venir le taxi à sa porte pour un transport comme, moi, je pourrais le

faire. À ce moment-là, elle assume à 100 % les frais. C'est toujours en fonction de la... Si elle passe par le transport adapté, à ce moment-là, son tarif de course est celui du transport adapté, qui, lui, peut varier un petit peu d'une région à l'autre.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Ma deuxième où je m'interroge beaucoup: Est-ce que le transport adapté, à l'heure actuelle et à la grandeur du Québec, dans toutes les municipalités, est-ce qu'il est accessible?

Le Président (M. Bergman): Mme Martel.

Mme Martel (Micheline): Presque. Il reste encore quelques municipalités qui sont un peu plus rebelles. Il y en a d'autres que c'est à cause des contextes, hein? On sait que les organisations... M. Martin pourrait peut-être plus vous éclairer sur les municipalités qui ne sont pas desservies, mais on sait qu'il y a des municipalités qui sont sur des îles ou des choses comme ça, qui sont très, très éloignées puis qui sont difficiles à desservir. Mais, outre de ça, la majorité des municipalités du Québec sont desservies par des services de transport adapté.

Le Président (M. Bergman): M. Beaudry.

M. Beaudry (André): Bien, simplement un complément pour la réponse. C'est: les municipalités qui actuellement ne le sont pas, c'est par choix qui leur appartient en propre, comme municipalités, dans le sens où le service en transport adapté est disponible sur l'ensemble des territoires du Québec, mais il y a des... Le transport adapté, c'est aussi une responsabilité municipale. Alors, c'est la municipalité qui choisit d'adhérer ou d'offrir. Alors, il y a des municipalités — puis là M. Martin pourrait compléter mon propos; il y a des municipalités — qui, en fonction du programme, font appel au transport adapté, et d'autres font appel au volet souple, qu'on appelle, dans le programme de soutien au transport.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Écoutez, je vais juste vous expliquer un petit peu un problème que je vis, que j'ai vécu dans ma famille, que je vis présentement avec quelqu'un de ma famille. Mettons, elle part de Sainte-Eulalie, qui est dans le bout de Trois-Rivières... bien, avant Trois-Rivières pas mal, dans le bout de Victoriaville, a à aller faire une dialyse à l'Hôpital de Trois-Rivières parce que c'est seulement là que ça se fait. Faire une dialyse, c'est quatre heures. Alors, le transport adapté est prêt à aller la reconduire, mais ils n'attendent pas quatre heures, mais il n'y a aucun moyen de retour. Alors, pourquoi le transport adapté de Trois-Rivières ne pourrait pas reconduire les personnes? Je ne sais pas si vous avez une explication ou si je suis dans le champ. Mais ils m'expliquent leur cas. Puis je trouve ça un peu aberrant. On va les reconduire à l'hôpital, mais on n'a pas le temps de les attendre, il faut que quelqu'un aille les chercher.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Bergman): M. Beaudry.

M. Beaudry (André): Oui. Merci. Dans ces situations-là, c'est toujours des situations particulières, et là on fait référence à ce qu'on appelle le hors territoire. Il faut bien comprendre. Tantôt, dans mon propos, j'ai mentionné que, malheureusement, c'est souvent des questions financières. On s'entend? Et les budgets des transporteurs adaptés que nous sommes sont très limités. Et, quand on décide, comme organisme, de faire du hors territoire... Je suis justement le transporteur du territoire d'Arthabaska, voisin de Sainte-Eulalie, alors ça tombe bien que vous parliez de Sainte-Eulalie, qui est collée à Trois-Rivières. Quand on décide, comme transporteur, de faire ce qu'on appelle du hors territoire, on assume les frais à 100 %. Alors, si on me demande, moi, à Victoriaville, de descendre — ou Sainte-Eulalie, c'est le Grand Tronc; de descendre — sur Trois-Rivières, ça veut dire que, tous ses frais, autobus, temps horaire, etc., il doit les assumer à l'interne de son budget, et ces coûts-là sont exclus du financement en provenance du ministère. Alors, il y a cette notion-là qui joue.

Bien sûr, on est préoccupé. Puis je ne suis pas en train de vous dire, comme membres de la commission, qu'on a toutes les solutions, mais on a cette préoccupation-là de comment développer graduellement la notion du hors territoire. Il y a des municipalités qui l'acceptent, de faire la rallonge financière pour le favoriser, mais on a cette préoccupation-là, mais on n'a pas trouvé toutes les solutions pour le faire. Donc, des cas à cas comme ça. Et, surtout dans les cas de dialyse, hein, il ne faut pas oublier le transport adapté, en fait des transports pour les personnes qui ont des besoins de dialyse à l'hôpital. Le problème, où c'est qu'il se situe, c'est que, nous, on marche sur rendez-vous, sur des horaires. Je parle du transport adapté. Et, quand on est en dialyse à l'hôpital, on sait à quelle heure elle commence, mais on n'est pas certain de l'heure où elle termine, la personne. Parce que, dépendamment de comment se déroule la dialyse, il va y avoir des décalages d'une demi-heure, de 10 minutes. Et, si on ne tient pas compte de cet aspect-là, c'est tous les autres usagers du transport adapté qui subissent la... ce n'est pas juste le transporteur, c'est les autres usagers qui subissent la conséquence du retard.

Alors là, il faut se poser la question: Est-ce que les transports, entre guillemets, de santé, O.K., doivent relever du transport adapté? Et, si oui, est-ce que ça doit être fait à même les budgets existants ou s'il doit y avoir un vase communicant entre les budgets du ministère de la Santé qui développe ça versus le ministère des Transports pour le programme de soutien au transport adapté?

Toutes ces questions-là, on n'a pas la prétention d'avoir les réponses, mais c'est clair qu'on a la réflexion là-dessus en disant: Comment on peut absorber sans avoir d'air qui permet, à ce moment-là, de développer?

● (11 h 10) ●

Le Président (M. Bergman): Mme Martel.

Mme Martel (Micheline): Oui. Je voudrais juste bonifier en disant: Moi, sur mon territoire, je les transporte, les personnes qui font de l'hémodialyse, qui font de la chimiothérapie, qui sont admissibles au

service de transport adapté, mais les soins de santé sont donnés sur mon territoire. Il y a la notion qu'il ne faut jamais oublier, que le transport adapté est, premièrement, un service de transport en commun, puis ça, c'est une notion qui est souvent oubliée. Si on fait un déplacement pour une personne qui est hors territoire, qui va coûter 60 \$ pour une personne, on vient de perdre la notion de transport en commun, on vient de perdre toute la notion de dire: On fait du transport adapté, sur notre territoire, pour notre juridiction. Moi, je suis d'accord avec ça, le fait qu'il y ait des gens qui font du transport adapté hors territoire, sauf que je pense qu'il va falloir qu'il y ait un arrimage à un moment donné, au niveau des services de santé, pour qu'eux aussi s'arriment afin de pouvoir coordonner leurs choses puis de dire: Bien, oui, vous montez des gens, vous faites du transport en commun, on va en prendre 10 à telle heure, parce que sinon c'est impossible de faire ça, surtout que les services de transport adapté ne sont pas subventionnés conséquemment à ces déplacements-là qui sont hors territoire.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Écoutez, je comprends très bien qu'est-ce que vous dites, mais il reste qu'on s'en va — et la population — en vieillissant, puis on veut essayer de garder les gens chez nous, on veut essayer de leur donner les services de santé à la maison, et puis, quand ils ont à aller prendre des services spécialisés, c'est des grands trajets. Alors, on voit qu'il y a un manque, là, entre les deux. Je pense que la solution peut être... Peut-être qu'il va y avoir des... On va avoir besoin d'avoir des vases communicants tantôt, si on veut continuer dans ce sens-là, ou bien hospitalisons les gens puis donnons-leur leurs services à l'hôpital, mais ça va coûter 10 fois le prix.

Le Président (M. Bergman): Mme Martel.

Mme Martel (Micheline): Il y a deux choix, hein, il y a le choix de pousser sur le transport ou on le choix aussi de pousser sur la santé. Je pense qu'il y a des services, qui sont donnés, spécialisés, qui pourraient très bien avoir un spécialiste qui se déplace en région, une fois par deux semaines, pour pouvoir offrir... ou une fois par semaine pour pouvoir offrir les services aux gens de notre population.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Je sais que le CLSC offre le service, mais il y a certains services... en tout cas dans le cas où je vous parle, le CLSC n'est pas capable de le faire, il faut qu'ils aillent à l'hôpital. Il y a toujours des cas un peu spéciaux. En tout cas, c'est juste que, pour ramener ça sur le plancher, que le transport adapté... on va avoir à peut-être avoir une vision un petit peu plus lointaine des services qu'on a à donner.

Vous m'avez parlé aussi du code d'éthique. Tout à l'heure, on parlait que tous les chauffeurs de taxi devraient suivre un code d'éthique pour conduire les patients. On en a parlé, je pense, hier aussi. Comment

est-ce que vous voyez ça, vous? Est-ce que ça devrait être donné ou... C'est parce que je suis porté à comparer avec d'autres organismes, si vous voulez. Vous parliez des cellulaires. En commission sur la sécurité routière, l'an passé, on disait: Les chauffeurs de camion, vous n'aurez pas le droit de rouler plus que 105 km. Il y a des compagnies de transport qui ont dit à leurs chauffeurs: À partir d'aujourd'hui, vous allez rouler 105 km, puis il y a des chauffeurs qui le font. Il y a des compagnies qui se sont mises tout de suite au diapason, si vous voulez, puis ils vont à 105 km, mais par contre il y a d'autres compagnies qui ont laissé ça «à large». Encore aujourd'hui, vous vous promenez sur l'autoroute, ce n'est pas rare de se faire accoter par un camion à 115, 120 km. Alors, le code d'éthique, il faut qu'il parte, je pense, directement de la compagnie de transport. Il ne faut pas juste que ce soit le gouvernement qui donne des directives. Et je pense qu'à l'intérieur de chaque compagnie de taxi ou de transport adapté ils disent: Ici, là, vous faites du transport pour nous autres, mais c'est ça, le code d'éthique, et vous allez le suivre.

Vous ne pensez pas qu'il faut que ce soient les gens qui se mobilisent, ne pas toujours avoir une loi du gouvernement pour aller inciter les citoyens, les obliger à suivre un code d'éthique?

Le Président (M. Bergman): M. Beaudry.

M. Beaudry (André): Oui. Pour répondre à votre intervention... C'est un peu ce qu'on disait tout à l'heure.

Si on parle de la formation qui devrait être offerte aux chauffeurs de taxi, oui, il faut que la formation soit offerte. Et, à l'intérieur de la formation, il pourrait y avoir une notion de l'importance d'un code d'éthique dans l'entreprise, hein? Ça, c'est une chose. Le code d'éthique, lui, ça me surprendrait. Je vous le dis puis je l'ai dit, je pense, en introduction. Ça me surprendrait que, si un code d'éthique descend de l'institution gouvernementale vers les territoires, ça fasse en sorte qu'il soit appliqué. Un code d'éthique, quand on en élabore un à l'intérieur de nos propres organisations, ça nous oblige à travailler sur la motivation et la volonté de nos personnes à l'appliquer. Mes chauffeurs d'autobus... chez nous, à l'interne, j'en ai un, code d'éthique, et c'est ma responsabilité d'amener mes chauffeurs à respecter ça.

Et, quand j'ai des plaintes de mes usagers, parce qu'on a un comité de plaintes aussi à l'intérieur de nos organisations, quand on a des plaintes de nos usagers, je peux vous passer un papier que, si la plainte concerne la notion de l'attitude de mon chauffeur ou de ma conductrice, la conductrice se retrouve dans le bureau et elle est confrontée au code d'éthique en termes d'attitude. Mais c'est un code à l'interne. Je ne suis pas convaincu qu'un code pan de mur, gouvernemental va faire le travail. Moi, j'aurais tendance à prioriser la formation, oui, à l'intérieur de laquelle on parle de l'importance de l'existence d'un code d'éthique.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Bien, écoutez, là-dessus on se rejoint parce que, moi, c'est comme ça que je vois ça aussi,

que, le code d'éthique, il faut qu'il parte à l'intérieur de l'organisation.

Écoutez, je suis bien content qu'on ait eu l'occasion de se rencontrer pour parler du transport adapté puis j'espère que toutes les municipalités vont embarquer là-dedans parce que je pense que c'est obligatoire et ça va le devenir encore plus parce qu'on a besoin d'offrir ces services-là en région éloignée. Moi, je suis dans la Beauce, je ne suis pas dans une région éloignée, en tout cas pas considérée comme éloignée, mais il reste qu'il y a plusieurs petites municipalités qui n'ont pas de transport en commun. Et le transport collectif est en train de prendre un peu la place, et le transport adapté, il est nécessaire. Alors, je vous remercie.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Disons simplement que votre mémoire a le mérite d'attirer notre attention sur un certain nombre de zones floues.

Alors, je tiens à vous remercier, Mme Martel, M. Beaudry, de votre présentation. Puis au premier titre, au premier abord, on en a parlé il y a quelques instants, c'est peut-être cette zone floue entre transport médical et transport adapté. Si, dans l'esprit des gens au ministère du Transport puis dans l'esprit des gens au ministère de la Santé, la définition est claire, précise, il n'en demeure pas moins que, sur le plancher des vaches — et c'est un petit peu ce que vous avez exprimé il y a quelques instants — dans la réalité, la définition ou la frontière entre les deux est pour le moins poreuse, puis ça occasionne des problèmes sur le terrain, puis qu'il y aurait peut-être lieu effectivement qu'il y ait une harmonisation ou, comment dirais-je, un échange entre les deux ministères pour essayer de simplifier la vie des prestataires de services sur le terrain. Maintenant, si je reprends les éléments de votre mémoire un à un, bien je constate qu'il y a là également... on a mis le doigt sur un certain nombre de zones floues. M. Martin a précisé tout à l'heure que, dans la notion, la notion d'«intermédiaire», telle qu'elle est conçue par le ministère des Transports dans le projet de loi, ne vous inclut pas, mais ce qui est fascinant, c'est que vous ne le saviez pas jusqu'à temps qu'il vous le dise.

Une voix: ...

M. Bergeron: Bon. Alors, c'est dire qu'il y a là une zone floue qui mérite effectivement d'être précisée, d'autant qu'un des questionnements que j'ai soulevés au moment même où on amorçait ces travaux, c'est: Quel impact va avoir ce projet de loi sur les organisations de transport adapté? Et le fait que vous souleviez la question devrait nous amener à un certain nombre de réflexions. Maintenant, quant à la notion d'émission de permis, ça aussi, c'est une problématique qu'on a soulevée hier. Lorsqu'on dit qu'aucun permis ne sera émis, à moins que le taxi qui y est rattaché ne soit adapté, «à moins que», ça laisse entendre que dorénavant tous les permis, sauf exception, devront être émis si le taxi est adapté. Alors, peut-être, là aussi, y a-t-il lieu d'apporter un certain nombre de précisions parce que ça peut porter à confusion. Puis, hier, on a vu que ça suscitait des attentes, notamment au niveau des usagers du transport adapté, ça suscitait

des attentes qui vraisemblablement, devrais-je dire, assurément ne seront pas rencontrées.

● (11 h 20) ●

Et ça, c'est peut-être un effet pervers de la formulation choisie pour le projet de loi. À cet égard, on a eu une discussion, hier puis ce matin, quant à ce qu'est un véhicule de transport adapté. Dans l'esprit des usagers qu'on a entendus hier, ce devrait tout être des minifourgonnettes. Oups! on nous dit: Non, ce n'est peut-être pas une bonne idée que ce soient toutes des minifourgonnettes. C'est sûr que tout le monde peut être à l'aise dans une minifourgonnette, mais encore faut-il y monter. Et là on constate qu'au niveau des clientèles à mobilité réduite ce n'est comme pas évident. Puis on nous dit: Non, non, considérez peut-être l'émission d'un permis restreint ou même adapté à des véhicules de type berline, là, ce que vous appeliez, tout à l'heure, des véhicules conventionnels, là, réguliers.

Quant aux heures de disponibilité des taxis dans les localités où il n'y en a qu'un seul, comme vous l'évoquiez tout à l'heure puis comme on l'évoquait hier, notamment à Drummondville, si je me souviens bien, quand on se retrouve devant une situation comme celle-là, bien sûr ça nous amène à un certain nombre de préoccupations par rapport à la clientèle adaptée. Mais, de la façon dont le service de taxi est organisé au Québec, il y a plusieurs des propriétaires de taxi qui n'ont qu'un taxi, puis c'est leur véhicule personnel. Puis ça, ça veut dire que, si on accroît la plage horaire qu'ils doivent offrir, ça veut dire qu'à ce moment-là il va falloir que je sois disponible le dimanche, alors que le dimanche c'était mon véhicule familial pour la famille, pour les activités de la petite maisonnée.

Alors, il va falloir trouver un moyen. Je ne sais pas comment vous envisagez de réconcilier ces deux préoccupations éminemment légitimes mais qu'il faut, nous, comme législateurs, essayer d'agencer, là, correctement dans la loi.

Le Président (M. Bergman): M. Beaudry.

M. Beaudry (André): Bien, vous soulevez un point qui bien sûr nous préoccupe. Nous, on part du principe que la personne qui fait une demande de permis pour le transport adapté, O.K., est en mesure d'offrir un service mais est là aussi pour vivre, hein, faire ses frais. Et, chacun des territoires, une des solutions... Bien sûr que, si, la personne, c'est son propre véhicule, il a le droit lui aussi à avoir des journées de congé, comme moi j'en ai, les samedis et dimanches, etc., il a le droit d'avoir sa vie familiale. Mais, quand il demande son permis, il devrait déjà avoir, dans sa préoccupation, de peut-être penser à un deuxième chauffeur sur le véhicule. L'autre élément, c'est de...

M. Bergeron: Oui, mais, si c'est son véhicule puis c'est le...

M. Beaudry (André): Bien...

M. Bergeron: O.K., l'autre élément.

M. Beaudry (André): Et c'est pour ça que l'autre élément, c'est le nombre de permis émis sur un territoire.

Quand tu as un territoire comme Drummondville — comme chez nous, à Arthabaska, on a un droit de un... puis que la personne l'obtient et l'a, et ça, depuis plusieurs années, ça devient complexe d'aller en chercher un deuxième qui permettrait un meilleur arrimage sur la plage horaire. Parce qu'un des principes du transport adapté, c'est de considérer que nous sommes les voitures et les véhicules des personnes avec des limitations. Donc, les personnes ont le droit de sortir à même titre que, moi, je sors avec ma propre voiture, à ma convenance, le soir et à l'heure que ça me tente. Le principe, c'est celui-là. Alors, quand on a seulement un permis sur un territoire, bien sûr que ça amène des limitations. C'est ce qui fait que chez nous — on pourra donner cette image-là à d'autres territoires — le propriétaire du permis de transport adapté n'utilise pas son propre véhicule personnel, a une wagonnette à côté.

L'autre élément qu'il se préoccupe... Tantôt, vous souleviez la notion d'avoir seulement des fourgonnettes, hein, au lieu du véhicule régulier.

Une anecdote, simplement. Un titulaire de permis de chauffeur... de taxi adapté, c'est-à-dire, a acheté une fourgonnette et il est allé pour la faire adapter. Et, là où il voulait aller donner son contrat d'adaptation, ils n'installent pas sur son véhicule le marchepied extérieur. Si le marchepied n'est pas installé, le chauffeur du véhicule a beaucoup de difficultés à embarquer dans le véhicule pour aller s'asseoir au siège du chauffeur. Comment ça se fait? Alors, il a été obligé de donner le contrat d'adaptation à un autre fournisseur. Alors, c'est pour ça qu'il faut être prudent avec la notion d'obligation de fourgonnette. On parle de personnes âgées. Les personnes âgées qui vont venir à nos services demain matin ne sont pas toutes en fauteuil roulant ou en marchette, il y en a qui ont des difficultés de mobilité juste avec une canne, O.K., puis qui répondent quand même aux critères d'admissibilité.

Si on a seulement des fourgonnettes demain matin, est-ce que ça veut dire que la personne qui se déplace avec une canne est obligée d'embarquer par la passerelle? Ou alors que, si c'est un véhicule que j'appelle régulier, donc la berline, elle est capable d'ouvrir la porte puis s'asseoir à même titre que n'importe quel autre véhicule parce qu'il est plus bas de terre? Alors, il faut cette pensée-là de notion quand on crée une obligation de fourgonnette versus berline. J'espère que ça répond un peu.

M. Bergeron: Tout à fait.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Sur la question du code d'éthique — vous m'excuserez de revenir à la charge, mais je me fais l'avocat du diable un instant — vous dites: Si c'est le gouvernement qui établit un code d'éthique, le code d'éthique va devoir être large à un point tel qu'il ne sera plus significatif. Est-ce qu'à contrario on ne pourrait pas se retrouver dans la situation où, si c'est le prestataire de services qui établit son propre code d'éthique, on en vienne éventuellement à la recherche du plus petit dénominateur commun, à telle enseigne que ça pourrait également ne pas être très significatif, d'une part? Et d'autre part est-ce qu'il y a une garantie aussi nette qu'il y aura un recours pour la personne lésée puis

qu'il y aura une correction qui sera apportée? En d'autres termes — puis ça, on l'a évoqué hier — on a un problème actuellement, puis on le sait, souvent les personnes handicapées ne vont pas porter plainte — puis on l'évoquait tout à l'heure, il y a quelques instants, avec notre ami de Laval — ne vont pas porter plainte.

Si le prestataire de services établit son code d'éthique, qu'il est chargé lui-même de le mettre en oeuvre, puis de le faire appliquer, puis éventuellement d'apporter des sanctions, est-ce que ça ne risque pas de faire en sorte qu'en bout de piste certains usagers vont encore moins être enclins de mettre une plainte?

Le Président (M. Bergman): Mme Martel.

Mme Martel (Micheline): Pour ce qui est des plaintes — je vais commencer par ça; pour ce qui est de plaintes — peut-être que, dans les petits milieux, c'est différent. Peut-être que, dans les milieux qui ne sont pas des gros centres urbains comme Québec, Montréal, Laval, Longueuil, c'est différent, on les connaît, on les connaît. Nous autres, chez nous, on a eu un cas flagrant d'un chauffeur qui était irrespectueux avec la clientèle, sauf qu'il faisait aussi affaire avec notre hôpital de jour, il faisait aussi affaire avec notre centre, là, de personnes handicapées. On s'est tous téléphoné, on a tous fait une plainte, puis le chauffeur, il n'est plus là. On a même envoyé des lettres à la commission. C'est des petits milieux, c'est une grosse différence. Je pense qu'il faut vraiment que la commission démystifie les gros centres des petits centres. Ça, c'est la première chose.

Deuxième chose. Au niveau du code d'éthique, comme mentionnait M. Beaudry, c'est important que ce soit inculqué lors d'une formation obligatoire. C'est très, très important. Mais je pense que les partenaires doivent tous être impliqués aussi là-dedans, tous les partenaires qui font affaire avec les taxis. Nous, on fait affaire avec une société de taxi, c'est eux qui nous desservent en taxi régulier, en taxi adapté puis en autobus aussi. On fait vraiment toutes nos choses avec eux, sauf qu'à... de nos contrats on a obligé le code d'éthique, ce qui fait en sorte que le code d'éthique a dû être fait, a dû être déposé à notre conseil. Je pense que c'est aux partenaires de dire: Oui, on va vous signer un contrat, oui, on va vous garantir des sommes, mais à contrepartie il doit y avoir des sanctions, il doit y avoir un respect des clientèles, il doit y avoir des choses de prévues, là, pour normaliser, là, le respect et la sécurité de tout le monde.

Le Président (M. Bergman): M. Beaudry.

M. Beaudry (André): Oui. Simplement un commentaire additionnel sur la notion du code d'éthique. Moi, je suis d'accord avec Mme Martel de faire la distinction entre les communautés urbaines, hein? Comme on entendait tantôt le représentant de Laval, s'ils ont 300 permis, ils n'ont pas un seul fournisseur. Donc, il y a un phénomène de compétition qui va se faire, d'où le fait qu'on peut exiger, à ce moment-là, comme contractants, des garanties au niveau d'un respect de code d'éthique.

Le Président (M. Bergman): En conclusion, s'il vous plaît, pour laisser le temps pour une question. M. le député d'Ungava, une minute.

M. Ferland: Parce que vous avez parlé tout à l'heure — merci, M. le Président — au niveau de la desserte, vous avez dit — j'ai pris une note... Est-ce que c'est les municipalités qui demandent à avoir le service ou c'est implanté? Parce que, moi, je viens d'une région éloignée, parce que ce n'est pas les grands centres. De quelle façon ça fonctionne? Puis est-ce que vous desservez aussi, parce que chez nous c'est important, les communautés autochtones?

Le Président (M. Bergman): Il vous reste une demi-minute pour la réponse.

Mme Martel (Micheline): En conclusion, M. Martin pourra revenir, s'il veut, sur ce sujet. Sauf que c'est une disposition à la loi. Les municipalités ont l'obligation de desservir leurs territoires. Donc, une municipalité est obligée d'offrir le service sur son territoire, que ce soit par le volet du transport adapté ou par le volet souple qui est offert par le ministère du Transport. Donc, c'est une obligation par rapport à la loi.

Le Président (M. Bergman): Malheureusement, le temps s'est écoulé. Alors, Mme Martel, M. Beaudry, merci pour votre présentation. Et je demande à M. Boulet, du Regroupement des limousines du Québec, de prendre sa place à la table.

Je suspends pour quelques instants seulement.

(Suspension de la séance à 11 h 30)

(Reprise à 11 h 31)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue au Regroupement des limousines du Québec. M. Claude Boulet, M. Boulet...

Regroupement des limousines du Québec

M. Boulet (Claude): Bonjour, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): ...vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivies d'un échange avec les membres de la commission. Alors, la parole est à vous.

M. Boulet (Claude): Merci, M. le Président. Donc, je voudrais vous remercier de nous avoir accueillis, M. le Président, Mme la ministre, messieurs — j'avais cru voir une dame tantôt de... — les membres de la commission ainsi que les fonctionnaires.

Si vous permettez, je vais sortir mes petites notes. Donc, nous sommes membres de la table, nous avons participé au débat face à ce projet de loi et, comme membres de la table, nous le supportons, nous l'appuyons. On voudrait vous parler de quand même quelques irritants qui font partie, là, du domaine de la limousine depuis quelques années. Une parenthèse: en tant que membres de la table de concertation, on a trouvé que c'était assez intéressant de participer à un échange avec des gens de taxi, des gens des associations de services et surtout avec un échange avec les clients. On avait, nous, particulièrement les hôtels qui participaient à cette discussion-là, puis les gens d'hôtel, c'est un gros marché pour nous,

c'est des gens qui ont besoin de limousines sur une base régulière et qui ont certaines exigences, et il est intéressant de se retrouver, là, au sein d'une même table pour pouvoir discuter de l'avenir de ça.

Comme membres, les gens qu'on consulte... On consulte des gens qui sont à Québec, qui sont aussi à Gatineau, on a des gens d'allongées avec qui on a des contacts réguliers, on a beaucoup de gens qui opèrent à l'aérogare de Dorval, entre autres, ça fait que ça nous permet, là, d'avoir un bon échantillonnage de terrain concernant les besoins de ce segment de l'industrie. Moi, personnellement, j'ai commencé en janvier 1980, dans l'industrie du taxi — diverses fonctions: de chauffeur à opérateur, à président de coopérative, à membre de ligue et à représentant de l'industrie.

Les principaux irritants qu'on voit au niveau de ça, c'est de définir exactement les segments de marché clairs et nets parce qu'au niveau de notre vision, là, on n'est peut-être plus à l'époque de demander simplement qu'on nous donne des choses, d'en demander pour pouvoir en avoir plus pour soi mais de regarder où est-ce qu'est notre mandat et notre mission dans toute l'enveloppe du transport terrestre de personnes. Il y a une grosse demande, et la demande de berlines va en s'augmentant. C'est un beau marché. C'est là, dans le transport, d'ailleurs — et je dirais même plus que le transport adapté — que les belles occasions d'affaires se situent. Ça fait qu'évidemment, quand on parle de bonnes occasions d'affaires, on parle aussi beaucoup d'agressivité de la part d'un petit peu tout le monde. Les gens, c'est là qu'est l'argent, ça fait que c'est là que ça devient agressif, c'est là que ça joue rough. Ça fait que donc, une fois que les marchés...

Puis là c'est ce qu'on prône depuis un bout de temps et c'est le message qu'on a transmis à la table, que le taxi avait vraiment son marché qui était d'accessibilité facile, qui était de prix raisonnables, qui était de services assez polyvalents, de courses aux hôpitaux en cas d'urgence. Puis, nous, on se situe dans un segment qui est un petit peu comme le transport adapté, c'est un segment spécialisé. D'ailleurs, le nom de nos permis, ça le porte, c'est: Taxi spécialisé, et ça sert justement à remplir ce besoin-là. On est complémentaires aux services du taxi régulier. À part les voitures de ministre, là, notre principal concurrent, c'est les chauffeurs privés, les gens qui, ne trouvant pas dans l'industrie du taxi ce qu'ils cherchent... bien, à ce moment-là, ils s'engagent des chauffeurs. Puis là bien c'est ce marché-là qu'on veut rentrer, et on doit le faire avec des services répondant à la qualité précise de ce que les clients nous demandent.

Puis d'ailleurs, on l'a écrit dans le mémoire, il y a des points précis. Que ce soient les voitures, que ce soient les chauffeurs, c'est un service spécialisé qui demande une certaine spécialité au niveau du service. Et il y a aussi les limousines de grand luxe. Elles sont flamboyantes, elles sont visibles, c'est les voitures qui coûtent le plus cher, mais en même temps c'est peut-être un peu nos parents pauvres parce que présentement leur tarif horaire est semblable à celui qui était pratiqué il y a 18 ans. En 1990, ils avaient les mêmes tarifs horaires, puis, si on négocie, on est même présentement capable de les avoir à moins cher. Ça fait que ces gens-là ont de besoin de support et ont de besoin aussi de modifications dans la loi pour aller chercher d'autres marchés. Ça fait que donc j'en parlerai un petit peu plus tard.

Les chevauchements qu'on voit présentement, ils sont dus justement à des carences, à des petits trous ici et là dans la loi, comme les limousines qui travaillent avec des véhicules qui sont plus vieux. La loi présentement permet à une limousine berline d'avoir 10 ans. Mais, si tu travailles avec un véhicule qui a sept, huit, neuf ans, tu es capable d'offrir des tarifs qui sont compétitifs avec celui du taxi, mais ce n'est pas le rôle que la limousine doit jouer, et même je doute de la rentabilité de cette opération-là de vieux véhicules, mais, comme la loi permet 10 ans, bien certains tirent l'âge de leurs véhicules et n'offrent pas le service de premier ordre qui devrait être donné par un service de limousine. Ça, c'est un irritant entre les limousines et le taxi, mais c'est toujours celui de l'échelon plus bas qui subit les contrecoups. Au niveau des limousines de grand luxe, il est permis, avec un permis de grand luxe, de plaquer... Le marché de grand luxe, c'est un petit peu spécial parce qu'en certaines périodes il n'y a aucune activité, puis, d'autres périodes, c'est l'achalandage total, ça déborde.

La plupart du temps, donc, il y a beaucoup de permis de grand luxe sur le marché, ça fait qu'il y a un nouveau segment qui s'est créé, un segment de VUS. Ces VUS là peuvent être plaqués avec des véhicules berlines. Mais, en utilisant un permis grand luxe, ça permet d'utiliser un permis qui coûte moins cher mais qui oblige une partition, et là présentement les gens qui opèrent, à l'exception de deux, opèrent de façon, tous, illégale; tous ceux qui opèrent des VUS présentement. Ça fait que, là, bien ça évidemment, c'est des gens qui viennent dans notre marché avec des véhicules utilitaires sport, puis là bien, nous aussi, ça irrite les berlines, cette position-là. On a, durant les années — je parle un petit peu loin en arrière, là... De 1990 à 1996, il n'y avait que 11 limousines berlines à Montréal et il y avait un moratoire sur la transformation de permis spécialisés, et il s'est spécialisé des taxis de région. La spécialisation de ces taxis de région là a amené deux effets en tout cas qu'on pense être contre l'industrie. C'est: premièrement, ça a — contre l'intérêt public aussi; ça a — vidé les régions, ça a enlevé des taxis de région parce que ces taxis-là sont venus travailler à Montréal. Même s'ils étaient de l'extérieur, comme ils n'étaient pas identifiés, bien ces véhicules-là se sont mis à travailler à Montréal.

Nous, on persiste à dire que le besoin de berlines est exclusif au supramunicipal de Québec, de Montréal et de Gatineau. Ailleurs, la loi permet, si demande il y a, d'utiliser quelque chose d'hybride. Un véhicule pourrait faire et du taxi...

Une voix: ...

M. Boulet (Claude): ... — et ce n'est pas moi; du taxi — et il pourrait...

Une voix: ...

M. Boulet (Claude): Le vilain. C'était la même sonnerie que le mien, par contre. Donc, il y a possibilité de faire du service. Supposons qu'à Drummondville il y a un besoin de limousines, bien l'opérateur de Drummondville peut prendre un véhicule Town Car, faire du taxi avec et de répondre aussi au besoin de limousines à Drummondville.

● (11 h 40) ●

Ça fait qu'on demanderait que la restriction de spécialisation demeure au niveau des supramunicipaux.

Un autre point qu'on a soulevé de façon régulière: de la façon que la loi est structurée, il est possible pour chacun des opérateurs de taxi spécialisé d'avoir des tarifs différents, sauf qu'au niveau de l'opération à l'aéroport de Dorval il est difficile de... Comme les gens n'ont pas le choix de leurs véhicules, ils sont obligés de prendre le premier, là. Et il est important au niveau du service que les tarifs soient constants d'un transporteur à l'autre. On a fait des pressions là-dessus. La commission a appelé un proprio motu qui a ordonné ça, et ça, on s'en félicite, mais on aimerait qu'il soit cristallisé éventuellement dans une loi ou dans un règlement pour que... Ça fait très république de bananes d'avoir des tarifs différents. Les gens n'accepteraient pas cette situation-là, du moins ils se poseraient des questions sérieuses.

Un nouveau phénomène aussi: avec l'Internet maintenant, il est possible d'annoncer à peu près n'importe quoi n'importe quand, n'importe où. Ça fait qu'on a, entre autres, un opérateur à Montréal qui annonce, n'ayant qu'un véhicule, annonce sous 16 noms de compagnies différentes, avec des numéros de téléphone différents. Ça fait qu'il y a une éthique à développer au niveau de l'annonçage du service de limousine parce que, là, tout le monde sont les plus gros, tout le monde sont les plus fins, tout le monde ont des véhicules neufs. Mais, comme ça s'appelle limousine puis qu'il y a des véhicules qui vont jusqu'à 10 ans, bien, des fois, il y a des gens qui appellent la plus grosse compagnie à Montréal en vertu de ce qu'ils ont lu et qui n'ont que des véhicules neufs, mais, lorsqu'arrive le temps du service, ils voient arriver un vieux véhicule passé date, et, ce véhicule-là, il est trop tard pour le retourner parce que l'événement a lieu maintenant. Ça fait qu'en plusieurs occasions les gens se font piéger. Il faut trouver une manière — et là je n'ai pas de formule exacte; mais trouver une manière — là, de cristalliser l'offre de services, la publicité pour l'encadrer pour ne pas qu'il y ait des choses qui débordent de la réalité.

Présentement, une amende pour transport illégal est de 350 \$. Si, supposons, j'ai un gros client qui arrive par jet privé, je vais le chercher, mais mes véhicules sont tous occupés, je vais me louer un véhicule. Si je me fais prendre — et seulement que si je me fais prendre — je vais payer 350 \$ d'amende. Sauf que, lui, par jour, je vais lui charger près de 1 000 \$. Ça fait qu'il y a un contexte d'amende qui fait qu'il est plus rentable de payer des amendes plutôt que se conformer à la loi. Et ça, là, c'est un petit peu, pour les opérateurs qui respectent de façon rigoureuse la loi — et ce qu'on doit tous faire... bien là on se ramasse en compétition avec des gens qui s'en foutent et qui vont chercher en plus une rentabilité sur le fait d'être hors la loi. C'est frustrant un peu, ce bout-là. Puis, au niveau de la représentation, bien, comme on vous a dit tantôt, nous, on se considère comme étant membres de la famille des taxis. On travaille avec eux et on existe parce que les taxis sont là. Nos principaux concurrents, c'est les chauffeurs privés, encore une fois.

Le transport par avion. On fait beaucoup de Montréal-Québec pour des rencontres, et c'est compétitif avec l'avion, puis on ramène les gens après ça. C'est un beau service et c'est un service qui est en progression.

Ça fait que, les taxis, moi, je n'ai vraiment pas l'impression qu'on les compétitionne, au contraire. Et le fait qu'ils existent, ça nous permet d'exister. Le fait aussi qu'ils ont choisi certaines approches de la clientèle fait que c'est eux, les premiers à nous envoyer des clients. Ça fait que donc, au niveau de la représentation, je n'ai vraiment aucun problème à ce que les taxis fassent partie de nos discussions. Les limousines de grand luxe sont peut-être... Il y a un écart qui est plus grand qu'avec le taxi régulier. Eux et les gens avec qui je parle, les opérateurs de grand luxe, ils ont plus de difficultés à avoir une relation avec les taxis.

Je pense que j'arrive dans mes dernières secondes. Donc, merci beaucoup pour cette écoute.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. Boulet, pour votre présentation. Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. Boulet. Vous dites «Boulé» ou «Boulè»?

M. Boulet (Claude): C'est exactement ce qui me venait à l'esprit. Les gens de Québec disent «Boulé», dont M. Martin à côté de vous, et les gens de Montréal disent «Boulè». Et, du Lac-Drolet, c'est «Boulette».

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: ...

M. Boulet (Claude): «Boulè».

Mme Boulet: Nous autres, c'est «Boulé». Alors, écoutez, je vous remercie pour votre présentation. Je vais vous avouer, et je ne sais pas si les collègues partagent, c'est assez complexe, hein? Il y a les limousines, les limousines de grand luxe et les VUS, il y a les permis de taxi, combien ils embarquent de personnes, combien ça coûte pour le permis. Et, je vais vous dire, là, ça a de l'air d'être un monde, puis ceux qui connaissent ça me le disent, là, me l'avouent que c'est particulier et c'est complexe.

Alors, moi, je vais faire le tour, mais essentiellement je vais revenir sur deux choses, puis je vais laisser mon collègue poser des questions parce que mon collègue à ma droite connaît bien, bien le secteur, alors il a des points qu'il aimerait relever. Alors, vous parlez, dans un premier temps, du problème des amendes, et je vais vous dire, là, que ça me semble tout à fait pertinent. On est tout à fait en accord avec vous, il y a une problématique au niveau des amendes. L'amende ne peut pas être de 300 \$ quand la personne, elle fait 1 000 \$ ou 2 000 \$ dans une journée, là. Ça me semble totalement incohérent. Alors, je veux vous dire, là, qu'on va mandater la table pour qu'elle se penche là-dessus, et qu'on s'ajuste finalement, et qu'on fasse en sorte que les amendes soient représentatives du délit, finalement du délit ou de la faute, et que ce soit dissuasif parce qu'on ne peut pas avoir une amende qui fasse en sorte qu'on continue à enfreindre la loi puis qu'en bout de ligne ça ne coûte pas cher parce qu'il vaut mieux payer l'amende que de continuer. Alors, ça n'a pas de sens, là.

Alors, je vous dire, là, que, M. Martin en a pris bonne note, et nous allons demander à la table qu'elle se penche sur la révision de la grille des pénalités ou des

amendes qu'on doit infliger à des gens qui ne respectent pas les règlements. Alors ça, c'était dans un premier temps.

Et, l'autre élément, je me demandais: Ça fonctionne comment? Hier, M. Martin me disait: C'est municipalisé. Mais, en Ontario puis dans les autres provinces, comment ils gèrent ça, tout ça, les limousines, les grand luxe, les VUS? C'est-u plus sévère que nous? C'est-u moins sévère que nous? Même si c'est municipal, est-ce qu'on peut comparer le genre de services qu'on offre sur les territoire dans les provinces voisines? Est-ce que c'est possible d'avoir un écho là-dessus?

M. Boulet (Claude): Il est difficile...

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): ... — pardon, monsieur; il est difficile — de comparer parce qu'ailleurs c'est généralement des permis d'entreprise.

Ça fait que donc quelqu'un a un permis d'entreprise et après ça il va se chercher les véhicules qu'il a de besoin et les opère, comme tel. Ça fait que notre offre de services, elle est très différente de ça. Et ailleurs il peut se constituer des flottes de 100 véhicules ou de 20 véhicules, tandis que, nous, ici, de par le coût du permis, on est obligés soit de se créer une flotte hybride, si on veut, là — permis légaux, permis pas légaux, permis appropriés, permis pas appropriés — ou bien de travailler avec des affiliés. Moi, j'ai choisi personnellement de travailler avec des affiliés. Donc, j'ai un bassin d'au moins une cinquantaine de personnes qui, lorsque je ne peux faire les appels que j'ai pris pour ma clientèle... bien, à ce moment-là, je les réfère à d'autres. Ça fait que donc ici ça travaille de cette façon-là. Ça travaille un peu comme ça ailleurs. Mais, comme ils ont la possibilité de grossir leurs flottes, au besoin ils utilisent cette façon de faire qui est totalement différente. Par contre, celle ici, je pense que ça...

Moi, le système dans lequel je vis, je vis bien avec. J'opère, depuis 1998, une limousine berline. Là, j'en ai d'autres aussi. J'opère une entreprise aussi de prises d'appel et de répartition qui est la plus grosse à Montréal. Ça fait que, ce mode de travailler avec des affiliés, je n'ai pas tout à fait, là... Ça permet, là, d'impliquer plus de gens dans le processus de travail puis d'arriver aussi parce que c'est une industrie qui est en plein essor et qui est rentable. Donc, la rentabilité, moi, je ne la veux pas personnelle, je la veux au niveau de l'industrie. C'est plus facile de vivre — et, quand je parle de vivre, c'est au sens large — dans une industrie qui est rentable, et qui est en santé, et qui ne fait que ce quelle doit faire que d'en sortir au travers des autres, de nos égaux. J'aime mieux, moi, être égal aux autres et que les autres soient aussi efficaces que je puis l'être.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Il y a un autre point que je trouve très intéressant également, c'est que vous parlez de la formation. Et je pense que c'est à point, là, que... En fait, les gens qui conduisent ce genre de véhicule là s'adressent à une clientèle qui est totalement différente. Ce n'est pas du taxi au quotidien, là, comme on a l'habitude de connaître. Donc, c'est une clientèle différente qui... souvent ce sont des voyages. Vous le dites: Là, des fois on va en Ontario,

dans le nord des États-Unis. Donc, c'est vraiment particulier. Et je pense que, oui, il faudrait accorder une attention particulière sur la formation de ces gens-là qui devrait être orientée, qui devrait être différente de ce qu'on offre comme formation, ce qu'on oblige finalement aux chauffeurs de taxi.

Alors, vous, vous êtes présents autour de la table de concertation. Est-ce qu'il y a des choses qui ont déjà été élaborées à l'égard d'une formation qui pourrait s'adresser spécifiquement à vos chauffeurs? Est-ce qu'il y a quelque chose qui est... Est-ce que vous avez déjà planché sur une grille ou sur quelque chose qui pourrait être mis en place dans le cadre d'une formation qui s'adresserait spécifiquement à vos gens? Y a-tu quelque chose qui a déjà été travaillé dans ce sens-là?

● (11 h 50) ●

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): Effectivement, il y a deux semaines, j'étais en contact avec les gens du bureau du taxi ainsi qu'avec des formateurs. Puis le plan est prêt. J'ai une copie du programme... ils m'ont demandé de participer à la mise en place. Mais c'est au même titre que le transport adapté, là, on est vraiment très parents avec le transport adapté au niveau de la mission, et de la façon de faire, et de l'opération.

Et donc, dans notre mission, moi, j'ai, comme opérateur, j'ai souvent eu des investisseurs qui venaient ici, et puis là ils me posaient toutes sortes de questions sur la dynamique du Québec. Et, moi, je suis excité par la chose de société, donc ça m'était facile de répondre. Mais c'est un milieu d'immigrants, ce milieu-là, et il n'est pas tout à fait évident de connaître cette société-là. Ça fait que la formation va aider beaucoup, mais il y a vraiment quelque chose. Et, la table, il y a eu une grande écoute là-dessus, mais c'est très large. Et aussi de la formation — de l'adapter — revenait souvent. Les guides aux aéroports... pas les guides, mais le premier contact, le contact d'ambassadeur pour témoigner un peu, les gens qui débarquent ici, de voir qu'ils aient une espèce de sens de qui est-ce qu'on était, d'un sens de notre identité là-dedans.

Donc, il y a quelque chose qui s'en vient là-dessus, et je suis très emballé par la réponse qu'il y a eu à la table, à ce niveau-là.

Mme Boulet: Alors, moi, ça va, je vais laisser la parole.

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: ...merci. Merci beaucoup, M. Boulet. Et, pour faire un peu suite à ce que la ministre disait, je suis d'accord avec elle pour dire que le domaine de la limousine, c'est un domaine un peu compliqué. Vous en faites partie.

J'aurais aimé — et je ne veux pas vous l'ordonner, là; mais j'aurais aimé — peut-être avoir la liste de vos membres. Vous dites que vous êtes un regroupement. Or, si jamais elle est disponible, là, parce que dans votre présentation vous dites que vous avez des contacts avec des gens d'ADM, des gens de Gâtineau, des gens de grand luxe, mais si on pouvait voir peut-être l'éventail des gens que vous représentez, parce que vous êtes ici en

tant que Regroupement des limousines du Québec... Et ça aurait été intéressant peut-être le voir.

La question de l'âge du véhicule. Et je suis complètement d'accord avec vous pour dire que, la limousine berline, là, la limite d'âge doit avoir un sens. Quand on parle de berlines de grand luxe, là... pas de berline, mais la limousine grand luxe, vous allez être d'accord avec moi que ces véhicules ne sortent pas souvent. La majeure partie, l'hiver, ces véhicules-là sont entreposés parce qu'il n'y a pas de mariage, il n'y a de graduation. Or, un véhicule de grand luxe peut avoir peut-être 12 ans et avoir le kilométrage d'une voiture qui aurait roulé 25 000 km. Or, vous comprendrez avec moi que leur imposer l'obligation de changer leurs voitures à tous les quatre ou six ans, comme vous le proposez, là, c'est un peu fort. Même à la limite, je dirais, avec des contrôles ou une vérification faits par la SAAQ, on devrait même à la limite, moi, je dis, peut-être même allonger ce délai de grâce de remplacement de voiture parce que c'est des véhicules qui, la majeure partie, c'est des véhicules qui coûtent 200 000 \$, 300 000 \$ et c'est un investissement majeur. Puis, vous le dites vous aussi, c'est des véhicules qui sortent ponctuellement, là — on le voit dans les mois de mai et juin — pour les graduations; mai, juin, juillet, août, septembre pour les mariages. Puis à part ça, là, à part d'une fête pour notre grand-maman, on voudrait lui démontrer qu'elle aussi, elle peut être une personne importante avec une allongée, mais à part ça ça ne sort pas souvent.

Or, c'est ça que je voulais vous dire, là, puis je voudrais peut-être vous entendre là-dessus, voir si c'est quelque chose qui vous semblerait aisé, là. Parce que je comprends que les gens des berlines, des fois ils sont un peu plus serrés là-dessus, puis les gens de grand luxe, eux autres disent: Écoute, là, moi, ma «stretch» limousine, la 10 passagers, là, elle a 10 000 km puis là elle vient d'atteindre la 10^e année, il va falloir que je la change, c'est un investissement qui est majeur. Première question. Si vous pouvez répondre.

M. Boulet (Claude): Effectivement, vous avez raison. Le problème, moi, c'est le problème qui me vient du public.

Le problème, ce que j'entends: J'ai commandé une limousine, on m'a dit... Et, les limousines, ce n'est pas tellement les années comme les modèles, et, comme les modèles ont des cycles d'à peu près quatre ans, il arrive, à un moment donné, après la huitième année, là... c'est un modèle, c'est le troisième modèle en arrière, et là le client... Il serait flambant neuf, flambant neuf, le client voit un véhicule qui est plus vieux. Ça fait que ce serait comme pouvoir donner à la population une garantie de modèle. Là, à ce moment-là, les années, ça n'a pas d'importance puis ça permettrait peut-être une certaine rentabilité. Là, ce qui arrive, il y a un débouché à ça qui sont les mariages, qui sont déréglementés. Vu que les mariages sont déréglementés, un véhicule de 20 ans, ça n'a pas d'importance, là, lui, il n'a pas la même grille, mais, au niveau, là, du service de limousine, le problème, ce n'est pas tellement les années comme le modèle.

Au niveau des berlines par contre — une parenthèse — moi, ce serait aux deux ans, j'embarquerais là-dedans parce que c'est un service haut de gamme. Et plus ce sera haut de gamme, plus ça répondra adéquatement

aux clients, plus les clients seront satisfaits. Un service qui n'est pas adéquat est toujours trop cher. Un service qui répond aux besoins, ils le savent en réservant, que le prix va aller de pair et il n'est pas contesté. Mais, s'il n'est pas à la mesure ou si c'est un plus vieux modèle, à ce moment-là, c'est plus difficile de répondre à ça.

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Mais on se comprend que c'est deux mondes différents. Et je suis d'accord et je suis content de vous l'entendre dire, là, qu'on doit différencier les deux sortes de services: de limousine berline et de limousine grand luxe.

Actuellement, il y a la loi, la loi sur le taxi, où est-ce que vous êtes régis. Par la suite, il y a le règlement qui vient s'appliquer. Et c'est par le règlement que les dispositions, là, réglementaires, là, sur la longueur de l'empattement, la voiture, la répartition... c'est le règlement qui nécessairement touche et à la fois au taxi, et à la berline, et à la limousine grand luxe. Une des suggestions — puis je vous lance l'idée, voir si c'est quelque chose que vous voyez dans un bon sens — c'est que le règlement soit un peu plus clair, où est-ce qu'on aurait peut-être la section de règlement où est-ce qu'on parlerait seulement du taxi; par la suite, une section qui parlerait seulement de la limousine berline. Et par la suite il y aurait une section qui parlerait seulement de la limousine grand luxe et de ne pas permettre une certaine interprétation d'un règlement qui, oui, me touche ou, non, ne me touche pas. Vous comprenez? Vous êtes un taxi, vous êtes une limousine berline; nécessairement, des fois, vous avez des billets de contravention par le Bureau de taxi de Montréal qui s'appuie sur le règlement. Probablement, le règlement touche un peu plus aux taxis, touche à vous. C'est une infraction. Vous, vous dites: Je ne la paierai pas parce que je vais aller la contester au bureau, à la Commission des transports. Sauf que c'est du temps pour vous, c'est du temps.

Alors, comment vous voyez ça, là? C'est-u une idée que vous semblez peut-être trouver correctement, toujours en étant dans le même chapeau, sur le règlement — le même, là; sur le règlement — sur le transport, sur le taxi, mais avoir des différences clairement identifiées pour les trois domaines?

M. Boulet (Claude): Écoutez, il est sûr — comme vous venez d'en faire mention; il est sûr — que, sous le même chapeau, ça m'est important, il est sûr que plus que c'est clair, plus c'est facile à appliquer, plus c'est facile à comprendre, plus c'est facile à gérer. Ce n'est pas vraiment un problème. Mais, moi, je demeure convaincu que ça doit être fait sous le même chapeau, quoique les limousines allongées, les grand luxe, opérées en grand luxe, mais vraiment opérées en grand luxe, c'est vraiment un autre domaine, c'est vraiment un autre domaine qui est à part. Ce n'est pas vraiment du transport de personnes comme plus un événement par lui-même, ce qu'on ne retrouve pas dans les autres segments de l'industrie, que ce soient le transport adapté, spécialisé ou bien le taxi.

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine, il vous reste trois minutes.

M. Tomassi: À la limite, vous me dites, là, c'est quoi, si j'ai bien compris, là: Sortir le grand luxe, là, du règlement ou toujours le laisser, là. Vous dites: C'est un autre segment, là, c'est quelque chose complètement à part, là. Voulez-vous le retirer du règlement puis en faire un règlement propre?

M. Boulet (Claude): Non. Pas encore.

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): Excusez-moi. Sous le même chapeau, mais effectivement, s'il y aurait une section d'écrite pour le grand luxe, de façon claire... Mais il est important d'éviter les chevauchements qui sont l'empattement et la tarification minimums. Et ils ont vraiment de besoin d'aide, ils ont vraiment de besoin que les véhicules aient au moins 10 passagers. Il y a vraiment une discussion à avoir quant à la consommation avec la partition fermée d'alcool dans l'auto. Il faut vraiment, parce que, là, c'est vraiment un segment qui en arrache, c'est un segment de l'industrie qui a de la difficulté. Autant il est débordé dans certaines périodes, autant que, dans d'autres périodes, il n'y a absolument rien à faire. Et les investissements sont importants, sauf pour le permis, qui est beaucoup moindre. Mais on peut comprendre que le permis vaut moins cher parce que l'opération est moins rentable.

M. Tomassi: Une autre petite question...

Le Président (M. Bergman): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: ...un commentaire, puis vous répondrez. Dans le règlement, là, dans l'article 18 qui parle de la berline, la voiture la plus de luxe du modèle, vous êtes conscient qu'une Mercedes actuellement ne peut pas être permise comme limousine berline, là, parce que ce n'est pas le modèle. Le grand luxe de Mercedes, c'est Mercedes. Vous voyez ça comment, là? Quand vous dites, là: Il faut revoir, là, moi, je me dis, là: On se met dedans, là. Est-ce que c'est des dispositions qu'il va falloir changer? Parce qu'actuellement Cadillac vous permet d'avoir une berline parce que Cadillac, c'est le modèle le plus luxueux de GM. Une Continental, c'est le modèle le plus luxueux de Ford, et vice versa, là.

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

● (12 heures) ●

M. Boulet (Claude): Il y a un problème à ce niveau-là, effectivement. Mais, moi, au lieu d'y aller techniquement sur les automobiles, je vais commencer au niveau de l'esprit: c'est du service de luxe qui doit être fait avec des véhicules de luxe. Le haut de gamme de Volkswagen, qui ne se fait plus, là — ils en faisaient un, là, une Phaeton, mais là je pense qu'il ne se fait plus... il serait illogique d'offrir un service de limousine en Volkswagen, même si économiquement ce serait plus rentable. Ça fait que c'est sûr que c'est des véhicules de qualité qui doivent être offerts à la population, et les critères de haut de gamme, ce n'est peut-être pas la façon de l'accrocher. L'empattement, c'est bon. Il doit y avoir d'autres caractéristiques où la valeur de prix de détail suggéré... ou ça doit être revu, ça doit être réfléchi, ça doit être discuté.

Le Président (M. Bergman): Le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, on va rester un peu dans la même ligne. Un service de limousine, c'est quoi? Donnez-nous des compagnies. Une Chrysler 300, c'est-u une limousine?

M. Boulet (Claude): Les clients ne l'apprécient pas. Donc, si les clients ne l'apprécient pas, moi, je n'en achèterai pas puis je n'en opérerai pas.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Mais, moi, c'est ça, là, vous me parlez ici des, à un moment donné, limousines — attendez un petit peu, j'ai vu ça tantôt — les limousines «sedan», des limousines allongées, des limousines spécialisées, mais pour le commun des mortels, là, dites-moi donc c'est quoi puis quelle marque d'auto qui peut être considérée comme une limousine?

M. Boulet (Claude): ...

Une voix: ...

M. Boulet (Claude): Excusez-moi; trop enthousiaste. Donc, il est utilisé en Amérique du Nord, là. Le véhicule qui est utilisé, c'est le Lincoln Town Car, le modèle L, qui a des portes plus longues et qui a un arrière plus long. Les Cadillac sont aussi utilisées. Il y a une... Il y a deux Mercedes-Benz à Montréal, des DSL, mais c'est le gros, gros, gros modèle de Mercedes qui est économiquement difficile à rentabiliser. En Europe, c'est des Mercedes mais sous d'autres critères. C'est des véhicules, ça, qui répondent à la clientèle. Les Européens qui appellent: Bonjour, pourrais-je avoir une Classe S?, c'est comme ça que ça se définit.

Le Président (M. Bergman): ...Beauce-Nord.

Une voix: ...

M. Grondin: C'est ça, on n'est pas habitués à ça, nous autres, des fois. C'est pour ça que, je me dis, les gens, quand on parle du service de limousine, on prend des limousines des fois pour des mariages, mais, comme je peux vous écouter, la limousine est souvent prise aussi pour du taxi. Mais est-ce qu'à ce moment-là à l'intérieur c'est un contrat? Si vous faites, je ne sais pas, moi, un voyage en limousine, il n'y a sûrement pas un compteur à l'intérieur de la limousine. Comment est-ce que vous fonctionnez?

M. Boulet (Claude): Les clients demandent...

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): Pardon. Les clients nous demandent souvent une cotation au départ. Donc, on envoie la cotation. Et c'est souvent des gens... Et vous êtes le plus beau marché, vous, de limousine. En passant, là, les parlementaires, c'est des gens qui utilisent, et, partout dans le

monde, c'est un produit qui se vend aux parlementaires. Ça fait que donc je suis en train de faire une publicité. Pardonnez-moi.

Des voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): Donc, les gens nous demandent des cotations, on leur soumet des cotations et souvent on met le pourboire, qu'on appelle frais de service, dedans pour être sûr que la personne dans l'auto n'aura rien à payer et ne se fera que transporter. Ça fait que c'est un petit peu comme ça que le contact s'établit. Puis après ça on fait le service et après, généralement, on facture. Ça fait que le contrat se fait généralement par courriel, au niveau de l'échange, ou par fax. C'est comme ça: c'est par courriel ou par fax.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Mais, moi, je suis souvent porté à prendre des exemples, moi. Si un de mes amis a une Cadillac, je l'emprunte puis je vais faire un voyage avec ça, est-ce que je suis illégal?

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): Bien, si vous êtes rémunéré... Puis c'est une difficulté que le Bureau du taxi vont sûrement vous parler dans leur mémoire, c'est garanti, c'est de faire la preuve que le transporteur a reçu paiement.

Du transport illégal, c'est du transport moyennant rémunération. Et la preuve techniquement est difficile à faire. Mais là je pense qu'il y a une présomption — et c'est de la technicalité — je pense qu'il y a une présomption d'innocence qui n'est pas maintenue. Ça fait que tu es coupable, et c'est à toi de faire la preuve de ton innocence dans ce cas-là. Mais il y a peu de... c'est difficile quand même à faire. Il faut que les gens se plaignent d'être mal servis. Ils ne se plaignent pas d'être bien servis avec un véhicule ou avec un permis qui n'est pas légal. Le permis, ils ne le savent pas, ils ne sont pas au courant. Ils ne le sauront jamais, si le permis est légal ou pas, et ils ne se plaindront pas, il n'y aura pas de plainte à ce niveau-là, autre que par l'industrie elle-même.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Les conducteurs de limousine, est-ce que ça leur prend un permis spécial? Conduire un minibus, ça prend un permis spécial. Est-ce qu'on peut conduire une limousine avec n'importe quel permis de classe 5 ou c'est une classe spéciale?

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): Effectivement, ça prend un permis de chauffeur de taxi pour opérer dans l'agglomération dans laquelle le véhicule est originaire, ou à quelques technicalités près, mais ça prend un permis de chauffeur de taxi présentement. Puis là il y a des

modifications, il y a des modifications qui ont lieu, des modifications réglementaires qui ont lieu pour permettre d'émettre maintenant des permis de chauffeur de limousine mais au même titre qu'un permis de chauffeur de taxi. Et on va demander qu'il se greffe à ça, comme on en parlait tantôt avec Mme la ministre, qu'il se greffe à ça une formation pour que le permis de chauffeur de taxi représente vraiment quelque chose de différent, un ajout au niveau du service.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Aujourd'hui, ici, on vous reçoit, mais est-ce que vous avez des demandes spéciales pour intégrer le transport par limousine dans le projet de loi n° 96? C'est quoi que vous recherchez au juste, là, face à ce projet de loi là?

M. Boulet (Claude): Dans un premier temps, ici, c'est pour informer la commission, là, des tendances de l'industrie. Dans un deuxième temps, c'est d'assurer que son intégration au global du transport terrestre de personnes, que l'industrie de la limousine en fait partie et est partie prenante là-dedans puis c'est vraiment quelque chose qui est en progression. Au niveau de la loi, on a toujours été régi par la Loi sur le transport par taxi. Ça fait que donc on cherche à égaliser certains irritants qui existent depuis longtemps, mais on a une bonne écoute, à la table. Ça fait que c'est juste pour vous faire part d'où est-ce que c'en est et où est-ce que les travaux de la table, en ce sens aussi...

Le Président (M. Bergman): ...Nord.

M. Grondin: Écoutez, moi, ça va aller, pour moi. La seule chose qui m'a irrité un petit peu, c'est que, vos limousines, après 10 ans, vous les trouvez trop vieilles. Moi, je pense qu'après certaines années on peut être encore bon.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): Excusez. M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Oui. Moi, je voulais savoir. Tantôt, on parlait de transport. Vous dites que vous êtes très proche du transport adapté, puis tantôt on nous mentionnait que des fois certaines personnes, ils manquaient de place parce qu'ils avaient besoin de plus d'espace. Est-ce que vous faites des fois des transports pour des personnes qui ont des problèmes de mobilité, peu importe, qui utilisent peut-être... — c'est sûr que ça coûte plus cher — mais une limousine pour se rendre à une place parce qu'ils ont les moyens de se le payer, premièrement, mais ils aiment ça?

Une voix: ...

M. Schneeberger: Oui.

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): Une limousine, vous n'aurez pas de plainte de comportement du chauffeur, ou presque pas; c'est fin à l'écoute, la voiture est propre, tout va bien. Et même on essaie d'offrir toujours le véhicule le plus neuf possible parce que justement c'est un service garanti, c'est quasi garanti, parce qu'il n'y a pas de garantie officielle, mais quasi garanti. Donc, quand il y a quelqu'un qui a un handicap, c'est sûr qu'il nous appelle et c'est sûr qu'on a les formations, donc on a des «pockets», donc des permis de travail de Montréal. Donc, on a eu la formation au complet. Ça fait que c'est sûr qu'il y a une attention, il y a une écoute, il y a tout ce qu'il faut pour donner le service à la population handicapée. On n'a pas de van, mais quelques-uns de mes collègues ont eu des demandes, et ils les ont référées à des gens qui font du transport adapté. Mais effectivement c'est un marché qui... On va reconduire des présidents d'entreprise, leur mère. Ils nous demandent d'aller reconduire leur mère chez le médecin, l'accompagner à l'intérieur, la ressortir puis la ramener à la maison. C'est ce genre de services là qu'on fait. C'est un petit peu comme si c'était le chauffeur de la compagnie, qui avait un mandat de faire ça puis qui s'occupait de ce mandat-là, puis après ça il revenait puis il envoyait une facture.

Ça fait qu'on est des chauffeurs de compagnie pigistes, des chauffeurs de ministre pigistes et des chauffeurs d'athlète pigistes.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond.

M. Schneeberger: Non, je n'avais pas d'autre question.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président.

● (12 h 10) ●

Au fond, si je comprends bien le sens de votre intervention, c'est simplement pour, comme vous le disiez, faire le point sur l'état de l'industrie puis éventuellement voir à ce que des ajustements soient apportés en fonction notamment des éléments contenus dans le rapport déposé par le ministre Després en octobre 2005, où il y avait des éléments qui touchaient le transport par limousine et par limousine de grand luxe aux pages 54, 55, par exemple, puis qu'on ne retrouve pas dans le projet — ou du moins pas de façon très précise; dans le projet — de loi n° 96, alors qu'on dit que le projet de loi n° 96 vise à donner suite finalement au rapport déposé par le ministre.

Je vois que dans votre mémoire vous soulignez qu'il y a l'article 12, premier alinéa, qui s'applique peut-être à votre industrie, mais, d'une façon générale, vous ne retrouvez pas, si j'ai bien compris, dans le projet de loi n° 96, les éléments que vous auriez aimé voir intégrés dans la loi et qui concernent votre industrie, notamment ceux qu'on retrouve dans le rapport du ministre.

M. Boulet (Claude): ...je n'ai pas fait la comparaison, ça fait que c'est plus une question de suivi au travers des années. La représentation que je fais là, c'est une représentation qui est faite depuis longtemps, puis là il y a des choses qui s'égalisent là-dedans, les irritants qui s'aplanissent avec le temps. C'est fait dans le même genre. Ça fait que, malheureusement, les comparaisons que vous me demandez, je ne peux me référer à rien, je ne sais pas exactement quelles elles sont, mais je sais qu'au niveau des discussions qu'on a à la table j'ai toujours une progression, moi, au niveau de la compréhension des problèmes. Puis, au niveau même des résolutions qui sortent de la table, il y a toujours une progression par rapport à définir la place de l'industrie et encore une fois pas seulement qu'en mode: On veut, on veut, là, mais aussi en mode: Quel est notre rôle? Et ça, je reviens souvent là-dessus parce que, quant tu trouves ton rôle, aussi tu trouves ta rentabilité. Ça fait que, moi, je le cherche souvent, mon rôle, et je pense que, là, on est près de la maturité, là, au niveau de trouver qu'est-ce qu'on doit donner, quel est notre rôle face à la population.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: O.K. Donc, si je vous suis bien, vous n'êtes pas en mesure de me dire finalement si le projet de loi n° 96 répond ou ne répond pas vraiment à vos attentes. Au fond, ce que vous souhaitez, c'est que vos attentes se traduisent dans un texte législatif qui puisse éventuellement apporter un certain nombre de clarifications au niveau de l'industrie du taxi, puis le rôle des limousines, puis limousines de grand luxe à l'intérieur de l'industrie du taxi?

M. Boulet (Claude): Oui, mais, le projet de loi n° 96, en étant membre de la table, je ne peux pas vous parler de points spécifiques, mais par contre j'y ai participé tout le long et je n'ai aucun irritant là-dedans. Et c'est un projet que je supporte parce qu'on y a participé tout le long, et de mémoire il n'y a pas une fois qu'on a été en opposition à ce que la table a recommandé à mettre dans le projet.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Peut-être une petite question technique. Après ça, je pourrais passer la parole à mon collègue d'Ungava. Vous parliez, à la page 4 de votre mémoire, des Navigator allongés. Il y a aussi les — comment ils s'appellent? — les Hummer allongés, là. Est-ce que selon vous c'est une limousine de grand luxe, ça?

M. Boulet (Claude): ...ils sont allongés, ils répondent à un besoin. Ça fait que, ça, je n'ai pas de problème. Mon problème, c'est quand ils ne sont pas allongés et qu'ils sont utilisés. Il est moins dispendieux d'opérer un VUS non allongé avec un permis de grand luxe que d'opérer un permis de taxi. Ça fait que le gars qui est sur le coin de la rue, il paie plus cher pour son opération que ça. C'est une brèche, puis il y a des gens qui se fauillent dans la brèche. Il faudrait penser peut-être à la colmater, parce qu'il existe un permis pour opérer ce type de véhicule là, qui est le permis de limousine berline

ordinaire, puis les gens ne l'utilisent pas, parce que la brèche est ailleurs.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Merci, M. le Président. M. Boulet, hein? On ne dit pas «Boulé»? Pas pire! Dans le Nord, on suit ça de loin.

Une voix: ...

M. Ferland: Ungava, même si on est dans le Grand Nord, c'est important d'avoir les bonnes...

Une voix: ...

M. Ferland: Et c'est «Ungava» et non «l'Ungava». Mais j'adore la prononciation du président.

Juste rapidement, vous allez me donner pour ma formation à moi... Mais je ne sais pas s'il y en a d'autres qui le savent, mais, à la page 5, on parle de: «...il y a au moins un opérateur — dans la représentation, le dernier paragraphe — qui a soit un permis de région, un VUS — je sais c'est quoi — ou un "formal".» «Formal», c'est quoi, rapidement?

M. Boulet (Claude): C'est une limousine qui est modifiée juste pour rencontrer les exigences minimums d'un permis de grand luxe.

M. Ferland: ...limousine. O.K.

M. Boulet (Claude): Non...

M. Ferland: Non?

M. Boulet (Claude): ...pas tout à fait ça. C'est une limousine qui est allongée de 22 po, puis là, à ce moment-là, elle a l'empattement du grand luxe. Il n'y a pas de marché pour ça.

M. Ferland: ...O.K.

Une voix: C'est une petite limousine allongée.

M. Ferland: Une petite limousine allongée.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: O.K. Bon. Mais vous...

Une voix: ...

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Allongée. Je ne sais pas si ce serait bon pour aller à Kuujuaq, ça, mais plus par avion. Vous offrez des services d'avion aussi, hein? Ce serait plus intéressant pour le Grand Nord. Mais, M. Boulet, il y a un élément qui est préoccupant.

Une voix: «Boulé», lui.

M. Ferland: Oui, «Boulé». C'est ça, oui. Je viendrai à la formation tantôt. Vous avez soulevé, à la page,

je crois, 4, une... ça doit être une compagnie, j'imagine, ou des compagnies qui ont un permis mais qui offrent un service de limousine, mais qui opèrent sans avoir nécessairement de permis. Mais, s'ils n'ont pas de permis, ça doit être facilement dénonçable.

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): C'est de la sous-traitance. Ça fait qu'il y a un bassin, le plus de publicité possible. Les gens appellent. Les gens appellent de partout, hein? On a des appels de vraiment partout dans le monde. Le Québec, c'est beau à visiter. Donc, à ce moment-là...

M. Ferland: ...oui.

M. Boulet (Claude): Donc, à ce moment-là, ils se réfèrent, ils viennent chercher les services qu'ils ont besoin comme ils peuvent. L'Internet, c'est l'outil extraordinaire pour la planète au complet. Ça fait que, là, ils arrivent sur des beaux sites Web: On est les plus gros, on est les plus fins, on est les plus forts, mais dans le réel ils n'en ont pas, de permis. Ça fait que, là, ils prennent les commandes puis ils font de la sous-traitance avec profit. Puis, quand les gens prennent la peine d'appeler de l'autre bout du monde pour avoir un véhicule qui les attend à la porte, ils le veulent là, et le prix, tant qu'ils ont le service qu'ils veulent, ce n'est jamais trop cher. Ça fait que c'est vraiment un marché extraordinaire. Sauf que la chose qui m'est importante encore — je reviens encore sur le rôle — c'est de donner aux gens ce qu'ils attendent d'avoir, ne pas leur donner quelque chose de moindre, d'où: la vieille limousine est encore bonne pour faire des mariages, mais tant que c'est affiché comme ça. Il n'y a pas de problème tant qu'elle est annoncée comme ça.

M. Ferland: ...mais là c'est illégal. Est-ce que la difficulté de faire la démonstration que cette entreprise-là n'a pas de permis, c'est ça qui est difficile... (panne de son) ...une question de justice, là, d'avocat, et ainsi de suite? Si je dis: Bon, bien, moi, je suis convaincu puis j'ai la preuve que tu n'as pas de permis puis que tu as reçu tel client, comment on fait? Avez-vous des recommandations là-dessus? Parce que vous êtes sur la table.

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): Dans le passé, la loi stipulait qu'il fallait annoncer le nombre de... il y avait une clause qui stipulait qu'il fallait que, dans toute annonce, il fallait démontrer le nombre de permis de la CTQ qu'on détenait. Ça n'a pas été mis en application et ça a été enlevé probablement en 2000, mais je ne suis pas sûr, là, techniquement, mais probablement en 2000. Ce qu'on recommande, nous, c'est que c'est au niveau, là, de... qu'il y ait une infraction tout de suite lors de l'annonce. Si cette personne-là n'est pas... On demande aussi que la seule publicité qui peut être faite, c'est la publicité sous laquelle cette entreprise-là est inscrite auprès de la Commission des transports du Québec, sur le permis. Que ce soit un permis d'intermédiaire ou un permis d'opérateur, bien, à ce moment-là, que cette personne-là utilise ça, ce nom-là, exclusivement pour faire sa publicité puis qu'il y ait un lien aussi disant que c'est opéré par un

permis de la Commission des transports, quitte à mettre le numéro du permis.

M. Ferland: Donc, j'imagine que vous avez fait ces...

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: ... — merci, M. le Président; j'imagine que vous avez fait ces — recommandations-là à la table, O.K.? J'aimerais, parce que je sais qu'il ne doit pas rester beaucoup de temps, M. le Président... mais vous avez parlé de formation. C'est important, c'est majeur, la formation, surtout dans le type de services spécialisés que vous offrez. Et au début, dans votre présentation, votre allocution, vous avez parlé: Bien, nous, on reçoit une clientèle qui provient de partout sur la planète et, en arrivant à l'aéroport, s'informe sur notre type d'économie, quel endroit ils seraient intéressés à visiter, ou peu importe. Donc, ça prend une formation spécialisée, j'imagine, par rapport à une formation plus générale dans le reste de l'ensemble de l'industrie du taxi.

Votre personnel, est-ce que vous le recrutez en fonction de la formation qu'il a reçue, je ne sais pas, moi, sur le plan économique? Parce qu'il peut y avoir quelqu'un qui pose plein de questions sur l'économie québécoise ou ces choses-là. Est-ce que c'est une formation particulière que vos gens doivent recevoir?

Le Président (M. Bergman): M. Boulet.

M. Boulet (Claude): On va demander une formation, on va... Là, je n'ai pas eu le temps de lire le document, là, de préparation du cours, mais il est sûr qu'il va y avoir des demandes là-dessus parce que c'est important de le faire. Et je me prends comme exemple. Il est arrivé souvent... c'étaient vraiment des gens d'ailleurs qui voulaient savoir comment ça se passait et c'était à l'extérieur de Montréal. Ça fait que la formation, une formation précise... Par contre, au niveau des heures, on a fait demande à ce que les heures soient un peu plus comprimées parce qu'il y a des types de chauffeurs qu'on veut avoir. Et les gens qui ont travaillé en milieu financier, qui ont envie de... ou qui ont eu des jobs intéressantes dans leur vie puis que, là, ils ont envie de sortir de la maison deux jours par semaine, ces gens-là ont une implication dans la vie sociale du Québec, ces gens-là en connaissent beaucoup, et, ces gens-là, on les rencontre, on le voit tout de suite qu'ils sont intéressants. C'est ces gens-là qu'on veut avoir comme chauffeurs.

Ça fait qu'en mettant 60 heures de formation au lieu d'en mettre 150 on va aller chercher ces gens-là. Puis là la formation, elle sera plus précise puis elle complètera un petit peu les besoins de limousine. Mais on a vraiment plus besoin de chauffeurs.

● (12 h 20) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Non, je trouve ça intéressant. Deux minutes? Je trouve ça intéressant. Moi, je vais vous encourager à aller, à poursuivre là-dedans et à faire en sorte que, dans le projet de loi, on établisse des choses comme ça, parce que vous êtes en même temps, je pense, vos chauffeurs, des ambassadeurs un peu qui recevez chez nous, au Québec, des gens de partout. Et, s'ils sont mal informés, mal... ou de

l'information qui est biaisée ou pas exacte... Donc, c'est important pas juste pour l'industrie que vous représentez, pour l'ensemble des Québécois et des Québécoises. Donc là, vous avez un rôle d'ambassadeur ou d'ambassadrice. J'imagine que vous n'avez pas juste des chauffeurs. Je ne sais pas si... Bon. Mais c'est important, c'est majeur. Moi, je vous invite à poursuivre là-dedans, d'autant plus que vous siégez sur la table présentement. Donc, c'est important pour nous, je pense, pour notre collectivité, à ce niveau-là. Et vous allez sûrement proposer un type de formation. Donc, vous l'avez dit, vous recrutez votre personnel. Dès l'embauche, il doit être déjà formé, spécialisé.

Une voix: ...

M. Ferland: Non, moi, je n'avais pas d'autre question, M. le Président.

Le Président (M. Bergman): Merci beaucoup. Merci, M. Boulet, pour votre présentation. On apprécie que vous êtes ici avec nous.

Une note d'information pour les membres de la commission: on a une séance de travail dans cette même salle, à 12 h 30, aujourd'hui. Alors, ceux qui sont ici pour la séance de travail peuvent obtenir le document. Les autres membres peuvent prendre le document en sortant.

Et je suspends les travaux de cette commission jusqu'à 14 heures, cet après-midi.

(Suspension de la séance à 12 h 22)

(Reprise à 14 h 1)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, ayant constaté qu'on a le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande de nouveau à toutes les personnes présentes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de procéder à des consultations particulières et auditions publiques à l'égard du projet de loi n° 96, Loi modifiant la Loi concernant les services de transport par taxi.

Alors, on reçoit maintenant le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi. Je souhaite la bienvenue à M. Jean-Noël Quessy et M. Daniel Bouchard.

**Comité provincial de
concertation et de développement
de l'industrie du taxi (CPCDIT)**

M. Quessy (Jean-Noël): Bonjour.

Le Président (M. Bergman): Vous avez une période de 15 minutes pour faire votre présentation, suivies d'un échange, avec les membres de la commission, pour 45 minutes.

Une voix: D'accord.

Le Président (M. Bergman): S'il vous plaît, faites votre identification et vous pouvez commencer votre présentation de 15 minutes.

M. Quessy (Jean-Noël): D'accord. Mon nom, c'est Jean-Noël Quessy, je suis président du Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi. Et, d'entrée de jeu, je vous fais la présentation ici. Je présume que tout le monde a une copie du mémoire.

Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi. Fondé, en 1995, par une vingtaine d'intermédiaires en services de transport par taxi, le comité a pour objectifs de favoriser, promouvoir et développer la libre circulation de l'information à travers l'industrie du taxi au Québec, dans le but d'améliorer la qualité et les services de taxi offerts à la clientèle. Il est aussi le porte-parole des intermédiaires qui sont les maîtres d'oeuvre du transport de personnes par taxi au Québec. L'intermédiaire en services de transport par taxi se situe au centre d'un lourd mécanisme. Il se doit de répondre, le plus adéquatement possible, aux besoins quelquefois très spécifiques exprimés par une clientèle de plus en plus avisée et par la suite de combler ce besoin en répartissant, le plus rapidement possible, cette demande de transport entre ses membres, cocontractants et les chauffeurs des cocontractants oeuvrant sous sa bannière tout en respectant l'encadrement légal en vigueur.

Il est donc le coeur du mécanisme. Il doit à la fois satisfaire les besoins des clients, qui requièrent les services des voitures oeuvrant sous sa bannière, tout en répondant le mieux possible aux attentes des titulaires de permis de propriétaire de taxi et des chauffeurs qui comptent sur eux pour gagner leur vie. Ces intermédiaires sont soit des compagnies, où le conseil d'administration et les dirigeants sont élus par les actionnaires, soit des coopératives, où le conseil d'administration et les dirigeants sont élus par les sociétaires, et, dans quelques rares cas, des entreprises à propriétaire unique ou enfin des entreprises familiales.

Avec le temps, le comité a su regrouper plus de 90 intermédiaires répartissant des appels à quelque 6 000 voitures de toutes tailles et de partout au Québec.

Le projet de loi modifiant la loi sur les services de transport par taxi. D'entrée de jeu, le comité tient à remercier la ministre des Transports et les membres du comité de consultation pour l'invitation qui lui a été transmise dans le cadre de la consultation sur le projet de loi n° 96. Le projet de loi comporte des amendements intéressants à la loi actuelle, et c'est pourquoi nous l'appuyons globalement, bien que nous sommes d'avis que certaines modifications doivent y être apportées. Pour simplifier le texte, nous ne reprendrons pas le libellé de chacun des articles du projet de loi, bien que dans certains cas nous en reprendrons des extraits par souci de clarté de nos interventions.

Article 1: Transport des personnes en état d'ébriété. Nous sommes d'avis que les entreprises de ce type qui oeuvrent en permanence doivent être responsabilisées au même titre que les intermédiaires en services de transport par taxi. Leur vocation, bien que limitative quant à la clientèle, est très semblable, et leur fonctionnement doit être encadré. Il faut notamment que les transporteurs qui ne jouent pas selon les règles soient sévèrement réprimandés par la loi et que les entreprises qui utilisent leurs services soient soumises à un code d'éthique par rapport à leur fonctionnement et à la sélection de ces dits

transporteurs. Il faut collectivement se poser des questions sur le but que l'on recherche vraiment. Il est facile pour une personne de s'improviser bénévole, mais en a-t-elle les qualités? Dispose-t-elle d'un véhicule sécuritaire? Quelle est sa motivation première?

Articles 2 et 6: Desserte des territoires par des véhicules accessibles. Nous sommes en accord avec le principe, mais le libellé, surtout celui du deuxième alinéa de l'article 6, nous semble incomplet. En effet, dans le deuxième alinéa des notes explicatives du projet de loi, il est clairement mentionné que le territoire déterminé par décret doit inclure l'agglomération d'origine du titulaire de permis d'intermédiaire. Le texte du projet de loi n'en fait pas mention, ce qui nous amène à penser qu'un tel intermédiaire pourrait penser desservir tout territoire déterminé par décret en vertu du premier alinéa, peu importe son agglomération.

Article 3: Pouvoir de la Commission des transports à émettre des permis de propriétaire de taxi et à en fixer le nombre pour une agglomération. Nous sommes d'avis que la notion de besoin particulier — article 10 — doit être révisée. Il existe des endroits au Québec où les fêtes, festivals et autres types d'activité peuvent provoquer un achalandage exceptionnel qui pourrait bénéficier à l'industrie du taxi et à la population, du fait même. Outre le fait de faire la démonstration que les taxis de l'agglomération concernée et de celles limitrophes ne peuvent globalement répondre aux besoins, il faudrait cependant modifier certains règlements relatifs aux véhicules affectés sur ces permis temporaires, dont notamment par rapport à l'immatriculation, l'installation d'un taximètre et de fixer des tarifs particuliers, etc. Pour ce qui est du pouvoir de fixer par règlement le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pour une agglomération, nous sommes en accord, en autant que la Commission des transports ait l'obligation de procéder par audiences publiques, en cas de révision.

Articles 7 et 15: Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi. Quelques irritants majeurs sont au libellé de ces articles. L'article 34.1: «...soumettre pour approbation à la commission un règlement sur le comportement et l'éthique que doivent respecter les employés du titulaire ainsi que les propriétaires et les chauffeurs de taxi auxquels il fournit des services.» Premièrement, nous sommes en accord pour soumettre un règlement sur le comportement et l'éthique des propriétaires et des chauffeurs une fois par année, s'il y a eu des modifications, mais nous ne pouvons pas accepter de devoir attendre l'approbation de la commission pour gérer nos entreprises. Deuxièmement, il n'est absolument pas question que nous acceptions l'idée même que la commission s'ingère dans les relations de travail avec nos employés. Plusieurs intermédiaires sont syndiqués, et ceux qui ne le sont pas sont visés par la Commission des relations du travail. Donc, la Commission des transports n'aurait même pas juridiction en cas de conflit ou de mécontentement. De plus, actuellement, lorsqu'un intermédiaire en services de transport par taxi visé par le décret accepte un nouveau propriétaire dans ses rangs, il doit demander un nouveau permis à la Commission des transports. C'est aberrant, coûteux et inutile. Le nouveau propriétaire en question a déjà été enquêté par la commission lors du transfert de son permis de propriétaire, alors pourquoi demander à le signaler à nouveau, à grands frais?

En terminant, nous pensons que le permis d'intermédiaire en services de transport par taxi devrait être exigé partout au Québec, car il y a actuellement deux types d'intermédiaire: un qui détient un permis et qui doit se responsabiliser face à la population et un autre qui n'a aucune responsabilité face à la population ou à la commission.

● (14 h 10) ●

Article 10: Table de concertation de l'industrie du transport par taxi. Le comité est fier de participer à cette table qui, nous l'espérons, prendra beaucoup de place dans le futur. Il faudrait cependant augmenter la cadence des rencontres, car les sujets à traiter sont nombreux et variés. Aussi, nous pensons que les recommandations faites au ministre pourraient l'être si elles rallient la majorité des membres mais qui ne font pas nécessairement consensus.

Article 12: Surtarification. Cet article permet à la commission de redonner à la SAAQ la suspension d'un permis de chauffeur de taxi si celui-ci est déclaré coupable de surtarification auprès de la clientèle. Il n'y a cependant pas de minimum ni de maximum qui ont été prévus. Quels seront les impacts si les chauffeurs de taxi ne savent pas à quoi s'attendre? Est-ce que la commission pourrait ordonner la suspension d'un permis de chauffeur de taxi et simultanément ordonner la suspension du permis d'un titulaire d'un permis de propriétaire de taxi dans les cas où il s'agit de la même personne?

En conclusion, il faut être honnête, l'amélioration des services de transport par taxi ne peut pas s'opérer sans une amélioration de l'activité économique de cette industrie. La meilleure proposition au monde ne verra jamais le jour si personne ne la soutient, notamment à l'égard des déplacements des personnes handicapées. Pour ce faire, le gouvernement devra faire la preuve de son désir réel de soutenir l'industrie du taxi en mettant en place des mesures de contrôle nécessaires pour que l'industrie puisse oeuvrer dans un encadrement légal suffisamment strict pour décourager les transporteurs délinquants, mais aussi un encadrement financier qui saura encourager cette industrie à continuer à se développer en fonction des besoins changeants et grandissants de sa clientèle. Les observations du comité se veulent un reflet des préoccupations sincères des intermédiaires à améliorer l'offre de services à la clientèle tout en assurant la meilleure rentabilité possible à leurs membres, cocontractants ou sous-traitants, mais surtout d'être enfin reconnus pour le véritable rôle qu'ils assument depuis toujours dans cette industrie. Merci.

Le Président (M. Bergman): Merci. Merci pour votre présentation. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, MM. Quessy et Bouchard, merci d'être présents parmi nous, merci pour votre présentation.

Alors, je vais y aller tout de suite. Dans un premier temps, vous dites — vous nous avez lu, même vous l'avez rapporté: «[Le] pouvoir de la Commission des transports à émettre des permis de propriétaire de taxi et d'en fixer le nombre pour une agglomération.» Alors, c'est à la page 4. Vous me dites à la fin du troisième paragraphe «que la Commission des transports ait l'obligation de procéder par audiences publiques, en cas

de révision». Alors, moi, ça me semble, en tout cas quand je lis ça comme ça, ça me semble assez lourd comme approche au niveau administratif. Alors, vous, vous pensez qu'à chaque fois que la commission va songer à émettre un ou deux permis elle devrait consulter l'ensemble des intervenants du monde du taxi? Est-ce que c'est bien ce que je devrais comprendre quand je lis ça? Si c'est le cas — tout le monde nous critique que c'est toujours trop lourd, trop long, trop compliqué — il me semble qu'ici, là, vous venez compliquer l'ensemble de la démarche de façon — pas un peu; de façon — très importante, et c'est aussi nous envoyer le message que vous ne faites pas confiance à la commission, comme quoi elle ne fait pas son travail correctement.

J'aimerais ça que vous m'expliquiez un petit peu ce que vous voulez dire par cette phrase.

M. Quessy (Jean-Noël): ...le contraire. C'est qu'à l'heure actuelle c'est le ministère des Transports qui doit effectuer l'enquête et qui doit faire les audiences publiques plutôt que la Commission des transports. Donc, plutôt que de compliquer le processus, c'est qu'on l'allège. C'est que, plutôt que d'avoir le ministère d'un côté et la commission d'un autre côté, c'est que ce serait tout simplement la commission qui pourrait faire tout le travail. Donc, on se trouve à alléger, parce qu'avant d'émettre des permis de taxi dans une agglomération, nous, ce qu'on veut s'assurer, c'est qu'il y ait une enquête qui soit faite pour s'assurer que les gens de cette agglomération gagnent bien leur vie et que ça s'impose.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Mais, premièrement, dans un premier temps, là, dans la loi c'est ce qui est déjà écrit, là. Alors, ce n'est plus le ministère qui va faire ce travail-là, ça va être la commission. Alors, c'est déjà écrit. Alors, je ne vois pas pourquoi, là, c'est un problème si la loi prévoit déjà ce changement d'autorité là-dessus.

L'autre chose, c'est que, s'il y a juste une demande d'un permis de conduire, mettons, à Drummondville, là, où on sait qu'il y a une pénurie, là, je ne le sais pas, là, mais on sait qu'il y a une pénurie, tout le monde reconnaît qu'il y a une pénurie, puis il y a une compagnie ou il y a un propriétaire qui veut avoir un permis de taxi... Moi, là, des audiences publiques, là, les mots «audiences publiques», ça veut dire qu'on ouvre ça «at large». C'est un anglicisme, là, mais ça veut dire qu'on ouvre ça, là, de façon très large, à tous les intervenants qui veulent venir discuter de ça, mais il me semble que c'est... Je ne le sais pas, là, mais, quand on sait que le besoin est criant puis qu'on sait que c'est éminemment, là, je ne sais pas, il me semble que... Des audiences publiques, là, savez-vous que ça veut dire qu'on va écouter tout le monde qui veut venir parler du problème de taxi, là, ou du fait qu'on donne un permis de taxi à une personne qui veut aller desservir une population qui est déjà mal desservie?

Alors, c'est là-dessus, là, que je ne comprenais, là, un petit peu. Parce que, pour ce qui est du MTQ, ces responsabilités-là, dans la loi c'est déjà prévu qu'on transfère tout ça à la Commission des transports. Donc ça, en soi, c'est déjà fait. Maintenant, au niveau de l'audience publique, là, moi, je ne comprenais pas ce que vous attendez de ça. Qui vous voulez qu'on écoute quand c'est

le temps d'émettre un permis? Qui devrait être reçu en audiences publiques? Puis, quand il y a un phénomène qui se passe puis qui est un phénomène comme à Drummondville, où tout le monde reconnaît qu'il y a un problème, je ne sais pas, mais il me semble que c'est de compliquer, d'alourdir le système administratif de façon exceptionnelle.

Le Président (M. Bergman): M. Quessy.

M. Bouchard (Daniel): Bonjour, Mme Boulet.

Mme Boulet: Bonjour.

M. Bouchard (Daniel): Daniel Bouchard. En fait, ce qu'on veut éviter, c'est une situation qu'on vit actuellement par une incompréhension, de la part de certains chauffeurs de taxi, du fonctionnement du système.

On a actuellement neuf demandes de permis dans la région de Sainte-Foy. Ces gens-là, malgré qu'ils ont signé une lettre déclarant qu'ils sont conscients que le nombre maximum de permis a été atteint, ont quand même maintenu leur volonté d'être entendus pour ce que, nous, on appelle, la loto-taxi: Je vais m'essayer au cas où la commission dirait oui. Si la commission ne procède pas par audiences publiques pour modifier le nombre maximum de permis là où on pense que ça doit être fait, je vous promets que demain matin, dans la région de Québec, c'est 500 demandes de permis de taxi qu'il va y avoir puis que ça va être 2 000 dans la région de Montréal. Donc, la commission va être inondée d'une façon ou d'une autre, mais là de façon épouvantable.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais passer un commentaire puis je vais passer la parole à M. Martin, si vous me le permettez.

Si je comprends bien, il y a une tarte puis il y a un nombre de permis de taxi, puis, vous, ce que vous ne voulez pas, c'est qu'on ouvre la tarte plus large puis qu'on donne des permis à d'autres gens. En fait, vous voulez protéger votre territoire puis la rentabilité de vos taxis. Là, il faut faire attention. Mais, nous, notre souci, ce n'est pas de protéger votre organisme, mon souci à moi, c'est de m'assurer que la population ait des services. Si la commission, elle juge qu'il manque de taxis sur le territoire, moi, mon objectif, ce n'est pas qu'elle vous écoute aller défendre votre organisme ou votre entreprise, moi, ce que je veux qu'elle prenne en compte, la Commission des transports, c'est: Est-ce que, sur un territoire donné, est-ce qu'il me manque de taxis pour bien desservir la population? Alors, bien honnêtement, de vous entendre puis de venir me dire: Il y en a assez parce que, nous autres, on fait la job, puis, pour être rentables, il ne faut pas qu'il y en ait plus, je ne pense pas que ce soit dans ce cadre-là qu'il faut que la commission fasse sa réflexion. Sa réflexion, elle n'est pas là pour faire faire de l'argent à tout le monde, elle est là pour servir la population, pour faire en sorte que M. et Mme Tout-le-monde, quand ils appellent un taxi, ils n'attendent pas une heure de temps parce que les taxis sont tous occupés un peu partout.

Alors, dans ce contexte-là, moi, je suis complètement en désaccord avec ce que vous amenez ici. Je comprends que vous avez un intérêt corporatif, que vous avez un intérêt d'entreprise pour que votre entreprise, elle soit rentable, mais la mission de la commission, ce n'est pas d'assurer la rentabilité des entreprises — c'est sûr qu'il faut trouver un équilibre — mais sa mission à elle, d'abord et avant tout, c'est d'assurer une desserte en services appropriée à l'ensemble des usagers. Alors, là-dessus, moi, sincèrement je pense que la commission, avec les gens qui sont là, qui connaissent très, très bien le secteur, qui font des analyses très rigoureuses avant de donner des permis... je pense, quand il y a une évidence même comme à Drummondville, je ne vois pas pourquoi l'entreprise qui est déjà là pourrait aller dire: Bien, écoutez, moi, je ne veux pas qu'il y en ait d'autres. On ne veut jamais qu'il y en ait d'autres. Quand on est en entreprise privée, là, puis qu'on est à quelque part installés, on ne veut jamais qu'il y ait un concurrent puis on ne veut jamais que quelqu'un d'autre vienne partager la business qu'on a. Mais ici l'objectif, ce n'est pas ça, c'est de bien servir notre population au Québec, sur l'ensemble du territoire. Alors, pour moi c'est un impératif.

Vous dites également ici, là — puis il y a deux paragraphes que je ne comprends pas vraiment, j'aimerais ça que vous me l'expliquiez, là; c'est juste à la page 5 — vous dites: «De plus, actuellement lorsqu'un intermédiaire en services de transport par taxi visé par le décret accepte un nouveau propriétaire dans ses rangs, il doit demander un nouveau permis à la Commission des transports. C'est aberrant, coûteux et inutile! Le nouveau propriétaire en question a déjà été enquêté par la commission lors du transfert de son permis de propriétaire, alors pourquoi demander à le signaler à nouveau, à grands frais?»

Alors, on me dit que ce n'est pas là puis que ce n'est pas comme ça, alors je ne sais pas pourquoi je retrouve ça là. J'aimerais ça que vous me l'expliquiez. On me dit que ce n'est pas comme ça que ça se passe puis que ce n'est pas ça dans les faits. Alors, on discute encore à savoir comment on va organiser, comment on va structurer tout ça, mais, quand je lis ce que vous avez écrit là, c'est comme un fait qui existe déjà, qui fonctionne, qui est inapproprié. Alors, j'aimerais juste vous entendre puis après ça je vais laisser M. Martin, parce qu'il me dit qu'il y a encore des discussions à l'égard de cette dynamique-là, là.

● (14 h 20) ●

Le Président (M. Bergman): M. Bouchard.

M. Bouchard (Daniel): En fait, Mme la ministre, ce qui arrive actuellement — puis c'est ce qui se passe devant la Commission des transports — on appelle ça le triangle Société de taxi Windsor. Quand il y a un nouvel actionnaire à la Société de taxi Windsor, donc un nouveau titulaire de permis, il fait une demande pour devenir membre à la Société de taxi Windsor. La Société de taxi Windsor doit faire une demande d'un nouveau permis d'intermédiaire à la Commission des transports parce qu'il y a eu un changement d'intérêt dans ses rangs ou qu'il y aurait un changement d'intérêt. Donc, toute cette procédure-là est coûteuse. Ça coûte des frais évidemment au titulaire de permis qui veut joindre les rangs des actionnaires de Société de taxi Windsor ou pour une coopérative ce serait la même chose. Mais l'entreprise doit demander un nouveau permis pour pouvoir accueillir cet actionnaire-là

dans ses rangs. Et tout ça, bien ça fait des frais. On n'a pas de problème à identifier les titulaires de permis qui sont sous nos bannières, que ce soit une fois par année ou deux fois par année, mais ces gens-là, ils ont déjà, entre guillemets, été testés par la Commission des transports. Il ne faut pas oublier que, dans la vaste, très vaste majorité des entreprises au Québec actuellement, c'est: un taxi, une action ou un taxi, une part sociale.

Donc, ils passent tous, là, dans le collimateur de la commission, d'une façon ou d'une autre. Qu'on doive identifier ces gens-là une fois par année pour maintenir nos permis, on n'a aucun problème avec ça, mais, par exemple, chez mon président ça va être 30, 40 puis 50 demandes de permis par année, là.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: ...vous me permettez, je vais laisser M. Martin répondre...

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

Mme Boulet: ...parce qu'il semble que ce ne soit pas ça dans les faits, là.

M. Martin (Claude): M. le Président, écoutez, ce que vous êtes en train de décrire fait l'objet de discussions déjà avec le ministère et surtout la Commission des transports. Nous, on est en mode solution à ces problèmes-là. D'ailleurs, je pense, Daniel, que ça fait déjà quelque temps qu'on en a discuté. Moi, mes gens qui sont ici, à l'arrière, déjà on a entrepris les pourparlers pour limiter. On sait que, dans bien des cas, ça ne se fait pas, là, entre ce qui était prévu et l'autre. Et on est en mode solution. Je pense qu'on est en mesure de vous rassurer à ce chapitre-là. Et, je pense, ça, ça a été bien entendu. Et c'était déjà, nous, au sujet des discussions.

L'autre élément que je voudrais discuter, qui me fatigue un peu, c'est l'autre élément précédent, où l'audience devient obligatoire. On est dans un champ actuellement où on cherche la simplification administrative le plus possible. Je voudrais vous signaler des cas où, par exemple, il y a une seule entreprise de taxi — on prend l'exemple de Victoriaville il y a quelques années — où la compagnie est très dynamique, fait tout le transport médical, tout le transport collectif, et ils sont en pénurie de véhicules. Lorsqu'il y a une seule entreprise et tous les membres nous envoient une résolution ou enverraient à la commission une résolution à l'effet que la compagnie est d'accord, j'essaie d'imaginer de procéder à des audiences dans un tel cas. Je verrais mal, moi, des gens qui iraient s'opposer à l'émission de tels permis. Et c'est pour ça que, lorsque Mme la ministre parlait de lourdeur administrative, je pense qu'il faut distinguer des endroits où il y a opposition parce qu'il y a quelques entreprises et qu'ils luttent un contre l'autre et les cas où on a un fournisseur unique. Et, des villes comme Sherbrooke, où il y a une seule entreprise, si on avait une résolution, là, que la coop est prête à prendre le marché, puis elle a... obligé des audiences, je pense, ce serait de nature à alourdir inutilement, avec les coûts aussi qui sont rattachés à ça.

À toutes les fois que la commission doit aller à quelque part, c'est publication dans les journaux, on

convoque des gens et de savoir, dans une telle chose où, comme disait la ministre, c'est tellement certain, la réponse qu'on va avoir... je me demande si on n'est pas en train d'alourdir inutilement. Moi, je n'ai rien contre les avocats en tant que tels. Chez nous, l'avantage, ils sont à salaire. C'est un petit peu dans ce sens là, où on nous accuse souvent de mettre les choses les plus compliquées. Et j'ai été un peu surpris de voir votre approche. Et je me demande si on ne devrait pas plutôt moduler, là, et dire que, si la commission juge à propos ou s'il y a des représentations, elle puisse le faire. Mais, d'en faire une obligation, je dois vous avouer qu'on va augmenter certainement le budget de la Commission des transports pour aller résoudre des problèmes qui dans le fond n'en sont pas. Mais je ne sais pas si on a la même lecture.

Le Président (M. Bergman): M. Quessy.

M. Quessy (Jean-Noël): ...de l'industrie dans ça, ce n'était pas tout simplement le fait d'émettre des nouveaux permis dans des endroits où il y en a besoin. On sait très bien que la commission peut le faire. Ce qu'on voulait éviter dans ça, c'était ce qui se produit à l'heure actuelle, que vous soyez inondés de demandes de permis de taxi dans des endroits où, on sait très bien, où est-ce qu'il n'y en a pas besoin et là où les gens doivent aller en opposition ou faire valoir le fait qu'il n'y a pas un besoin particulier.

C'est ce qu'on cherchait, à la table de concertation. On en a discuté. Et ce qu'on cherchait, c'est de trouver une façon de faire pour empêcher justement ça. On ne veut pas limiter. Nous, on représente les intermédiaires en services. Qu'ils sortent des permis de taxi demain, ça peut plus nous aider que nous nuire. Donc, loin de là de dire qu'on est partie prenante dans ça. On représente les intermédiaires. Ce qu'on veut éviter, c'est qu'il y a des endroits où il y ait un surplus de taxis qui arrivent en même temps. Et, à ce moment-là, on sait très bien que, si on diminue le revenu des opérateurs de taxi, on diminue le service en même temps. Donc, on a l'effet contraire désiré. Parce que, quelqu'un qui n'est pas capable de gagner sa vie honorablement avec son véhicule-taxi, bien c'est sûr que vous ne l'aurez pas sur la route, il va être ailleurs. Donc, ce qu'on veut, c'est d'essayer de trouver une façon pour empêcher qu'il y ait une demande, disons, incontrôlée, à la commission, des demandes de permis de taxi. Mais de quelle façon est-ce qu'on peut procéder? Maintenant, à l'heure actuelle, on a des quotas. On sait très bien que, quand les quotas sont atteints, la Commission des transports n'a pas le droit d'émettre des permis, mais les gens peuvent en demander pareil. Et il y a des audiences, on doit se présenter à ces audiences-là, on doit payer des frais pour aller en opposition, pour tout simplement aller faire valoir à la commission que les quotas sont atteints dans telle ou telle région.

Est-ce qu'on va garder le même principe si on transfère ça du ministère des Transports, à l'heure actuelle, à la commission? Si on garde le même principe de quotas et que la commission...

Le Président (M. Bergman): ...

M. Quessy (Jean-Noël): ...les quotas via les audiences, et, à ce moment-là, je pense qu'on pourrait y

assister. Et, si réellement il y a besoin des taxis, je ne pense pas que quelqu'un va aller en opposition là-dessus. Mais il faudrait tout de même en faire la preuve.

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): Mais je pense que vous allez dans le même sens que j'allais. Vous manifestez que les gens... entre autres, on parlait de Sainte-Foy. Depuis des années, vous savez, il est reconnu qu'à Sainte-Foy il y avait des délais assez importants, que d'ailleurs la coop est en train de corriger — et Taxi Laurier. Mais vous êtes justement dans un cas où il était de notoriété publique qu'il y ait une pénurie, et là c'est normal que la commission aille faire des audiences. L'exemple que je vous donnais: à Victoriaville, la seule compagnie de taxi dit: Moi, je vais offrir un service supérieur. Il n'y a pas d'autre concurrence. Et ça, je voudrais qu'on fasse la distinction entre les deux, oui, que la commission juge à propos ou pas, est-ce que c'est farfelu, la demande, et, dans l'autre cas, au contraire, il y a déjà des contrats de signés avec des organismes, ils sont déjà assurés dans le transport adapté, et là, tout simplement avec une preuve très simple à la commission, avec les contrats déjà signés, on éviterait de procéder à des audiences. C'était juste cette précision-là, M. Quessy, que je voulais avoir.

Le Président (M. Bergman): M. Quessy.

M. Quessy (Jean-Noël): Nous, ce qu'on recherche, c'est un moyen de contrôle tout simplement pour éviter des demandes de permis de taxi farfelues ou des demandes de permis inutiles où est-ce qu'on est obligé de toujours se présenter devant la commission.

À l'heure actuelle, nous avons des quotas. Et cette façon de faire — on en a discuté à la table — est la seule façon qu'on a à l'heure actuelle. Je présume qu'on va continuer à travailler sur le sujet à la table de concertation et arriver sûrement avec peut-être quelque chose de mieux défini que qu'est-ce qu'on a là. Mais ce qui nous fait peur à l'heure actuelle, c'est qu'on autorise la Commission des transports à sortir des permis et que, le lendemain, vous ayez une affluence de demandes de permis vers la commission. De quelle façon est-ce qu'on va procéder? Est-ce que la commission va entendre 2 000 demandes de permis de taxi? Et comment ça va...

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

M. Quessy (Jean-Noël): ...le fonctionnement de ça?

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, moi, j'aimerais ça que vous m'expliquiez comme est-ce que vous voyez ça, vous. Vous avez marqué: Le transport des personnes en état d'ébriété, les intermédiaires qui font ce transport-là vont avoir besoin de, je ne sais pas, de suivre les lois et les règlements, mais qu'est-ce qui se passe sur le terrain avec les gens qui transportent les personnes en ébriété? C'est des taxis? C'est quoi? C'est des bénévoles? Comment ça marche?

M. Quessy (Jean-Noël): ...c'est des bénévoles. Vous avez les organismes qui existent. Donc, il y en a une douzaine, au Québec, d'organismes différents qui assurent le transport des personnes en état d'ébriété. Et ce qu'on veut faire là-dedans, c'est qu'on veut tout simplement l'encadrer, de dire: Écoutez, c'est bien beau, vous allez transporter des personnes au même titre que les taxis, donc vous devriez avoir les mêmes obligations envers ces gens-là, surtout au niveau sécuritaire.

● (14 h 30) ●

Quand vous appelez, mettons, que ce soit... Vous avez Point Zéro Huit, nommez-les, vous en avez une douzaine au Québec. Quand vous appelez ces gens-là... Moi, des bénévoles, à 3 heures du matin, qui vont chercher des gars chauds dans des bars, là, j'y crois plus ou moins. Et la qualité du conducteur? Donc, il n'y a aucun contrôle sur la qualité du conducteur. Ça peut être un récidiviste qui a peut-être cinq ballounes à son crédit, qui va aller reconduire le véhicule d'un autre qui est en boisson, mais il est peut-être aussi paqueté que l'autre. On veut tout simplement que ce soit encadré et que ces gens-là soient responsabilisés parce qu'à l'heure actuelle on enlève du travail aux taxis. Parce qu'on sait très bien que, quand on autorise un bénévole à aller faire du transport dans un bar, la taxi qui, lui, se fie sur cette clientèle-là pour faire sa nuit... bien, bien souvent qu'est-ce qui arrive? On le sait, on l'a connu dans certaines régions, que les taxis...

Une voix: ...

M. Quessy (Jean-Noël): ... — même c'est à Drummondville, oui, en plus; que les taxis — qui travaillaient de nuit, ils ont mis leurs chars dans la cour, ils sont allés se coucher, parce que le seul revenu qu'ils pouvaient compter la nuit, c'était la sortie des bars, et la sortie des bars était assurée par un organisme de transport bénévole.

Donc, qu'est-ce qui arrive? La maman qui est enceinte, qui veut se rendre à l'hôpital, elle ne se tient pas dans les bars, elle ne l'a pas le numéro de téléphone, elle, de Point Zéro Huit, ça fait qu'elle fait quoi? Elle est obligée d'appeler l'ambulance parce qu'il n'y a plus de taxi qui travaille. Donc, quand on met trop de gens, trop d'intervenants à faire un transport, c'est qu'à un moment donné on enlève la qualité du service à donner. Ça fait partie du travail des taxis. Les taxis sont habilités à le faire. Ils ont d'abord à fournir des véhicules sécuritaires. Ils ont à avoir des permis pour conduire sécuritairement. Je ne pense pas que vous seriez d'accord à donner votre véhicule à n'importe qui, vous. À 3 heures du matin, peut-être que vous êtes en boisson, mais vous n'êtes peut-être pas fous non plus, là.

Tout ce qu'on demande là-dedans, c'est qu'il y ait un encadrement pour que ces gens-là le fassent de façon sécuritaire.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Je vous comprends, mais par contre c'est un couteau à deux tranchants. Nous, ici, en tout cas à la commission, surtout sur la sécurité routière, on regarde par tous les moyens pour sortir les gens qui sont

en état d'ébriété de sur les routes. Or, qu'ils prennent le moyen qu'ils voudront, que ce soit... Je sais bien que, moi, à 3 heures du matin, si quelqu'un m'appelle, un de mes amis, qu'il dit: Je suis en état d'ébriété, viens me chercher, je vais y aller avec plaisir parce que je sais que je ne veux pas qu'il perde ses licences puis en plus je ne veux pas qu'il ait d'accident, qu'il aille tuer des gens pour rien. Alors, on essaie de sortir les gens en état d'ébriété des routes. De votre autre côté, vous dites: Bien, c'est tous les taxis qui devraient avoir ça. En tout cas, je pense que c'est deux combats, là.

Moi, je voudrais savoir: Selon vous, là, à l'heure actuelle — vous êtes dans le domaine, je pense, à Québec — il y en a-tu assez des taxis pour donner des services aux handicapés, des taxis adaptés pour les personnes handicapées?

M. Quessy (Jean-Noël): À l'heure actuelle...

Le Président (M. Bergman): M. Quessy.

M. Quessy (Jean-Noël): Je peux?

Le Président (M. Bergman): ...

M. Quessy (Jean-Noël): Oui. À l'heure actuelle, l'industrie du taxi est en pleine évolution. Vous savez qu'on a été, pendant des années... Moi, ça fait 12 ans qu'on fait des représentations, puis, Claude, tu sais sûrement de quoi je veux parler quand on parle du système GPS qui a été approuvé, en avril dernier, par Mme la ministre.

Donc, maintenant, à l'intérieur des taxis, on va pouvoir avoir un système de répartition automatique avec système GPS. La façon de fonctionner de l'industrie du taxi, à l'heure actuelle, c'est qu'on fonctionne... Lorsqu'on fait de la répartition d'appels, on ne sait pas combien de taxis on a sur la route et on ne sait pas où est-ce qu'ils sont. Donc, quand vous appelez un taxi puis vous me demandez: Dans combien de temps est-ce qu'il va être chez nous?, je ne peux pas vous le dire parce qu'il y en a peut-être un qui est à la porte chez vous, mais le plus près de chez vous, il est peut-être à 20 minutes, mais je ne le sais pas. Ce qui s'en vient avec le nouveau système... Et d'ailleurs je peux vous annoncer que, nous, on commence l'installation à Laval, le 13 octobre. Ce fameux système là va nous permettre de localiser nos voitures en tout temps. Et ça, là, ça va amener une révolution dans l'industrie du taxi, qui est incroyable, parce qu'à l'heure actuelle on sait très bien que, lorsqu'on fait la répartition d'appels, on la fait. Ce qu'on fait: on offre des appels sur les ondes radio, donc les gens prennent l'appel qui leur tente. Ça, c'est quand on n'a plus de...

Dans des périodes d'achalandage, si, admettons, on n'a plus de véhicule sur les postes d'attente, on offre les appels au radio. Donc, est-ce que vous êtes d'accord avec moi que, s'il y a quelqu'un qui connaît la petite madame qui habite sur telle rue puis qu'elle s'en va au centre d'achats, puis c'est un voyage de 5 \$, là il n'y a pas personne qui va le prendre, ce voyage-là. Ça fait que ça crée justement des... On le lit, il y a des manques de véhicules. Ce n'est pas parce qu'il y a des manques de véhicules, c'est que, cet appel-là, on n'est pas capable de le donner justement parce qu'il n'y a pas personne qui la prend, et on n'a aucune façon de savoir si on a un

véhicule là, tandis que, là, avec le système qui s'en vient puis qui va être mis en place, le véhicule qui va être le plus près va avoir l'obligation d'aller faire le travail.

Donc, moi, je présume qu'on va pouvoir desservir beaucoup plus rapidement la clientèle et beaucoup plus adéquatement, et il n'y aura plus, non plus, de choix de voyage et de dire: Bon, bien là c'est un petit voyage, celui-là, on n'est pas capable de le faire. La personne handicapée est en chaise roulante, elle a de la difficulté, ça prend plus de temps, on n'est pas capable de faire faire l'appel justement parce qu'elle est sur les ondes et on ne sait pas si on en a un. Il faut qu'il y ait quelqu'un qui le prenne, l'appel. Dorénavant, on va être capable de dire: Toi, là, c'est toi qui es le plus près, tu pars, puis tu y vas, puis tu vas le faire.

C'est une révolution, moi, je pense, qui va amener l'industrie du taxi à un niveau beaucoup plus supérieur que ce qu'on vit présentement.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Mais c'est bien, ça, le GPS, mais je pense vite, là, à, mettons... Je ne sais pas pour quelle compagnie vous travaillez. Même si ici, à Québec, la compagnie Taxi Laurier est à côté de mon logement, si je vous appelle, si j'appelle Coop, ils ne me diront pas: Prends Taxi Laurier, il est à côté de toi, là, vous allez envoyer un de vos véhicules. Si votre véhicule, votre plus proche est à 15 minutes, je m'en vais attendre 15 minutes. Ça va être bon, le GPS, mais ça va être bon pour chaque compagnie.

M. Quessy (Jean-Noël): Il y a une autre facette que je vais vous expliquer aussi: à l'heure actuelle, nous avons... Je vais vous donner un exemple de chez nous, à Laval: on a 20 lignes téléphoniques pour entrer les appels et on a deux fréquences radio pour les donner. Et maintenant, dans le taxi, ce n'est plus le taxi que vous avez connu voilà 20 ans ou 25 ans, aujourd'hui nous avons des transports adaptés. Seulement que les transports adaptés, c'est du transport collectif. Donc, dans le même voyage, on peut avoir quatre, cinq, six ou sept personnes à déplacer parce qu'on en embarque et on en débarque. Donc, ces appels-là, il faut qu'ils soient donnés par ondes radio. Avez-vous idée du temps que ça peut prendre pour donner un appel où vous avez, admettons, quatre personnes de... disons, quatre personnes à aller chercher, vous avez quatre adresses différentes de prises en charge, quatre adresses d'aller les reconduire, plus les avis: la personne a une marchette, elle a une chaise roulante, ou tout ça?

Je vous donne un exemple. Admettons, à 3 heures l'après-midi, moi, j'ai 20 appels qui sortent d'un atelier et j'ai 60 personnes qui sortent de là. Il faut que je répartisse mes appels pour être capable de leur envoyer un véhicule. Là, je commence à 2 h 50, 10 minutes avant. Et, quand j'ai fini de donner mes 60 personnes, je suis rendu à 3 h 20, 3 h 25. Ils sont cédulés pour 3 heures. Déjà, le taxi n'est pas parti, le taxi est en attente sur un poste, il attend son appel. Mais, le temps de répartition que ça nous prend, il est déjà 25 minutes en retard puis il n'est pas parti encore, il faut qu'il se rende. Ça fait que le fait d'avoir le système de répartition automatique, c'est que ces 20 appels là qui entrent vont être capables d'être donnés simultanément, en même temps. Donc, vous

n'avez plus de période d'attente. Et le problème de répartition existe dans l'industrie, depuis des années. Moi, ça fait déjà 12 ans qu'on fait des représentations pour faire remédier à ce système-là. Dans les petites compagnies, ça ne crée pas de problème parce que, si vous avez 20 ou 25 véhicules-taxis sur une fréquence radio, vous n'aurez pas de difficulté à les répartir.

Mais, quand vous en avez 200, 250 ou, d'autres compagnies, jusqu'à 400, je vais vous dire, moi, là, entre l'entrée d'appel au bureau et la sortie vers le véhicule, ça peut prendre en moyenne 15 à 20 minutes.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Les intervenants avant vous nous parlaient que c'étaient... Vous allez dire: Ce n'est pas le même genre, là, mais c'étaient des limousines. Eux autres, leurs limousines, après 10 ans, elles sont finies. Les autos de taxi sont rendues à combien de temps?

Le Président (M. Bergman): M. Quessy.

M. Quessy (Jean-Noël): Dépendant de quelle façon le type travaille, parce que vous avez des taxis à Montréal qui ont des chauffeurs 24 heures sur 24. Par contre, vous avez encore, dans l'industrie du taxi, des gens qui sont soit des retraités, des anciens policiers, des anciens pompiers qui sont dans l'industrie pour arrondir leurs fins de mois, qui ne gagnent pas leur vie nécessairement avec leurs véhicules-taxis. Donc, c'est sûr que ces gens-là, ils ont des véhicules. Vous voyez souvent, là, des Cadillac, ou des Lincoln, ou des grosses voitures qui font du taxi. Là, dites-vous, là, le gars ne gagne pas sa vie avec son taxi, c'est qu'il vient arrondir ses fins de mois, c'est probablement un retraité qui se sert de ça pour... Mais, celui qui fait du taxi pour gagner sa vie ou qui est propriétaire de taxi puis qui veut rentabiliser, on parle de trois à quatre ans pour un véhicule, c'est beaucoup. Mais ce qui se fait dans l'industrie du taxi, avec la loi qui a été changée, ça fait que maintenant on ne peut pas mettre un véhicule plus de cinq ans et on ne peut pas le garder non plus s'il est âgé de plus de 10 ans. Donc, il y en a beaucoup qui vont acheter des véhicules de trois ans ou de quatre ans, ils vont les garder deux ans, trois ans et ensuite ils changent.

On a vu, pendant une bonne période de temps — ça, de même, on en avait discuté avec M. Martin... Lorsqu'il y a eu le programme gouvernemental sur le rajeunissement de la flotte, on avait vu apparaître beaucoup de taxis neufs parce que le gouvernement donnait un crédit d'impôt de 2 500 \$. C'était 500 \$ par année. Depuis que le programme est terminé, on voit réapparaître les véhicules usagés.

● (14 h 40) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Juste une autre petite question. C'est parce que, quand on écoute les nouvelles, souvent on entend des chauffeurs de taxi que ça va mal, puis ils n'arrivent pas, puis ils sont pauvres. En tout cas, ça n'a pas l'air à aller bien, à bien aller dans le système, et j'ai de la difficulté à comprendre qu'il y a de tant de monde qui

veulent avoir des permis puis qu'on soit obligé de mettre des commissions pour délivrer des permis si ça va si mal que ça.

M. Quessy (Jean-Noël): ...je vous disais, vous avez deux catégories de chauffeurs: vous avez les chauffeurs de taxi qui savent faire du taxi, qui savent gagner leur vie, et vous en avez d'autres que...

C'est sûr que, pour être chauffeur de taxi, ça prend quelqu'un qui est discipliné. Celui qui commence à faire du taxi le matin, la première chose qu'il fait, s'en aller chez Tim Hortons, aller prendre son café puis manger son beigne, rencontrer des chums; il part de chez eux à 7 heures, mais, quand il commence à travailler, il est 9 heures. Là, il demande à son chum: Combien tu as fait? Ah, bien, moi, j'ai 50 \$, 60 \$ de faits. Puis, lui, il n'a pas été prendre un café, prendre son beigne, là, il est allé travailler. Donc, celui qui gagne sa vie puis qui travaille correctement dans l'industrie du taxi, il peut très bien faire un beau salaire, mais c'est sûr que, celui qui n'a pas de discipline, on les appelle les braillards professionnels qui ne sont jamais contents de leurs voyages: c'est toujours le voisin qui a le plus beau voyage, et, lui, il ne frappe jamais des voyages. Bien non, il ne peut pas frapper des bons voyages, il n'est pas là.

Donc, vous allez connaître, vous allez rencontrer beaucoup de chauffeurs de taxi de cette catégorie-là, mais vous allez en rencontrer beaucoup aussi qui gagnent leur vie avec ça. Moi, ça fait 42 ans que je suis dans l'industrie, puis j'ai toujours très bien gagné ma vie, mais je n'ai jamais débarqué de mon taxi pour aller prendre un café. Quand je pars de chez nous, j'embarque dans mon taxi, c'est pour travailler. Et, quand je débarque de mon taxi, c'est parce que je suis de retour chez nous pour aller manger.

M. Grondin: Je vous remercie.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Drummond. Il vous reste 1 min 30 s.

M. Schneeberger: Oui. Bonjour.

Une voix: ...

M. Schneeberger: Hier et encore ce matin, ça fait plusieurs personnes des différents organismes, qui nous disent que souvent, au niveau des personnes qui ont des handicaps physiques, souvent, un petit peu ce que vous nous disiez tantôt... ces personnes-là appellent, puis finalement ils n'ont pas de service parce que, les taxis, certains les reconnaissent ou peu importe puis ils ne les prennent pas. Vous, au niveau de votre organisme, faites-vous des pressions au niveau des chauffeurs pour dire: «Bon, bien je veux dire, les clients, on ne filtre pas les clients; un client, c'est un client, puis peu importe ce qu'il a besoin»? Et deuxième question aussi: Seriez-vous à l'aise avec avoir un cours pour justement répondre, le plus efficacement possible, aux personnes qui ont des handicaps physiques et qui ont besoin d'un service supplémentaire autre que de se faire transporter d'un point A à un point Z, là?

M. Quessy (Jean-Noël): Pour la première...

Le Président (M. Bergman): Il vous reste peu de temps pour répondre, à peu près une demi-minute.

M. Quessy (Jean-Noël): D'accord. Pour la première question, c'est: le système justement cible qu'on veut installer à l'intérieur des véhicules, c'est tout simplement pour nous permettre d'obliger les gens à faire les appels et non pas de les choisir comme c'est fait à l'heure actuelle. Et c'est ce qui occasionne le plus souvent ces problèmes-là.

Pour la deuxième question, je pense que c'est Daniel qui avait demandé pour répondre.

M. Bouchard (Daniel): Bien, pour l'offre de services aux personnes handicapées, le cours de formation, il est existant. L'ensemble des chauffeurs de taxi de l'industrie vont être obligés de le suivre d'ici décembre 2011. Ça veut dire que, si je ne me trompe pas trop sur mon industrie, puis ça fait quand même assez longtemps que je suis là, ils devraient commencer à suivre les cours en juin 2011, en espérant tous être formés pour le mois de décembre.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Alors, bonjour, messieurs, M. Quessy, M. Bouchard. Je pense que la plupart des questions que vous avez abordées ont été soulevées par mes collègues.

J'aimerais pour ma part revenir sur la question du code d'éthique. Je comprends de votre intervention que vous êtes opposés à cette obligation, que vous auriez éventuellement, de soumettre un code d'éthique à l'approbation de la Commission des transports du Québec. Cela dit, tous les intervenants que nous avons rencontrés jusqu'à présent, que nous avons reçus jusqu'à présent, pour une foule de raisons — vous aurez certainement l'occasion, j'imagine, de regarder les transcripts, le procès-verbal de la commission — mais tous les intervenants que nous avons rencontrés au contraire insistent pour qu'on oblige la mise en place d'un code d'éthique pour s'assurer que, par exemple, les personnes âgées et les personnes handicapées soient traitées correctement, convenablement, lorsqu'elles font des déplacements par taxi parce que l'histoire démontre que ce n'est pas toujours le cas.

Dans la mesure où cette commission maintiendrait l'idée de l'obligation de mettre en place un code d'éthique, est-ce que vous préférez ce qui est déjà prévu au projet de loi n° 96, à savoir que vous auriez l'obligation vous-mêmes, à l'interne, de développer un code d'éthique et de le soumettre pour approbation à la commission, ou préférez-vous au contraire que le code d'éthique soit défini d'avance ou soit imposé par le gouvernement ou la Commission des transports du Québec?

Le Président (M. Bergman): M. Bouchard.

M. Bouchard (Daniel): Un code d'éthique universel, ça ne pourrait pas fonctionner parce que les réalités régionales font en sorte que, par exemple...

Il n'y a pas personne qui fait ça, là, mais, au cas où quelqu'un serait tenté de voler un voyage dans la région de Québec, l'amende qui est prévue, c'est 25 \$;

au Saguenay, voler un voyage à un de tes chums, c'est 75 \$. Parce qu'ici, dans la région de Québec, tu peux espérer faire une vingtaine d'appels par jour; au Saguenay, tu parles de neuf, 10. Donc, l'impact financier de voler un voyage à quelqu'un n'est pas le même. Ça, c'est la première des choses. Tout ce qu'on dit là-dedans — puis, encore là, je pense que je connais assez bien notre industrie: Il doit y avoir 90 % des intermédiaires qui, même sans en avoir l'obligation... ils ont déjà des codes d'éthique pour les propriétaires et les chauffeurs. Nous, ce qu'on dit là-dedans, c'est: Vous ne pouvez pas embarquer nos employés là-dedans, c'est une autre relation ça, là, là. Dans certains cas, on est syndiqué. Donc, je ne peux pas voir pourquoi je vous demanderais d'approuver nos conventions collectives, là, ça passe au vote, ça, là, là, puis il y a déjà des directives là-dedans. Autrement, il y a la Loi sur les normes du travail puis il y a le Code du travail qui gèrent nos relations avec nos employés.

Nous, ce qu'on dit, c'est que, pour les titulaires de permis puis les chauffeurs, un code d'éthique, oui, puis on va vous le déposer avec grand plaisir à part de ça, mais, pour ce qui est des employés, vous ne pouvez pas faire ça, c'est une autre gestion, ça. Ça, c'est les relations de travail.

M. Quessy (Jean-Noël): Il y a peut-être une mise au point qu'il faudrait faire.

Le Président (M. Bergman): M. Quessy.

M. Quessy (Jean-Noël): Excusez. Je ne sais pas si on a pensé là-dedans que les chauffeurs de taxi étaient les employés de l'intermédiaire, ce qui n'est pas le cas, là. Quand on parle d'employés d'intermédiaire, ce sont des répartiteurs, des téléphonistes. On n'a pas aucun chauffeur de taxi qui travaille pour les intermédiaires, à moins que ce soit une entreprise familiale, ce qui peut arriver dans une petite municipalité. Mais, quand on parle dans des municipalités comme Laval, Montréal ou Québec, il n'y a aucun chauffeur de taxi qui travaille pour l'intermédiaire. Donc, c'est pour ça qu'on ne voit pas pourquoi la commission pourrait venir s'intégrer à l'intérieur de l'administration de l'intermédiaire, quand ses employés n'ont aucun lien direct avec la clientèle desservie par le véhicule-taxi.

Le Président (M. Bergman): Le député de Verchères.

M. Bergeron: Je pense qu'il y a ici peut-être une interprétation différente de ce que peut être un code d'éthique. Je ne pense pas, de la façon dont je le vois, qu'il s'agisse d'une intervention ou d'une façon de s'immiscer dans les relations de travail, mais toute personne qui travaille dans une industrie, quelle qu'elle soit, doit s'imposer un certain nombre de règles quant au comportement, quant à la tenue, ainsi de suite, par rapport à la clientèle, et c'est plus sous cet angle-là.

Déjà, lorsqu'on consulte le site du ministère des Transports du Québec, on voit qu'il y a déjà un certain nombre de règles d'éthique et de propreté qui sont établies: être vêtu proprement et convenablement — ça, j'imagine que ça ne contrevient pas à la convention collective; offrir aux clients la courtoisie, la sécurité et le confort attendus dans l'exercice de ce métier — encore une fois, j'imagine que personne ne va dire: On s'immisce

dans nos relations de travail, ça n'a comme pas de bon sens; aider un passager à monter ou à descendre du véhicule en toute sécurité lorsqu'il constate que celui-ci, en raison de son âge, d'un handicap ou de son état de santé apparent, a manifestement besoin d'aide — là encore, on ne s'immisce pas dans les relations de travail, là. Je pense que c'est un minimum de ce que doit faire... du comportement que doit adopter un chauffeur de taxi à l'égard de la clientèle.

Alors, je réitère ma question: Si tant est qu'on maintient dans la loi cette obligation de mettre en oeuvre un code d'éthique, est-ce que vous préféreriez le développer à l'interne et le soumettre à l'approbation de la Commission des transports ou est-ce que vous préféreriez que ce code d'éthique soit établi pour l'ensemble de l'industrie soit par le gouvernement ou par la Commission des transports?

Le Président (M. Bergman): M. Bouchard.

● (14 h 50) ●

M. Bouchard (Daniel): Je pense qu'on ne se comprend pas bien, mais ça s'en vient.

M. Bergeron: Bon. On va y arriver.

M. Bouchard (Daniel): C'est ça. Nos employés, ils ne voient pas jamais un client. Jamais. C'est les chauffeurs de taxi qui voient les clients. Nos employés, ils travaillent au téléphone.

M. Bergeron: ...aux clients quand même, là.

M. Bouchard (Daniel): Ils font de la prise d'appels.

M. Bergeron: Il y a un comportement.

M. Bouchard (Daniel): Ce n'est pas long, là.

M. Bergeron: Oui, mais on sait qu'on peut être très mal servi au téléphone, ça arrive. Vous le savez, tout comme, moi, je le sais.

M. Bouchard (Daniel): Mais, écoutez, nous, comme intermédiaires, un des travaux qu'on a, c'est de prendre des appels puis d'en redistribuer le plus grand nombre possible auprès des titulaires de permis puis des contractants. Un téléphoniste qui n'est pas poli chez nous, là, il ne reste pas chez nous. Ça fait partie, puis c'est logique et normal. Puis, si tu es bête avec un client au téléphone, tu vas avoir le droit à avoir des vacances pour aller te reposer parce que tu es manifestement trop fatigué. On a tous déjà ça, là. Sauf que, pour ce qui est employés, parce que, là, on dit bien, là, ici, là: «Toute modification [...] doit être soumise pour approbation à la commission», ça veut dire que je ne peux plus changer mes règles sans que la commission me donne sa bénédiction. Je change les règles pour être capable de m'ajuster à une nouvelle réalité. Par exemple, ça pourrait être un nouveau contrat de transport de personnes à mobilité réduite. Je ne peux rien changer dans mes règlements, avant d'avoir l'approbation de la commission? Tout d'un coup qu'elle dirait non.

Je ne peux pas les appliquer avant qu'ils aient été approuvés. C'est ça qui est écrit, là. Pour les cocontractants, ça ne me dérange pas. Les cocontractants, eux autres, là, c'est

eux qui sont en contact direct avec la clientèle. Mais, les employés, quant à nous, ce n'est pas pertinent.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: Merci.

M. Quessy (Jean-Noël): Oui, juste pour faire une remarque. Ce que vous avez demandé, la deuxième question, si on serait d'accord à ce qu'il y ait un code d'éthique par le ministère, c'est oui. C'est oui, du moment que ça touche les chauffeurs. Les chauffeurs de taxi et les propriétaires de taxi, c'est oui. Ce qu'on a là-dedans, c'est les employés. Qu'on ne veut pas.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava, vous avez quatre minutes.

M. Ferland: Quatre minutes. Merci, M. le Président. C'est plus un point d'éclaircissement. À la page 5 au niveau du mémoire, là, pour une bonne, une meilleure compréhension en tout cas, quand vous dites au deuxième paragraphe, là: «En terminant, nous pensons que le permis d'intermédiaire en services de transport par taxi devrait être exigé partout au Québec, car il y a actuellement deux types d'intermédiaire. Un qui détient un permis et qui doit se responsabiliser face à la population et un autre qui n'a aucune responsabilité face à la...», je veux juste que vous m'expliquiez la différence entre les deux. Ça existe présentement? C'est la façon de faire?

Une voix: ...

M. Ferland: Oui.

Le Président (M. Bergman): M. Bouchard.

M. Bouchard (Daniel): Actuellement, il y a neuf territoires au Québec, où on a l'obligation d'avoir un permis d'intermédiaire, O.K., puis ça fonctionne par décret. Ces neuf territoires-là, c'est: Gatineau, Laval, Longueuil, Trois-Rivières, Québec, Lévis, Saguenay, Sherbrooke et Montréal. Ailleurs sur le territoire, vous pouvez être un intermédiaire en services puis vous n'aurez absolument pas besoin de permis.

M. Ferland: ...région.

M. Bouchard (Daniel): Saint-Jérôme.

M. Ferland: Ah, Saint-Jérôme. O.K., O.K. Mais, quand vous proposez d'uniformiser, ça veut dire que ce serait partout au Québec, là.

M. Bouchard (Daniel): Oui.

M. Ferland: O.K. Même sur la Côte-Nord.

M. Bouchard (Daniel): Oui.

M. Ferland: Dans le petit village dans le nord du Lac-Saint-Jean ou dans le Nord-du-Québec.

M. Bouchard (Daniel): C'est une question quand on parle de faire migrer une industrie, là. Souvent, quand

tu veux faire migrer une industrie, tu es obligé de lui donner des responsabilités puis tu es obligé de la forcer à s'autoresponsabiliser. Bien, c'est pour ça que, nous, on dit: Actuellement, il y a des intermédiaires qui ont dû se responsabiliser il y a cinq ans, il est le temps que les autres emboîtent le pas.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava.

M. Ferland: O.K. Merci, M. le Président. Vous l'avez abordé tout à l'heure. Bon. On a parlé de formation. Je pense que vous en faites déjà, vous êtes d'accord avec, bon, puis l'importance aussi. Parce que, vous, vous n'êtes pas sur le terrain, c'est les chauffeurs de taxi, les propriétaires qui sont sur le terrain, qui accueillent vraiment le client. Vous, vous parlez au téléphone. Il y a quand même une bonne différence — je la comprends — là-dedans. Mais tous les groupes qui ont passé, ou à peu près en tout cas, depuis hier ont parlé d'abus — dans votre cas, c'est peut-être des choses différentes — envers le client ou envers la clientèle, surtout au niveau des handicapés, ou des choses de même. Chez vous, est-ce que vous avez des données, vous avez des plaintes, parce que vous donnez un service, mais, une fois que le message est transmis au taxi — va chercher un tel à telle adresse — votre responsabilité s'arrête là ou après il y a un suivi?

Ou, si le taxi n'a pas donné un bon service, est-ce qu'il y a un suivi entre les deux ou il y a un lien?

Le Président (M. Bergman): M. Quessy.

M. Quessy (Jean-Noël): ...tous les intermédiaires en services de moindre importance, ils ont des codes de discipline et ils ont des comités de discipline. Et, lorsqu'il y a des plaintes de clients, c'est sûr et certain que les plaintes sont procédées. Nous avons chez nous des enquêteurs qui font ça, qui vont vérifier le bien-fondé d'une plainte, et lorsqu'il y a bien-fondé, s'il y a réellement eu faute, parce que, nous, ce n'est pas un tribunal, nous avons déjà des amendes ou des points de démerite de prévus d'avance pour telle, telle, telle situation.

M. Ferland: ...interne, ça.

M. Quessy (Jean-Noël): Donc, si le type passe... Ça, c'est bien encadré. Si le type a été impoli avec un client, dans notre réglementation, bien, c'est marqué: Est impoli avec un client, c'est, je ne sais pas... ça peut être 60 \$ d'amende plus trois points de démerite. Et, lorsque le chauffeur en question atteint un nombre de points de démerite, bien il a une semaine de vacances automatique, là. Ça fait qu'il y a...

M. Ferland: Pas nécessairement dans le Sud, là.

M. Quessy (Jean-Noël): Mais c'est: dans la plupart des intermédiaires, je dirais, dans presque la totalité des intermédiaires, même dans les petites compagnies familiales, il n'y a pas personne, je pense, qui va laisser un client se plaindre parce que c'est notre clientèle, c'est notre gagne-pain, là. Si on a quelqu'un qui ne fait pas sa job comme il faut, on doit le ramener à l'ordre le plus rapidement possible.

Le Président (M. Bergman): Alors, malheureusement, le temps s'est écoulé. M. Quessy, M. Bouchard, merci pour votre présentation, merci d'être avec nous aujourd'hui. Et je demande aux gens de Travailleurs autonomes du Québec, section Taxi de prendre place à la table.

Je suspends pour quelques instants seulement.

(Suspension de la séance à 14 h 57)

(Reprise à 15 h 2)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je souhaite la bienvenue aux Travailleurs autonomes du Québec, section Taxi. M. Sabourin, Me Lefebvre, Me Leblanc, alors vous avez 15 minutes pour faire votre présentation, suivies d'un échange avec les membres de la commission. S'il vous plaît, vous vous identifiez, et le micro est à vous pour les prochaines 15 minutes.

Travailleurs autonomes du Québec, section Taxi (FTQ)

M. Sabourin (Mario): Merci beaucoup. Bien, bonjour tout le monde. Mon nom, c'est Mario Sabourin. Je suis le président ou responsable du dossier de Travailleurs autonomes Québec. Rapidement, Travailleurs autonomes Québec...

Le Président (M. Bergman): ...

M. Sabourin (Mario): Ah oui! Excusez-moi. À ma gauche, c'est Me Roger Leblanc, Joseph Roger Leblanc, qui travaille pour nous; et Me Louise Lefebvre. J'oublie toujours de présenter Me Lefebvre parce que c'est une sommité dans l'industrie du taxi, très, très connue.

Écoutez, Travailleurs autonomes Québec, on représente un peu plus de 4 000 propriétaires et chauffeurs de taxi, donc tous ceux qui ont un «pocket». À l'intérieur des 4 000, on a environ 2 200 qui sont propriétaires, qui ont un permis, O.K., majoritairement dans la région de Montréal et Québec. Après ça, on est dans les autres régions. On a un petit peu plus que 200 propriétaires de limousine qui sont membres chez nous. Et le reste, c'est des locuteurs, des gens qui louent le véhicule-taxi, O.K.? Les gens, ce qu'il est important à dire, c'est qu'ils paient une cotisation chez nous, sur une base volontaire. Donc, si on ne donne pas un bon service, ils peuvent partir quand ils veulent. Le rôle qu'on s'est donné dans l'industrie du taxi... Écoutez, on a fait l'analyse du dossier du taxi, on travaille avec les gens sur le terrain. Peut-être juste avant vous...

On a déposé un mémoire, mais je n'en ferai pas la lecture, là, ponctuelle de chaque texte, je vais plutôt y aller, pendant 15 minutes, de ce qu'on pense, puis après ça on discutera sur les recommandations. Je suis plus à l'aise de cette façon-là.

Un des mandats qu'on s'est donnés, c'est un peu de créer une grosse coop avec des services à l'intérieur pour aider l'industrie des propriétaires de taxi à diminuer leurs coûts d'opération, O.K.? Exemple: on a des ententes avec des pétrolières, des ententes avec des compagnies

d'assurance. Il y a un service juridique qui est en place pour plusieurs niveaux, sauf le criminel. On ne touche pas à tout ce qui est criminel. S'il y a eu des altercations avec un client, on ne s'occupera pas de ce dossier-là. Quelqu'un qui a fait une surcharge? Malheureusement, par le passé, il y a des dossiers qui ont été traités par nous. Maintenant, il n'y en a plus, on ne touche plus à ça, O.K., les surcharges, les délits de fuite, ces choses-là, on peut travailler les autres dossiers juridiques seulement. On a aussi mis en place un service au niveau de la comptabilité parce ce qu'on s'est rendu compte que, dans l'industrie du taxi, c'est qu'il y a plusieurs comptables qui se disent de très bons comptables, qui sont sur les coins de rue, qui donnent un service aux gars de taxi, sauf que les gars se font pogner par l'impôt, O.K.? Ça fait qu'on a regardé l'ensemble, on a mis ça en place. En passant, là-dessus on a demandé à rencontrer les ministères du Revenu parce qu'on aurait peut-être une solution pour l'industrie du taxi, mais ça semble être difficile d'ouvrir les portes pour avoir de bonnes discussions là-dessus.

On regarde aussi tout le programme de formation, formation pour la clientèle et aussi de la formation économique. On a parlé un petit peu de la valeur des permis de taxi. J'entendais ça tantôt. Il y en a qui ont une valeur sur les permis, il y en a qui n'ont pas de valeur. Moi, je pense qu'on a tous un rôle à jouer, le gouvernement a un rôle à jouer. Tantôt, on disait qu'on n'était pas là pour rentabiliser les entreprises. Je suis en accord avec ça, sauf que c'est un droit d'avoir un permis, qui peut être retiré à n'importe quel moment, O.K., et, de laisser la porte ouverte à avoir des permis, maximiser les permis, d'en mettre de plus en plus, bien on vient de jouer dans ce droit-là. Quand quelqu'un peut avoir un permis pour 5 000 \$, puis l'autre, il l'a acheté pour 205 000 \$, 220 000 \$ puis jusqu'à 250 000 \$ sur l'île de Montréal, la compétition, elle n'est pas là.

Moi, je pense qu'on peut travailler, puis, le TAQ, c'est le mandat qu'on s'est donné, c'est de travailler avec les gens de terrain puis de trouver des pistes de solution pour améliorer le service à la clientèle. C'est le mandat qu'on s'est donné et un des objectifs.

À l'intérieur du mémoire, vous avez remarqué qu'on parle beaucoup de ceux qui n'ont pas de permis, des illégaux, ceux qui font du transport bénévole. Il y a aussi les gens qui font du raccompagnement dans les cas de Point Zéro Huit, O.K.? Il y a Tolérance Zéro à Québec et Point Zéro Huit à Montréal et il y en a d'autres aussi. On n'est pas contre l'ensemble de ces organisations-là, au contraire, sauf que ce qu'on trouve qui est déplorable — puis je pense que le gouvernement a un rôle à jouer là-dedans... C'est que l'industrie du taxi, c'est une industrie qui est très encadrée. Les gens, il faut qu'ils fassent des inspections sur leurs véhicules. Celui qui a un «pocket», qui conduit un véhicule, s'il y a un client qui porte plainte, risque de se ramasser devant la commission, il risque d'être suspendu, puis ainsi de suite. On laisse aller des gens qui font du transport bénévole, qui bien souvent... ce n'est pas du bénévolat, ils vont charger 5 \$, 10 \$ pour amener les gens au centre d'achats puis retourner les chercher pour un autre 5 \$, 10 \$. Ce n'est plus du bénévolat, ça, O.K., sauf qu'on est pour le transport bénévole mais avec accompagnement. Ça fait que, si la personne veut aller faire son épicerie, puis il va

l'attendre, puis il va lui aider, il n'y a pas de problème, mais il faut mettre des règles parce que, les voitures-taxis, on veut qu'ils soient sécuritaires sur le chemin, mais il faut s'assurer que les voitures de ceux qui font du bénévolat sont sécuritaires aussi.

Il faut aussi s'assurer que celui qui fait du transport pour le raccompagnement au niveau du Point Zéro Huit, qu'il ait une voiture sécuritaire, que ces gens-là soient aussi contrôlés, à savoir: Est-ce qu'ils sont des dossiers criminels ou ils n'ont pas de dossier criminel? Le transport bénévole se fait beaucoup au niveau des personnes âgées, puis sans contrôle, ce qui veut dire que c'est libre à tout le monde. Il peut avoir un beau gros dossier criminel, il n'y a pas personne qui va contrôler ça, mais il va faire du transport bénévole. Il y a aussi toute la question du transport illégal où est-ce que les policiers, contrôle routier, puis tout ça, n'ont pas les outils, O.K., ils n'ont pas les outils nécessaires pour faire un exercice pour éviter ça. Ça fait que, quand on regarde le dossier dans l'industrie du taxi puis qu'il y a plein d'à-côtés où est-ce qu'il y a des gens qui vont copier l'industrie du taxi pour faire du transport puis aller se rechercher des revenus d'appoint, mais les gens du taxi qui paient les permis, comme il se doit de les payer, puis ils exercent le contrôle, ils vont faire les inspections de véhicule, puis ainsi de suite, bien c'est tout un bassin de clientèle qui s'en va de l'autre côté.

Puis ce qui est inquiétant, puis il y a des études là-dessus, c'est que la population est très vieillissante. Je ne vous apprend rien quand je vous dis ça. Mais la population qui est rurale ou en région va se rapprocher des grands centres, et l'industrie du taxi va être appelée de plus en plus, O.K., à être un service pour ces gens-là. Puis il faut travailler à améliorer l'ensemble de ces services-là mais avec les gens sur le terrain.

Je vais vous passer une petite remarque qui n'est pas méchante, là. On a une preuve aujourd'hui que l'industrie du taxi, ce n'est pas plus important qu'il faut, puis personnellement je trouve ça déplorable parce que c'est un métier qui est sain — c'est la porte d'entrée pour le tourisme au Québec — puis qui n'est pas beaucoup respecté, pas beaucoup connu. Le bel exemple, c'est que je m'occupe aussi... je suis impliqué dans le dossier, un autre dossier avec le ministère du Transport, où est-ce qu'il y a des véhicules lourds. Et, quand on venait à une commission parlementaire sur les véhicules lourds, on manque peut-être de rangées au niveau des journalistes, O.K.? Ils vont nous appeler avant les conférences, ils vont nous appeler après, ils vont faire tout l'exercice, puis on va être dans les journaux partout, O.K.? Mais il n'y a pas juste au niveau du photoradar que les journalistes s'impliquent, il y a d'autres éléments aussi.

● (15 h 10) ●

Mais, dans le dossier du taxi, c'est très peu d'appels. Il y a très peu d'implication pour cette industrie-là. Puis je trouve ça inquiétant qu'elle soit mal connue. Puis c'est le mandat qu'on s'est donné, de faire l'exercice là-dessus. On en a fait. Au niveau du transport, je reviens au transport qui est illégal. Puis, Point Zéro Huit puis Tolérance Zéro, on s'est permis de rentrer membres de ces organismes-là, et de les utiliser en plus, et de questionner les gens qui conduisent ces véhicules-là, puis ils nous disent où est-ce qu'ils ont des contrats de jour, puis où est-ce qu'ils vont travailler de jour, puis qu'est-ce qu'ils font, puis ainsi de suite, puis c'est toujours du transport

qu'ils font. Puis ils signent des contrats avec des entreprises où est-ce qu'anciennement c'étaient soit des limousines avec des permis ou soit des gars de taxi qui faisaient cet exercice-là.

Maintenant, ils ont coupé les prix, ils n'ont aucun contrôle, ils n'ont pas d'obligation de permis, ils n'ont pas d'obligation de résultat non plus, puis il n'y a aucune place où est-ce que des clients peuvent se plaindre. Aucun endroit. C'est déplorable. Dans l'industrie du taxi, c'est très facile de porter plainte. On est conscient aussi qu'il y a des endroits qui manquent de taxis, il y en a d'autres qu'il y en a trop, puis, avec la réglementation, qui est là, actuelle, bien on se ramasse avec des situations — puis c'est une situation que M. Martin connaît très bien, puis je vais la citer comme exemple — à Gatineau, où est-ce qu'il manque de taxis dans la région de Gatineau, mais à Aylmer il y en a trop. Mais il n'y a pas personne, on ne peut pas s'assurer puis dire: Y a-tu possibilité qu'on regarde des pistes de solution pour aider les gens d'Aylmer qui manquent de clients parce qu'il y a trop de permis dans ce coin-là, puis, de l'autre bord, il en manque? On peut-u travailler, tout le monde ensemble, avec la table?

Je pense qu'avec le projet de loi qui est sur la table — puis je suis content que la table va tomber légale — pour l'industrie du taxi c'est une bonne place pour pouvoir discuter de ces éléments-là, O.K., c'est un plus pour l'industrie du taxi d'avoir la chance de faire partie de cette table-là puis de pouvoir discuter de l'ensemble des points. C'est sûr que, le projet de loi n° 96, on est en accord au complet avec. Et pourquoi on est en accord? C'est qu'on y a participé au niveau de la rédaction. Tous les éléments ont été discutés à la table, on a amené nos commentaires. Il y a des affaires qu'on était en désaccord, il y a d'autres qu'on était en accord. On a donné notre point de vue, tout le monde l'a donné, puis le résultat est là. Et j'en remercie la ministre, de nous donner aussi la chance de venir le dire aujourd'hui, O.K., puis de nous avoir donné la chance d'être sur cette table-là pour pouvoir en discuter puis regarder les dossiers en profondeur, mais il reste beaucoup de travail à faire parce que l'exercice qu'on fait aujourd'hui, c'est minime. Si on regarde le rapport des trois députés qui avaient fait la tournée du Québec pour regarder l'ensemble des points dans l'industrie du taxi, où est-ce qu'il fallait apporter des améliorations puis des changements, quand on regarde le projet, qui est sur la table, au niveau 96, c'est minime.

Donc, il reste beaucoup, beaucoup de travail à faire, puis je pense qu'il faut le faire de façon rapide, et il faut travailler activement sur ces dossiers-là. Si la table, on pourrait se voir sur une base encore plus régulière qu'on le fait là, ce serait fort pertinent.

Il est arrivé une situation. Je vais me permettre. On parlait tantôt un petit peu de la rentabilité des entreprises du taxi. On a vu que, la dernière audition en commission des transports sur la révision des tarifs — on était présents puis on a déposé un mémoire — qu'aussi il y a des représentants de limousine, qui y ont été, de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau — je m'en allais dire «Dorval», là; mais Pierre-Elliott-Trudeau — O.K., et malheureusement les commissaires ont écouté ce qu'ils ont entendu de ces gens-là, puis ils n'ont pas donné d'augmentation, il n'y a pas eu d'augmentation de tarifs pour les limousines à l'aéroport. Puis c'est décevant parce qu'à côté tu as l'industrie du taxi. Eux ont eu une augmentation, ce

qui veut dire que l'écart entre les deux se rétrécit maintenant, O.K., et ce n'est pas sain, ce n'est pas sain pour l'industrie. Puis il faut qu'on regarde ça comme il faut. On se met en faux. Dans ce dossier-là, on est en faux un peu, là. Mais je pense qu'il ne faut pas tous ensemble laisser aller cette situation-là dans le sens de laisser les limousines diminuer leurs tarifs pour rejoindre celui du taxi. On vient de nuire à tout le monde là-dessus.

Un point qui est important, qui n'apparaît pas dans le projet n° 96, je me permets de le dire — il apparaît dans notre mémoire: on pense que les deux paliers de gouvernement, que ce soit provincial et fédéral, se doivent de s'impliquer pour le transport pour les personnes à mobilité réduite. Actuellement, il y a un beau programme qui existe. Les gens peuvent modifier leurs véhicules. Ils ont une subvention aux alentours de 18 500 \$ ou pas loin de 20 000 \$ pour adapter le véhicule pour faire du transport pour les gens à mobilité réduite. Ceux qui ont des permis actuellement réguliers ne sont pas portés à modifier leur véhicule pour faire ce genre de transport, et la raison est la suivante: c'est que, un, ça te prend un véhicule plus gros pour faire ce genre de transport là, O.K.? Souvent, pour faire ce genre de transport là, il va y avoir plus d'attente que si tu irais chercher un client qui n'est pas à mobilité réduite, puis il va l'accompagner à l'intérieur ou il va aller le chercher puis il va l'amener dans le véhicule, puis ainsi de suite, mais tout ça pour des tarifs qui sont le même prix que celui que son véhicule n'est pas adapté puis qui va être sur stand puis qui va embarquer les clients, O.K.?

Il y a une différence au niveau des tâches. On demande à ces gens-là d'aller se chercher une formation, de donner un service professionnel, spécialisé pour le même coût que celui qui n'a pas ces avantages-là. Si on regarde l'ensemble des métiers, que ce soit dans les usines ou ailleurs, bien, si tu as des tâches supplémentaires, la rémunération va être différente. Moi, je pense qu'il devrait y avoir des programmes existant pour ces gens-là, soit une économie au kilométrage, de subventions ou tout autre programme pour aider.

Une voix: ...

M. Sabourin (Mario): Oui?

Le Président (M. Bergman): Une minute.

M. Sabourin (Mario): Une minute? Ah! Parfait. Je pensais que vous aviez une question.

Une voix: ...

M. Sabourin (Mario): Ça s'en vient? Parfait. C'est bon, ça. Écoutez, si on va rapidement à la page 9 du mémoire, au niveau des recommandations, au niveau du accompagnement pour les personnes en état d'ébriété, on pense que Nez rouge, qu'est-ce qu'ils font, c'est un travail exceptionnel puis formidable, O.K., pour la période des fêtes, puis je pense qu'il faut que ça reste, ces périodes-là, mais, comme je vous ai dit tantôt, il faut qu'il y ait un encadrement pour tout ce qui est transport pour les gens qui ont... de accompagnement au niveau de ceux qui ont pris de l'alcool.

La recommandation n° 2: la définition d'une notion de «handicapé». Pourquoi ce serait important

qu'il y ait une bonne définition? Puis je sais que ce n'est pas un travail qui est facile. C'est qu'une personne qui a un poignet dans le plâtre... On sait qu'il y en a qui ont des permis pour les personnes à mobilité réduite, il y a aussi ceux qui ont des permis restreints. Et ça coûte 5 000 \$ pour avoir un permis pour faire du transport pour les personnes à mobilité réduite. C'est quoi, la définition d'un «handicapé»? Est-ce que celui qui a un permis restreint, il voit quelqu'un qui a un poignet dans le plâtre, il va prendre ce genre de véhicule là? Nous, ce qu'on dit, c'est que, s'il a un poignet dans le plâtre, c'est un permis régulier.

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

M. Sabourin (Mario): O.K. Bien, en conclusion, c'est un peu ce que j'ai dit tantôt, c'est que, nous, on est d'accord avec le projet de loi n° 96, on est d'accord à ce que les intermédiaires, ils aient un code de déontologie, ça en prend un. On pourrait vous citer plusieurs exemples. Je vais attendre votre question là-dessus. Puis il reste beaucoup de travail à faire. Puis merci de la chance que vous nous avez donnée.

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin, merci pour votre présentation. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. Sabourin, Mme Lefebvre et M. Leblanc, merci. Et, M. Sabourin, je voudrais vous transmettre les salutations de mon collègue, M. Tomassi. Il ne pouvait pas être là. Il était là ce matin. Il ne pouvait pas malheureusement être là après midi, alors il dit: Tu diras un beau bonjour à Mario. Alors, c'est fait.

Alors, je voudrais revenir un petit peu sur vos commentaires, que vous avez eus au début de votre présentation, à l'égard du taxi, de dire que ce n'est pas important. Alors, je pense qu'on n'est pas d'accord, nous, ici, avec vous, là. Peut-être qu'il y a moins de journalistes, mais des fois c'est mieux qu'il y en ait moins. Ce n'est pas toujours pour rapporter les bonnes nouvelles. Alors, par contre, vous avez dit: On est peut-être mal connu. Et ça, je pense que oui. Peut-être que ça, je pense, c'est tout à fait pertinent comme remarque. Peut-être, les gens, ils l'utilisent, mais ils ne voient pas tout ce qu'il y a derrière toute cette industrie-là puis ce que ça comporte pour un chauffeur de taxi comme travail, ce que ça implique en termes de coûts. Alors, peut-être que vous avez tout à fait raison, là, la population n'a peut-être pas conscience de tous ces éléments-là.

Vous avez dit également que les gouvernements devraient investir davantage. Je pense qu'on pourrait toujours investir davantage dans tous les dossiers. Je pense que ça, ce n'est pas ça qui manque dans un gouvernement, des dossiers où il faudrait investir davantage, mais je tiens à vous rappeler, là, qu'on met 37 millions de dollars juste pour le transport adapté au Québec, 37 millions de dollars par année, plus le 20 000 \$ pour adapter, là, les véhicules des gens qui nous le demandent, là. Bien, en fait, c'est 40 millions de dollars par année qui sont investis au taxi pour faire du transport adapté, alors je pense que c'est quand même un effort qui est considérable.

Je vais revenir sur certains commentaires. À la page 6 de votre mémoire, vous dites: «Le gouvernement

doit aussi pouvoir subventionner non seulement la transformation des véhicules, mais encore le prix de la course pour les kilomètres parcourus.» Alors là, on me dit qu'on donne 20 000 \$ par véhicule si un propriétaire veut transformer son véhicule et qu'en plus on paie 65 % de la facture du transport. En fait, l'usager, la personne handicapée qui est transportée, paie le même prix avec un transport adapté qu'elle le paierait sur un réseau de transport en commun, soit le RTC, la STM ou peu importe, et, nous, nous comblons la différence, ce qui représente à peu près 65 % de la course.

Je voulais juste savoir, là: Ce que vous dites là, c'est- u autre chose ou c'est ce que je viens de dire? Ou c'est- u un ajout? Je voulais juste comprendre ce que voulait dire «le prix de la course pour les kilomètres parcourus».

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

● (15 h 20) ●

M. Sabourin (Mario): Bien, félicitations pour les sommes investies, là.

Mais tantôt, dans l'exemple que je vous disais, c'est que, quelqu'un qui fait du transport adapté, O.K., pour aller chercher un client, le temps d'attente souvent — et aussi quand il va le porter — le temps de l'arrimer, exemple, sa chaise à l'intérieur du véhicule, de façon sécuritaire, et toute la formation qui est autour de ça, il y a un coût rattaché à ça, et ça, ça n'apparaît pas parce que le prix de la course, c'est le même prix que si ce serait un client qui n'a pas de mobilité réduite, O.K.? Et, comme je le disais tantôt, vu que la population est de plus en plus vieillissante, c'est un service qui va être de plus en plus demandé, je pense qu'il faut qu'on développe les outils qui vont avec pour encourager ceux qui ont des permis actuellement à modifier leurs véhicules à cet effet-là.

Dans le fond, je le sais, que les courses pour les personnes à mobilité réduite sont remboursées en partie, sauf que le chauffeur de taxi, lui, il a le même montant pour la course que pour un client régulier.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Sabourin, M. Martin me dit qu'il y en a plusieurs qui ont un coût à l'heure. Est-ce que ce serait mieux? Non? Je vois madame...

Une voix: ...répondre.

Mme Boulet: Mais tout à fait. Allez-y, ma chère.

Le Président (M. Bergman): Me Lefebvre.

Mme Lefebvre (Louise): Merci. Me Lefebvre. Alors, dans ce dossier-là, ce que M. Sabourin peut-être n'a pas...

Je vais prendre un exemple. Vous avez des gens qui font du permis restreint, un véhicule à Sainte-Thérèse, O.K., et la personne qui a besoin d'un transport est à Sainte-Anne-des-Plaines, alors ça prend une demi-heure pour aller chercher la personne. Alors, c'est ce temps-là.

Mme Boulet: ...O.K.

Mme Lefebvre (Louise): C'est ce temps-là. Le monsieur, là, pendant qu'il se rend à Sainte-Anne-des-Plaines, il a dépensé du gaz et il n'est pas rémunéré.

Alors, c'est ça, c'est ce morceau-là. C'est pour ça qu'on demanderait, je ne sais pas, comme un 10 \$ qui serait peut-être, là, donné en subvention pour monsieur, qu'il puisse se déplacer. Après ça, il va prendre la personne handicapée, il va aller la reconduire, il va peut-être la ramener à Sainte-Thérèse, mais après ça il faut qu'il retourne après ça à Sainte-Anne-des-Plaines. Alors, c'est le temps entre la prise en charge du client... qui est perdu.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Je vais laisser M. Martin. M. Martin me dit que c'est exactement pour cette raison-là qu'il y en a qui sont payés à l'heure, parce qu'en étant payé à l'heure, s'il part de chez lui, le temps qu'il se rend à Sainte-Anne-des-Plaines, ce temps-là est payé dans son heure. Puis je vais le laisser, si vous me permettez, compléter ou donner des explications, je pense que ce serait important.

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): M. le Président, peut-être aussi c'est une des choses effectivement, les gens qui se plaignaient, entre autres, ceux qui étaient au taximètre.

Étant donné que c'est un coût minime — on peut s'entendre — pour se rendre, lorsqu'on habite des distances semblables, c'est que plusieurs de nos organismes de transport adapté, plutôt que d'utiliser le taximètre, signent des contrats forfaitaires à tant de l'heure ou à tant par déplacement pour prendre en compte effectivement lorsqu'il y a des coûts supplémentaires qui sont rattachés. Parce que le grand mythe que plusieurs pensent, c'est que tout le monde est au taximètre. D'ailleurs, je vous ferai remarquer qu'une des grandes difficultés que l'on a eues, ça a été la fraude, et vous le savez fort bien, au niveau de certaines personnes handicapées, où, lorsque le taxi se présentait devant la maison, il y avait déjà 10 \$ au compteur. Et c'est pour contrer ces types d'éléments là.

Et ce que j'ajouterais: tout à l'heure, on a vu les gens de Laval qui vont installer bientôt le GPS, et, probablement pour avoir la justesse des coûts, il serait peut-être envisageable, là, que l'ensemble de nos véhicules dans le transport adapté soient équipés de GPS. Et ça, ça a un grand avantage de la réalité du coût, c'est que tu sais exactement, en temps réel, ce que les gens ont fait. Et je pense qu'une des portes d'avenir serait de ce côté-là, mais, je peux vous dire — et je pourrais sortir les statistiques — plusieurs des sociétés de transport, entre autres, à Montréal, maintenant, la veille, les gens savent, pour parler latin, la run qu'ils auront à faire le lendemain et avec un coût qui permet de respecter le coût réel d'exploitation. Je pense que c'est important, ce que vous soulevez. Déjà, on commence à trouver les solutions. Et, nous, on a un intérêt particulier parce qu'on paie 65 % de la facture. Donc, à partir de ce moment-là, nous, je pense qu'on pourra faire des propositions très bientôt, que des systèmes embarqués comme ceux-là deviennent une des règles.

Je sais que Québec a un projet pilote, Laval vient de le faire, et je vois les gens de Québec qui sont dans la salle, qui ont été les précurseurs à ce chapitre-là. Et je pense que c'est la voie, là, normale de la juste

rémunération des chauffeurs. Je pense qu'on a le même objectif à ce niveau-là.

Mme Lefebvre (Louise): ...ce que je vous dis, à Montréal ça ne s'applique pas parce qu'à Montréal on reste sur le territoire. Donc, la perte de temps, il n'y en a pas. C'est ceux qui ont à se déplacer dans les agglomérations, parce qu'à Montréal on ne l'a pas, ce problème-là. À Montréal, le problème qu'on a, si vous me permettez, c'est qu'on n'en veut pas, de permis restreint, parce qu'il y a déjà trop de taxis à Montréal. En plus, on nous a mis des permis restreints comme les gens, qu'on nous a dit, qui ont payé 5 000 \$.

Alors, c'est pour ça que M. Sabourin expliquait tantôt... Et nous, ce qu'on a toujours voulu, c'est qu'on offre aux propriétaires de permis régulier de faire du transport adapté et à eux autres de transformer leurs voitures et leur donner la subvention, et non pas, à celui que ça lui coûte 5 000 \$, de lui donner un véhicule et de permettre qu'il fasse la transformation et de payer sa transformation.

Alors, c'est là qu'est le déséquilibre. À Montréal, on n'a pas besoin de permis restreints. Les propriétaires de permis régulier peuvent faire le travail en faisant modifier leurs voitures. Alors ça, c'est un point, là. En région, je n'ai pas de problème, il y en a qui en ont besoin, de permis restreints. Mais à Montréal il n'y en a pas, il y a trop de taxis.

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

M. Sabourin (Mario): Peut-être juste un petit complément. C'est que, quand il y a des sociétés de transport, au niveau de la gestion pour le transport des personnes à mobilité réduite, c'est une chose, mais, à l'extérieur des heures, il y a une autre problématique, là, qu'il va falloir qu'on se penche, qu'on regarde attentivement, là. Quand, les personnes, il faut qu'ils avisent 24 heures d'avance qu'ils veulent, et tout ça, avec les sociétés, ça va, puis c'est un service qui est quand même bien, O.K., mais, quand on sort des heures traditionnelles de transport, il y a une problématique.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui. M. Sabourin, je vais y aller sur un autre sujet, mais j'ai pris bonne note de ce que Mme Lefebvre me dit. Mais on me dit qu'avant qu'on émette les permis restreints... Et on les a émis. Parce qu'il y a eu des audiences à la Commission des transports et que les taxis normaux, si je peux le dire comme ça, n'en faisaient pas, de transport adapté. Alors, il y avait un problème. Il y avait peut-être beaucoup de taxis, mais personne ne les adaptait puis personne ne prenait les gens qui avaient un problème de mobilité restreinte.

Une voix: ...

Mme Boulet: Bien là, je vais le repasser à M. Martin. Mais l'histoire, là, c'est ce qu'on me dit. Alors, la commission a fait des audiences et délibérément elle a choisi d'en émettre, des permis restreints, parce qu'il y avait vraiment une problématique de desserte pour les gens

qui sont à mobilité réduite, là, et que les taxis traditionnels n'offraient pas ce service-là. Alors, c'est bien ça, monsieur?

Le Président (M. Bergman): M. Martin.

M. Martin (Claude): Oui. Pour des précisions là-dessus. Et même l'émission des permis par la commission — et c'était le premier cas — vu que c'était dans la nouvelle loi, a été contestée même au TAQ. Donc, ça a pris un bout de temps parce que des gens contestaient même la façon de faire. Et le TAQ a confirmé la décision de la commission. Et, depuis ce temps-là, je vais vous dire, les plaintes que, nous, on avait régulièrement, parce que les gens de taxi, à moins 30 l'hiver, laissaient des gens en fauteuil sur le bord de la route, avec des listes d'attente où la STM n'était pas en mesure d'offrir le service, sont maintenant quelque chose du passé pour nous.

Et, lorsque les gens ont la prétention que ça a affecté les gens en place, je vous ferai remarquer que les permis de la commission qui valaient à peu près 130 000 \$ à l'époque sont maintenant rendus à 230 000 \$. Donc, vous allez m'expliquer comment on aurait pu affecter la valeur des gens qui sont déjà en place, alors que les permis ont augmenté de 100 000 \$ et que maintenant, comme disait la ministre, on répond aux besoins. C'est qu'on répond aux besoins des gens handicapés au Québec qui avaient beaucoup de difficultés, particulièrement à Montréal, où, nous, c'était dans les journaux presque à chaque semaine. Vous conviendrez maintenant, la STM, de son côté, a changé ses façons de faire également, a changé la façon de faire ses routes. Ils avaient mis en compétition, vous vous en souviendrez, les différentes compagnies à Montréal. Ça a été un peu la catastrophe. Les gens avaient accepté d'avoir des réductions de tarifs de 20 % ou de 30 %, vous vous en souviendrez. Ils ont mis fin à cette pratique-là. Mais je ne pense pas que j'irais conseiller à ma ministre, moi, de revenir en arrière.

Et, où j'inciterais les compagnies actuelles — et je partage le point de vue qui est manifesté — avant d'émettre un nouveau permis, est-ce qu'on pourrait le faire avec les gens qui sont en place? Mais, moi, il y a une chose qui me fatigue, parce qu'à Laval, actuellement, on sait que les gens ont la prétention de demander un permis. Ce que j'aurais souhaité, moi, c'est que les gens qui étaient déjà dans le métier à Laval, pourquoi ils n'ont pas fait eux-mêmes les demandes pour avoir 20 permis restreints, pour éviter, si on n'en veut pas d'autre, à le faire d'eux-mêmes? Et c'est un peu, moi, je pense, le message. Dans le fond, ce qu'on craint, c'est que les gens, lorsqu'ils ont peur qu'on émette des permis, se manifestent tout à coup un intérêt pour le faire. Moi, je suis d'accord que des gens fassent de l'argent, il faut qu'ils en fassent, mais jamais au détriment de la clientèle. C'est un service public et c'est un privilège, un permis. Et je pense que la première chose qu'on doit se préoccuper: À qui sert le service?

Et donc c'est un peu, moi, quand j'ai à conseiller les élus, de dire: Bon, bien il y a un juste équilibre entre ce que les gens doivent faire comme revenus et le service qu'on doit offrir à la clientèle. Donc, c'est un peu, je pense, important de bien mettre en

perspective mais pas de revenir à ce qu'on a connu il y a 10 ans.

Une voix: ...de répondre?

Le Président (M. Bergman): Me Lefebvre.

● (15 h 30) ●

Mme Lefebvre (Louise): Alors, monsieur, ce que je voulais mentionner, ce n'était pas de revenir en arrière, c'est qu'on comprendra qu'au moment où il y a eu l'adoption, à ce moment-là, des permis restreints les ligues de taxi n'existaient plus, hein, et, à ce moment-là, les gens ou les gens qui faisaient du taxi, ils n'ont pas été informés. Alors, c'est ça. Les gens, s'ils avaient su à ce moment-là, probablement... Parce que les intervenants, depuis qu'il n'y a plus de ligues de taxi à Montréal, là, les gens, ils ne savent rien. Alors, c'est au niveau de l'information que je voulais savoir, qu'il y avait eu un manque d'information à ce niveau-là, parce qu'il y aurait sûrement eu plus de propriétaires qui auraient appliqué pour faire la demande.

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

M. Sabourin (Mario): Juste un complément. M. Martin, vous avez raison dans ce que vous avez dit. J'ai juste une petite remarque, c'est que je n'ai pas parlé de la valeur des permis, O.K., puis de l'augmentation de la valeur des permis. Je pense qu'il y a plein de choses qu'il faut qu'on tienne compte, il y a l'inflation puis il y a tout ce qui va avec, et c'est selon l'offre et la demande. On s'entend là-dessus, là?

On en a fait une, étude sur la valeur des permis, puis vous la connaissez. On a établi qu'est-ce que ça valait, la vraie valeur d'un permis. Mais, avec ce que je vous disais tantôt sur le bassin de population qui est vieillissant puis qui s'approche des grands centres, je pense qu'on a l'obligation de faire une belle grosse campagne de sensibilisation auprès des titulaires de permis régulier actuels pour leur dire que: Votre clientèle future, voici où est-ce qu'elle se retrouve, et, si vous ne faites pas l'exercice de modifier ou d'adapter vos véhicules, bien ne venez plus vous plaindre. Je pense qu'il faut le faire, cet exercice-là, puis, nous, de notre côté, on est prêts à sensibiliser nos membres là-dessus, O.K., puis il faut que tout le monde, on mette l'épaulé à la roue. C'est ça, l'exercice qu'on dit.

Le Président (M. Bergman): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, non, tout à fait, M. Sabourin, on pourrait vous aider là-dessus, on pourrait mettre l'épaulé à la roue tout le monde ensemble, puis c'est un message qui est tout à fait... Moi, je pense que, oui, il faudrait qu'il soit passé, ce message-là. S'ils n'en veulent pas plus, il va falloir qu'il y ait de la bonne volonté de la part des joueurs qui sont déjà sur le jeu puis qu'ils nous disent: Bien, nous, on va s'en occuper, de ce service-là. Si on ne veut pas que d'autres gens viennent le faire, c'est à nous de le prendre sur nos épaules puis d'assumer cette responsabilité-là. Et, si vous voulez notre collaboration à l'égard de ce message-là, ça nous fera plaisir.

J'aimerais juste vous entendre sur les personnes en état d'ébriété. Parce qu'à l'intérieur de cette loi-là,

avant, il n'y avait rien. Alors, ici, on est venu préciser que le transport des personnes en état d'ébriété devait se faire par des bénévoles qui n'étaient pas rémunérés, avec des conditions: ça prenait une personne pour conduire le véhicule, une deuxième pour ramener le véhicule. On est venu encadrer ce qui n'existait pas avant. Avant, il n'y avait rien. Alors, on a fait un pas, je pense. Vous, je pense, si je reçois le message, c'est qu'il aurait fallu aller encore plus loin. Je ne sais pas. J'aimerais juste vous entendre là-dessus, là, parce que ça ne semble pas être suffisant, alors qu'il n'y avait rien avant, puis déjà on est venu comme préciser finalement que la personne ne pouvait pas être rémunérée contre ce service-là. Alors, vous, vous auriez aimé qu'on aille plus loin. Mais je sais que vous avez parlé des récidivistes.

Alors, j'aimerais juste vous entendre, là. Qu'est-ce qu'aurait été votre souhait à l'égard du transport?

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

M. Sabourin (Mario): O.K. Bien, un de nos souhaits, c'est qu'il y ait un contrôle à l'intérieur de ça, O.K.? Quelqu'un qui veut faire du transport bénévole, on avait aussi demandé que le nom du conducteur soit inscrit, là, dans les livres, puis s'il a eu des rémunérations, puis tout ça. Mais on aurait aimé qu'il y ait un contrôle: celui qui veut faire du transport dans ce genre, bien, qu'il y ait une étude, qu'on analyse son dossier, là, si c'est une personne qui s'est fait prendre trois fois parce qu'il prenait de l'alcool, en boisson, puis, aujourd'hui, il peut dire: Bien, je suis guéri puis je fais Tolérance Zéro, puis tu peux m'appeler à n'importe quelle heure dans la nuit, O.K.? Puis il y a toute la question des véhicules, il faut s'assurer que les véhicules sont aussi sécuritaires sur le chemin, en tout cas qu'il y ait un encadrement minimum, mais qu'il y ait un encadrement. Actuellement, les véhicules taxi, quand on embarque dedans, en principe il a été se faire inspecter, il a eu l'analyse de faite, on sait qu'on a la photo du chauffeur, O.K.? Si on veut porter plainte, on sait quoi faire, comment le faire, on a le nom de la personne. On n'a pas ça quand on calle...

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

M. Sabourin (Mario): ...O.K. Quand on appelle quelqu'un à 2 heures du matin pour venir nous chercher, bien on n'a pas son nom, il n'y a pas de numéro de référence, puis on n'a pas de place pour porter plainte, puis ainsi de suite. C'est ça, notre inquiétude.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, moi, j'avais une question qui ressemblait un peu à ce que vous avez apporté tout à l'heure: Pourquoi les compagnies de taxi, aujourd'hui — là, on prend les grosses compagnies de taxi — n'en font pas une, promotion, de dire aux gens, aux citoyens d'en faire l'annonce: Telle compagnie de taxi, nous offrons cinq véhicules en transport adapté qui sont adaptés pour faire du transport? Il me semble qu'aujourd'hui un petit peu

de publicité, puis ce ne serait pas long que ce serait rentabilisé. Quoiqu'il faut toujours que le gouvernement les supporte puis les... Moi, je crois que ce serait une manière de... La vision que vous avez dit tout à l'heure, là, on sait que la population est vieillissante, on va en avoir de plus en plus besoin, de ça. Mais il y en a qui pensent qu'ils peuvent faire un pas, à l'heure actuelle, tout seuls ou s'il faut aller leur aider?

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

M. Sabourin (Mario): Nous, ce qu'on dit qu'il faut qu'on... on doit faire une campagne de sensibilisation. Mais tout le monde, là, pas juste nous. On représente 4 000 membres, O.K.? C'est une possibilité de, quoi, 12 000, 15 000 qui font du taxi. On dit: C'est qu'il faut qu'on... on se doit de faire une belle grosse campagne de sensibilisation, d'inciter les gens à modifier leurs véhicules. Tantôt, quand on parlait de rémunération supplémentaire, Louise a donné un exemple, O.K., du pourquoi on en parle, de ça. Ça fait que, si on met les outils en place — puis il y en a de plus en plus, des outils, là, à tous les ans, là, il y en a qui sont greffés pour le gouvernement, puis merveilleux — pour emmener les gens à faire ce genre de transport là...

Mais, moi, je peux vous dire que, quand on fait des réunions avec les propriétaires de taxi et qu'on discute du bassin de clientèle, où est-ce qu'il s'en va, puis ainsi de suite, nos membres, leurs inquiétudes, c'est la clientèle qu'ils se font voler aussi, actuellement. On fait quoi avec le transport bénévole que ce n'est pas du transport bénévole, on fait quoi avec le transport illégal? Il y en a qui s'affichent publiquement, là, O.K.? Puis c'est dit illégal, là. Ils mettent les prix, puis tout ça, là. On fait quoi avec ça? Ça fait qu'il y a beaucoup de choses à régler dans le dossier du taxi. Mais un qui est pressant, selon nous c'est toute la question des personnes à mobilité réduite, O.K.? Il faut travailler ce dossier-là. Puis c'est pour ça qu'on a profité de l'occasion qui nous est donnée pour pouvoir émettre notre opinion là-dessus, qu'il faut qu'on mette de l'emphase sur ce dossier-là. Vous avez raison, tout le monde peut faire des campagnes de sensibilisation. Les intermédiaires dans l'industrie du taxi puis les propriétaires de compagnie, ils n'ont pas le contrôle sur leurs membres qui sont à l'intérieur de leurs compagnies. Les intermédiaires, ce qu'il faut comprendre, c'est que c'est des — excusez l'anglicisme; c'est des — «dispatches», O.K., ils font les transferts d'appel. La clientèle, c'est leur rôle. Mais le gars qui est dans le taxi, ce n'est pas son employé, ce n'est pas son salarié.

Daniel puis M. Quessy vous l'ont expliqué tantôt. Ils n'ont pas le contrôle d'obliger la personne à modifier son véhicule, O.K.? Je ne suis pas certain que tous les intermédiaires, ils ont la chance d'avoir toute l'information non plus de la population, comment se déplacent les bassins de population, puis tout ça. Nous, on a la chance, on a M. Gagnon, des personnes âgées, qui est venu nous faire une belle présentation PowerPoint: le bassin de population, où est-ce qu'il s'en allait, les municipalités, puis tout ça. Avec ces éléments-là, on a été capables de statuer puis prendre une position, O.K.? Mais ça, ce n'est pas fait dans

chaque compagnie de taxi, c'est pour ça qu'il faut qu'on développe un plan pour amener de la sensibilisation sur le terrain puis autant de la population en général puis ceux qui sont propriétaires d'un permis de taxi. C'est pour ça qu'on le dit, là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Il reste que, moi, je vois qu'est-ce qui se passe dans le commerce en général. C'est sûr qu'une compagnie... Mais là ce que je pense qu'il faut comprendre, c'est qu'une compagnie de taxi — là, on va prendre un exemple — la compagnie Laurier ici, à Québec, les autos-taxis ne lui appartiennent pas.

Mme Lefebvre (Louise): ...jamais à la compagnie. Bon. Je vais vous donner l'exemple de Diamond à Montréal. Diamond est le plus gros répartiteur d'appels. Chaque propriétaire de taxi, d'un véhicule-taxi ou d'un permis paie à Diamond tant par mois pour recevoir des appels, c'est tout. Il n'y a aucun lien propriétaire-employé entre un propriétaire de taxi et l'intermédiaire, il ne fait que payer tant par mois pour recevoir des appels dans son taxi, c'est tout. Donc, il n'y a pas d'autre lien que ça, là.

Une voix: Ça fait que...

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

Mme Lefebvre (Louise): Il n'est pas propriétaire de la compagnie, le chauffeur de taxi, là, il a un lien seulement au niveau des appels qu'on lui transmet.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Ça fait que la compagnie Diamond à Montréal, est-ce qu'elle aurait intérêt à dire: Bon, bien là, moi, pour faire de la promotion pour mes membres, je vais mettre 10 autos, 10 limousines adaptées pour le transport adapté?

Mme Lefebvre (Louise): ...n'est pas propriétaire d'un taxi.

M. Grondin: Oui, je le sais bien, mais il reste que tous les membres qui ont accès à Diamond diraient: Ça pourrait être une belle promotion.

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

● (15 h 40) ●

M. Sabourin (Mario): Vous avez raison, mais est-ce que Diamond est au courant du bassin de clientèle possible? C'est de là qu'il faut faire l'exercice, O.K.? Si on est capable de sensibiliser autant les compagnies, les intermédiaires que les gars de taxi aux besoins futurs à court, moyen et long terme, bien ils vont avoir la chance de s'adapter si on fait l'exercice de les sensibiliser, O.K.? Je vous le dis, là, on est présents sur plusieurs forums, on le dit dans le mémoire. On a l'information, à cette heure c'est de la distribuer. On a

certaines outils pour les sensibiliser, O.K., pour transmettre l'information, mais on ne rejoint pas 100 % du monde et, nous, on ne rejoint pas les intermédiaires... ils ne sont pas chez nous.

Je peux seulement vous dire: Moi, je suis coprésident sur la table de CAMO-Route, Comité d'adaptation de main-d'oeuvre dans l'industrie du transport, que ce soient autobus, véhicules lourds ou... et il n'y avait pas de section taxi. Maintenant, il y en a une, et on commence à discuter de plus en plus. Et il va y avoir un manque de main-d'oeuvre là-dedans aussi, là, qui s'en vient. Puis, si on veut que nos jeunes rentrent dans l'industrie du taxi, il faut leur donner les outils qui vont avec, là. Puis, si on attend d'avoir le nez collé sur l'arbre, on vient de manquer notre coup, O.K.? Mais je pense qu'il faut le faire, et c'est en connaissant les bassins de clients, où est-ce qu'ils s'en vont, qu'on va être capables de préparer pour le futur. C'est ça que je dis. Puis c'est le même discours qu'on tient. On est présents au conseil d'administration du Centre de formation de transport Charlesbourg et celui de Saint-Jérôme. C'est le même discours qu'on tient. On dit: Mettez de la publicité pour attirer des personnes à venir se faire former dans l'industrie du taxi. C'est important, ça prend une relève là-dedans. Mais il faut expliquer ça va être quoi, le travail qu'ils vont avoir là-dedans.

On ne peut pas comparer l'industrie du taxi avec quelqu'un qui a un dépanneur au coin de la rue, parce qu'on peut se ramasser demain matin qu'il va y avoir quatre dépanneurs, les quatre coins vont être pleins avec quatre stations-services d'essence, l'industrie du taxi, ce n'est pas pareil, O.K.? Ce n'est pas pareil parce que, si tu veux faire du taxi, un, il faut que tu te trouves un permis, il faut que tu achètes ton permis, tu veux aller te faire former pour avoir le «pocket», puis ainsi de suite, mais, si à côté on laisse tout le monde ouvrir des dépanneurs sans permis, sans qu'ils fassent leurs impôts, sans qu'ils déclarent les revenus, bien les quatre du coin vont mourir. Bien, l'industrie du taxi, c'est la même chose, O.K.? C'est qu'il y a des contrôles à l'intérieur du taxi, donc il faut s'assurer de mettre des contrôles sur tous les transports qui sont à côté. Puis le taxi, ce que je me permets de dire tout le temps, c'est la porte d'entrée du touriste au Québec, et, le touriste, ce qu'on veut, c'est de l'attirer de plus en plus.

Ça fait qu'il faut donner les outils puis tout ce qui va avec pour l'aider à grandir.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Je vois que les chauffeurs de taxi, la plupart, bien vous êtes leurs représentants, c'est des travailleurs autonomes. Comment est-ce qu'un taxi doit faire d'heures dans une semaine pour être capable d'avoir un salaire, un salaire qui est vivable?

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

M. Sabourin (Mario): Bien, c'est très difficile.

M. Grondin: S'il n'est pas au Tim Hortons, là, s'il est sur la route.

M. Sabourin (Mario): C'est très difficile. Non, non, tantôt je pensais qu'on parlait d'un autre métier quand on parlait de beignes, là, mais en tout cas.

Des voix: ...

M. Sabourin (Mario): Je ne veux pas le nommer, je ne veux pas le nommer, par exemple, mais ils sont payés.

Des voix: ...

M. Sabourin (Mario): Oui, oui, c'est ça, ils sont payés quand ils sont au Tim Hortons ou au Dunkin' Donuts.

Non, non, mais c'est difficile de répondre à votre question, monsieur, parce que, dépendamment, s'il est au centre-ville de Montréal ou s'il est dans le Bas-Saint-Laurent, les revenus ne sont pas les mêmes, le bassin de clientèle n'est pas le même non plus, O.K., puis le travail à faire est complètement différent. C'est qu'à Montréal il y a un bureau de taxi, on va s'organiser, qu'il y ait des stands, on peut faire les stands, on va essayer de les rapprocher le plus proche des bouches de métro ou des... où est-ce que les gens vont descendre des autobus. Ça fait que tu peux avoir beaucoup plus de facilité de te faire un salaire très décent avec 40 heures par semaine, au centre-ville de Montréal, ou 35 heures que celui qui est dans un autre bassin, un autre endroit où est-ce qu'il faut qu'il fasse 60, 70 heures pour venir à bout de mettre du pain puis du beurre sur la table, là, pour nourrir sa famille. C'est différent, tu sais. Ce n'est pas pour rien que, le permis à Montréal, au centre-ville, on va payer 220 000 \$. Ça peut aller jusqu'à 250 000 \$, O.K.? Puis en région on va y aller avec 120 000 \$, 130 000 \$, il y a des 140 000 \$. C'est complètement différent, la clientèle est différente, puis ainsi de suite.

Mais le but de notre exercice, ce n'est pas de faire monter ou «upgrader» les permis de taxi, ce n'est pas ça. C'est un beau métier, le taxi, O.K., je ne l'ai jamais fait, mais j'apprends à le connaître depuis que je suis impliqué dans l'industrie. Puis c'est un beau métier puis c'est un métier qui va devenir de plus en plus nécessaire pour la population qu'on a. Puis le mandat qu'on s'est donné, c'est de travailler pour «upgrader» ça. Mais je ne peux pas répondre directement à votre question.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Mais je connais un petit peu la ville de Montréal parce que j'ai passé quelque temps là, là, une quinzaine d'années. Je ne pense pas que tous les chauffeurs de taxi ont un permis qu'ils ont payé 225 000 \$. Il y a sûrement des groupes qui... ils travaillent pour d'autres ou ils se...

Mme Lefebvre (Louise): ...

Le Président (M. Bergman): Me Lefebvre.

Mme Lefebvre (Louise): Au départ, c'est sûr que, quand ils ont acheté leur permis, là... si ça fait longtemps qu'ils ont leur permis, là, ils ont peut-être

payé 6 500 \$ au départ, hein, mais, aujourd'hui, il en vaut 220 000 \$.

M. Grondin: ...ce que je veux dire. Moi, mettons, j'ai un permis de 220 000 \$.

Mme Lefebvre (Louise): Oui.

M. Grondin: Bon. Tant qu'à avoir le permis, je vais dire: Je vais m'organiser pour avoir une auto au moins qui roule 24 heures par jour. Quand, moi, je ne serai pas assis en arrière du volant, il va y avoir quelqu'un d'autre qui va travailler à ma place.

Mme Lefebvre (Louise): Vous allez louer. C'est un chauffeur qui va louer votre voiture.

M. Grondin: O.K. C'est bon. C'est ça que je veux dire. Est-ce qu'il y a des propriétaires qui peuvent avoir trois, quatre permis puis qui louent des chauffeurs?

Mme Lefebvre (Louise): Oui, oui.

M. Grondin: O.K. C'est beau. Moi, je n'ai pas d'autre question.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

Une voix: C'est beau. On part.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. J'aimerais revenir sur la question de la subvention pour la course en kilomètres parcourus.

D'abord, merci infiniment de votre présentation. Merci, M. Sabourin. Merci, Mme Lefebvre. Merci, M. Leblanc. Je pense que c'était on ne peut plus éloquent. Maintenant, je veux revenir sur cette suggestion-là. parce que, moi, en tout cas, lorsque j'ai lu cette phrase-là, je me suis dit: Bien, une personne qui va chercher une personne à mobilité réduite, une personne en chaise roulante, bien il faut se rendre bien sûr, puis après ça, bien, il faut que tu installes la chaise roulante, que tu l'ancres correctement. Alors, le temps qu'on prend pour faire ça, bien c'est un appel qui passe, peut-être un deuxième appel qui passe. Puis je pensais que c'était à ce niveau-là que vous souhaitiez avoir une espèce de compensation pour les chauffeurs de taxi adapté. Mais, lorsqu'on voit que c'est plus, comme vous l'évoquiez tout à l'heure, parce qu'il faut partir d'un point A pour aller chercher la personne handicapée au point B pour l'amener au point C, c'est la partie entre le point A puis le point B qu'il faudrait subventionner.

Or, ce qu'on nous a dit, c'est que cette même problématique dans certaines régions est tout à fait vraie également pour le transport régulier. Par exemple, il y a un grand centre, deux petits villages, la compagnie, le prestataire de services est dans le grand centre; il y a un appel qui vient du village A pour aller au village B. Alors, il y a encore tout un kilométrage à faire pour se rendre au village A, avant de commencer à mettre le meter, là, puis on se rend au village B. Mais là c'est ce qui donne lieu très souvent à la surfacturation, ce genre de situation là, ou encore ça donne lieu tout simplement à ce qu'on ne répond pas à l'appel.

Alors, comme on vit cette situation-là dans le transport régulier, pourquoi devrions-nous faire une situation particulière pour le transport adapté?

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

M. Sabourin (Mario): Merci. Bien, merci de la question, ça va me donner la chance de pouvoir dire une partie que je n'ai pas expliquée. Au niveau du transport à mobilité réduite, c'est les deux, dans le fond il y a la distance, O.K., puis il y a aussi toute la question, là, aller chercher la personne, l'aider à embarquer dans le véhicule, l'arrimer, puis tout ça, l'attacher convenablement. Ça, c'est un élément.

Au niveau du rural qui vivent la même chose, la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi, on a des discussions actuellement d'impliquer la Commission des transports, d'amener un processus de révision de l'ensemble des tarifs pour l'industrie du taxi, O.K., de s'asseoir, tout le monde ensemble, puis de regarder des mécaniques plus simples qu'actuellement. Actuellement, c'est qu'il faut que tu fasses une demande à la commission. Ils vont fixer des dates d'audition. Leurs économistes vont faire le travail, exemple, notre économiste va faire le leur, on va faire une audition, tout le monde, puis après ça on établit les tarifs. Mais les tarifs sont établis, c'est généralisé à la grandeur du Québec, O.K.? On augmente le taximètre, on l'augmente pour tout le monde. Le tarif au kilomètre, c'est pour tout le monde, puis ainsi de suite. Dans nos discussions qu'on a avec la Commission du transport, puis avec la table, puis le président, puis les autres intervenants, les usagers qui sont présents... c'est-à-dire il faut revoir l'ensemble de la tarification de l'industrie du taxi, et ça, c'est une des avenues. C'est qu'il faut tenir compte de ce qui se passe au niveau rural, il faut tenir compte aussi de ce qui se passe au centre-ville de Montréal, puis il faut tenir compte de ce qui passe aussi au Saguenay, O.K.?

Il y a des demandes particulières. Pourquoi? Bien, parce que la ville a fait des exercices. Exemple, au Saguenay, maintenant il y a des bateaux de touristes qui vont là, il y a plus de clients mais de façon ponctuelle. Je pense qu'il faut qu'on travaille ces situations-là.

Cet été, on a vécu une problématique à Québec: il manquait de taxis, mais, les agglomérations à côté, il y avait trop de taxis parce que tout le monde s'en allait au centre-ville. Ça fait qu'y a-tu a possibilité qu'on puisse discuter pour maximiser les revenus de tout le monde autour, qu'ils viennent donner un coup de main? Là, je dis un petit peu n'importe quoi, dans le sens qu'il faut qu'on en discute autour de la table, mais, le rural, si ça prend du tarif-kilomètre, exemple, ou autre, bien ça vaudrait la peine qu'on en discute, tout le monde ensemble, qu'on trouve une piste de solution. C'est pour ça que, l'industrie du taxi, tantôt je disais: Je suis fier de participer à l'exercice, le projet de loi qui est sur la table, ça amène certaines modifications, mais il en reste encore beaucoup à faire pour cette industrie-là.

Puis il faut tenir compte des points que vous amenez, c'est important, au niveau du rural puis des personnes à mobilité réduite.

● (15 h 50) ●

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Si je reprends ce que disait Mme la ministre tout à l'heure, est-ce qu'on peut penser que tant pour le transport adapté qu'éventuellement pour le rural un taux horaire serait peut-être la solution à mettre de l'avant?

Le Président (M. Bergman): ...

M. Sabourin (Mario): Je serais porté à vous dire que c'est une des solutions à regarder attentivement, comme il pourrait y avoir d'autres solutions, mais c'est aussi d'impliquer les gens du rural à la table puis que, tout le monde, on puisse en discuter, là, O.K.? Il n'y a rien de mieux, je pense, que quand on a la chance de s'assise, tout le monde ensemble, puis de discuter, garrocher des idées puis prendre le temps qu'il faut. Puis, à un moment donné, va jaillir la lumière idéale pour tout le monde. Puis c'est de travailler sur les solutions et non juste sur les problèmes, là.

Le Président (M. Bergman): M. le député de Verchères.

M. Bergeron: Merci, M. le Président. Peut-être une dernière question. Après ça, je passerai la parole à mon collègue d'Ungava. Peut-être deux questions très rapidement.

Vous parlez, à un moment donné, dans la proposition 2: «En sus des modifications de l'article 6, le projet de loi n° 96 doit — en tout dernier lieu — accorder aux titulaires de permis de taxi régulier un premier droit de refus lors de l'émission de permis pour personnes handicapées.» Je ne suis pas sûr que je saisis très bien ce que vous voulez dire par là. Et, pour ce qui est de la question du code d'éthique, je comprends que vous souhaiteriez que le code d'éthique soit défini par l'État.

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin.

M. Sabourin (Mario): Bon. Le pourquoi qu'on a mis ça dans notre recommandation 2?

Je rejoins un petit peu ce que je disais tantôt; ça prendrait une bonne campagne de sensibilisation pour dire que les bassins de population ou de clients pour l'industrie du taxi se dirigent où, O.K., c'est quoi, le futur de cette industrie-là. On va avoir moins de clients dans le futur ou on va en avoir plus? Si on en a plus, comment est-ce qu'on adapte notre industrie en fonction de ça? Y a-tu plus de touristes? Oui? Bien, il faut qu'on adapte notre industrie en fonction de ça. Je pense que c'est important. Puis c'est pour ça qu'au niveau des personnes, les véhicules, O.K., apporter des modifications aux véhicules pour faire du transport adapté, avec une bonne campagne pour sensibiliser, on vient de donner la chance à celui qui a un permis régulier, qui n'est pas un permis restreint, de dire: Oui, je veux apporter les modifications nécessaires à mon véhicule, je vais aller chercher la subvention puis je vais faire du transport adapté. Ce qui fait que, si on fait une belle campagne, on risque d'aller chercher des gens qui ont des permis avec une valeur de 150 000 \$, 180 000 \$, 200 000 \$ — ça n'a pas d'importance — au lieu de créer un autre transport à côté qui dit: Permis restreint, quelqu'un qui ne fait pas de

transport adapté, il essaie de prendre des clients des permis réguliers. On le vit actuellement, sur le terrain, puis il faut s'organiser pour éviter ça.

Ça fait que c'est de là qu'on dit: Un premier refus. Ça fait que si dans une région on détermine que ça prendrait trois véhicules pour les personnes adaptées, pourquoi ne pas faire une bonne campagne dans une région, en disant à ceux qui ont des permis réguliers: Voici le bassin futur de clientèle, y en a-tu qui sont intéressés d'embarquer là-dedans, puis voici pourquoi vous devriez le faire? Un coup que ça, c'est fait, s'il n'y a personne qui veut changer puis on arrive avec trois véhicules avec des permis restreints, bien ils n'ont aucun mot à dire parce qu'ils ont eu la chance de le faire. C'est pour ça qu'on dit de leur donner un premier refus.

Le Président (M. Bergman): M. le député.

M. Sabourin (Mario): Au niveau du code d'éthique, je vais me permettre une parenthèse.

M. Bouchard, tantôt il a parlé des normes minimales. C'est quoi, les normes minimales? C'est juste une base de ce que ça prend en relations de travail, O.K.? On établit des grandes lignes, et tout le monde qui se bâtit une convention collective à l'intérieur d'une entreprise ne peut donner moins que les normes minimales du travail. C'est un peu ça, le code d'éthique. Je pense que le ministère devrait statuer sur un modèle de code d'éthique, qu'est-ce qu'on doit retrouver à l'intérieur de ça, en laissant certaines cases blanches. Daniel avait raison tantôt, quelqu'un qui vole un client au Saguenay ou à Montréal, la pénalité est différente. On peut laisser ça en blanc, mais ça en prend une dedans, dans le code de déontologie. Dans ce cas-là, ça veut dire que le rôle de la commission sera de regarder si le code de déontologie ou les règlements rencontrent les critères minimums qu'il se doit de rencontrer à l'intérieur de ça, O.K.? Moi, je pense que c'est là que doit se jouer le rôle de la commission. C'est un peu comme une convention collective: si tu rencontres le minimum, il n'y en a pas, de problème; si tu ne le rencontres pas, il faut que tu ajustes le tir en conséquence. Puis on le vit actuellement. Puis la Commission des transports a une belle expertise là-dedans, avec le transport du vrac, où est-ce qu'il y a un code de déontologie puis des codes de règlements généraux, O.K.?

Où est-ce qu'on regarde actuellement — je me permets la parenthèse, je suis là aussi? On regarde actuellement pour faire les grandes lignes des règlements généraux. Ça va être un règlement où est-ce qu'il va y avoir un cadre légal autour de ça.

Le Président (M. Bergman): M. le député d'Ungava, il reste 3 min 30 s.

M. Ferland: 3 min 30 s? Bien, on va commencer par la demie.

Une voix: ...

M. Ferland: Merci, M. le Président. Merci, M. Sabourin, Mme Lefebvre et M. Leblanc. Vous avez dit: C'est une belle industrie, c'est un beau métier, mais c'est complexe.

Une voix: ...

M. Ferland: Vous avez amené beaucoup, beaucoup, beaucoup d'éléments.

Tout à l'heure, on s'en va en analyse détaillée du projet de loi n° 96. Et vous amenez beaucoup d'éléments. Je ne suis pas convaincu qu'on va être capable de tout discuter ça dans le cadre du projet de loi n° 96. Moi, je pense que vous proposez des choses qui débordent le projet de loi n° 96. Puis c'est sérieux, c'est majeur pour non seulement l'industrie du taxi elle-même puis les propriétaires ou ceux qui, bon, qui oeuvrent dans ce domaine-là, parce que vous avez soulevé l'industrie touristique tantôt. Dans un projet, il y a plusieurs parties prenantes. Moi, je pense qu'il y a beaucoup de gens qui auraient intérêt à s'asseoir avec vous puis s'asseoir ensemble, ne fût-ce que l'industrie hôtelière, différentes industries. Parce que, quand je vais ailleurs, moi, dans le Sud, j'achète, il y a des opérateurs de tour. Je débarque dans le Sud, en république. Il y a un autobus qui m'attend. Ils me prennent en charge puis ils m'amènent à mon hôtel. Je ne prends pas le taxi. Ici, ce n'est pas ça. Mais c'est majeur, c'est intéressant. Il y a des choses en région qui sont différentes de ce que vous soulevez. Quand vous proposez au niveau d'un code d'éthique, vous représentez 4 000 membres puis vous avez dit qu'il y en a je ne sais pas combien au Québec, là. Donc, il y a d'autres associations qui ont d'autres membres. Il y a plein de monde qui ont défilé devant nous, aujourd'hui. Et vous demandez à ce qu'il y ait une campagne de sensibilisation, une aide là-dessus, puis ça, c'est, je pense, c'est tout à fait logique.

Mais, avant de faire ça, moi, je pense qu'il faudrait — je veux vous entendre là-dessus — démêler certaines choses juste avec les partenaires de l'industrie du taxi directement liés, parce qu'on ne s'en va pas à une campagne de sensibilisation si on ne s'entend pas sur un message qu'on veut faire passer. J'aimerais en premier lieu vous entendre là-dessus, là.

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin, il vous reste 1 min 30 s.

Une voix: Ah! Parfait. Merci.

M. Ferland: ...30 secondes.

M. Sabourin (Mario): O.K. C'est un excellent point. Vous avez remarqué qu'on a dépassé le cadre de la loi n° 96 dans notre mémoire, puis c'est voulu. Dans le but, ce qu'on voulait faire, c'est de sensibiliser tous les paliers, tous les partis politiques à la problématique de l'industrie du taxi, puis c'est quoi, les besoins, O.K.? On l'a fait.

Moi, je pense que ce qui presse, c'est de faire adopter le projet de loi n° 96, de faire reconnaître la table, le rôle de son président puis tous les intervenants autour de la table et que, si on parle du tourisme, bien, qu'on invite les associations touristiques à la table avec le ministère du Tourisme, puis qu'on en discute, puis qu'on regarde c'est quoi, les problématiques qu'ils vivent avec l'industrie du taxi. Le but n'est pas de trouver des coupables, c'est de trouver des solutions pour faire avancer l'industrie. Actuellement, il y a des portiers dans les hôtels qui vont charger 10 \$, 7 \$ ou 15 \$ à un gars de taxi pour qu'il ait un voyage à Dorval. Ça n'a pas de maudit

bon sens, O.K., sauf qu'il n'y a pas de mécanisme actuellement, à part de porter plainte. Puis, si le taxi porte plainte, bien il y a une problématique parce qu'il ne sera plus jamais capable d'avoir de cet hôtel-là un voyage pour l'aéroport. Donc, il se la ferme. La même chose se passe... les personnes à mobilité réduite. C'est que, s'ils portent plainte, ils ont peur de la personne qui va venir la rechercher après.

Donc, il faut qu'on établisse des mécanismes, ce qui presse, pour donner la chance à tout le monde. S'ils doivent porter plainte, qu'ils portent plainte. Même un gars de taxi, à l'intérieur de l'intermédiaire, le code de déontologie...

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

M. Sabourin (Mario): Il ne peut même pas contester la décision du comité de discipline. Donc, si la commission peut s'impliquer, O.K., un gars qui n'est pas d'accord avec la décision de son comité de discipline, qui peut contester devant la commission, puis un arbitre va trancher, c'est encore mieux.

Le Président (M. Bergman): M. Sabourin, Me Lefebvre, Me Leblanc, merci pour votre présentation.

Avant d'aller aux remarques finales, je suspends pour quelques instants pour permettre aux parlementaires pour saluer nos invités.

(Suspension de la séance à 15 h 59)

(Reprise à 16 h 1)

Le Président (M. Bergman): À l'ordre, s'il vous plaît!

Mémoires déposés

Alors, je dépose les mémoires des groupes qui n'ont pas été entendus lors des auditions. Il s'agit de l'Association du transport urbain du Québec, d'Aristo Car, de la Fédération québécoise des municipalités, l'Union des municipalités du Québec. C'est déposé.

Remarques finales

Alors, j'invite maintenant le porte-parole du deuxième groupe d'opposition à formuler ses remarques finales. Vous avez un maximum de cinq minutes. M. le député de Verchères.

M. Stéphane Bergeron

M. Bergeron: Alors, merci, M. le Président. Je serai bref simplement pour d'abord remercier évidemment tous les groupes, les intervenants qui ont comparu devant la commission, depuis hier. Je pense que leurs interventions ont été des plus éclairantes.

Je veux remercier évidemment tous les collègues de leur participation active et intéressante à ces travaux, Mme la ministre, M. Martin, les gens du ministère. Je veux évidemment saluer et remercier mon collègue d'Ungava et

la toute petite équipe qui soutenait nos travaux, à savoir Catherine Fisette, qui n'est pas des nôtres aujourd'hui, et Marline Côté. Maintenant, je pense que nous avons sous les yeux une pièce législative qui était attendue, qui va régler un certain nombre de choses, mais, à la lumière des interventions qui ont été faites depuis hier, j'estime que des modifications s'avèreront peut-être nécessaires. Je serai très intéressé de voir les modifications que le ministère voudra apporter au projet de loi n° 96. Évidemment, à la lumière des propositions qui seront faites par le ministère, nous pourrions éventuellement apporter des propositions supplémentaires, mais dans l'ensemble signalons que ce qui est apparu clair, c'est que ce projet de loi était attendu, qu'il est souhaité, qu'il va apporter un certain nombre de solutions à des problèmes que vit actuellement l'industrie, qu'il faut donc s'organiser pour en faciliter l'adoption tout en prenant en considération, M. le Président, que des ajustements sont nécessaires, on l'a bien vu, depuis hier.

Alors, merci encore à tous les collègues, et puis on se retrouve pour l'étude détaillée et éventuellement l'adoption en commission.

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député. Maintenant, j'invite le porte-parole de l'opposition officielle à faire ses remarques finales. Vous disposez d'un maximum de cinq minutes. M. le député de Beauce-Nord.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Merci, M. le Président. Alors, moi aussi, je vais être assez bref.

En tout cas, on voit, là, que ça a été un projet de loi qui était quand même intéressant mais pas difficile parce que tous les intervenants étaient d'accord avec le projet de loi. Alors, dans ce temps-là, ce n'est pas tellement difficile. Mais je pense qu'il y a eu un travail important qui s'est fait avant. Ces gens-là se sont assis à une table, et ils se sont parlés, et ils ont réglé des problèmes. Les problèmes étaient tous réglés, je pense, avant d'arriver ici. Alors, c'était très important, je pense, de le faire. Mais on se rend compte quand même que dans les régions, dans certaines régions du Québec, avec le transport adapté on a encore un bout de chemin à faire. Et puis je pense qu'on va en régler un bon bout avec ça, mais il en reste encore. Et je pense que, si on...

Une voix: ...

M. Grondin: Surtout à Drummondville, oui, où on a certains problèmes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Grondin: Mais en tout cas c'était très intéressant. Alors, moi, je suis enchanté de la commission et je pense qu'on a fait un bon travail, et on va continuer à l'étude article par article. Et je remercie tous les collègues, Mme la ministre — M. le Président, vous avez fait un travail de maître — et tous les employés. Alors, on vous remercie beaucoup, et à la prochaine!

Le Président (M. Bergman): Merci, M. le député. Maintenant, Mme la ministre, la parole est à vous.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, à mon tour de remercier les collègues, alors les collègues des deux partis d'opposition, les collègues du côté ministériel, M. le Président, merci pour la très belle collaboration.

Vous me permettez de remercier, de façon tout à fait particulière, M. Martin, à ma gauche, qui est le spécialiste du transport collectif, du transport adapté au Québec, qui travaille au ministère du Transport depuis de nombreuses années, et toute son équipe également au ministère des Transports. Alors, merci pour le soutien technique, merci pour nous avoir transmis toute l'information surtout sur les points un peu plus pointus. Alors, merci à tous les groupes qui sont venus présenter un mémoire ou qui sont venus discuter, échanger avec nous. Et, M. le Président, on est en mesure de le voir, comme le disaient mes collègues, c'est un projet qui est souhaité, qui est attendu, qui ne corrige pas tout mais qui permet à l'industrie du taxi de faire un grand pas et de corriger des choses, là, qui sont pour eux des irritants dans leur quotidien, dans leur façon d'opérer leur entreprise, de bien desservir notre population. Alors, ils se sont assis autour d'une table, ils se sont parlé depuis de nombreux mois et ils ont convenu finalement de ce qui est présenté à l'intérieur de ce projet de loi là. Évidemment, il y a une diversité d'opinions. D'une part, on a les usagers et, d'autre part, on a les exploitants, donc ceux qui desservent, qui offrent les services à nos usagers, alors on a des points de vue qui sont tout à fait différents, mais ce qui est important, c'est qu'on a réussi ici à rétablir un équilibre, une harmonie finalement entre les deux types, et les usagers et les exploitants.

Évidemment, il reste du travail à faire, à continuer, à poursuivre, et c'est dans ce contexte-là qu'on reconnaît la Table de la concertation de l'industrie du transport comme étant l'instance qui va dorénavant définir les pas ou les prochaines étapes finalement à ce travail-là. Et on est tout à fait conscient, M. le Président, qu'il y aura lieu de bonifier — on a entendu des commentaires; il y aura lieu de bonifier — le projet de loi, on est ouvert. Et je pense qu'il n'y a pas de partisanerie politique. Je pense qu'ici tout le monde est là pour le faire dans l'intérêt de nos citoyens dans toutes les régions du Québec, qui méritent d'avoir un service soit en transport collectif rural soit en transport adapté ou soit même en services de taxi dans les grands centres. Je pense qu'il y a des dynamiques très différentes, c'est du cas-par-cas bien souvent, mais chacun de ces territoires-là mérite qu'on s'y attarde et qu'on trouve la meilleure des solutions pour régler les problématiques qui sont vécues.

Alors, l'industrie attend après ce projet de loi là, alors j'espère, M. le Président, que nous réussirons à travailler de façon efficace et rapide et que, le plus rapidement possible, parce que ça fait longtemps qu'ils attendent après ça, le plus rapidement possible, nous pourrions leur apporter cette contribution-là. Alors, merci à tous, et au plaisir de vous revoir lors de l'étude du projet de loi.

Le Président (M. Bergman): Merci, Mme la ministre. La commission ayant accompli son mandat, j'ajourne les travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 16 h 8)