



Assemblée nationale  
Québec

# journal des Débats

**COMMISSIONS PARLEMENTAIRES**

**Troisième session - 32e Législature**

**Commission permanente des transports**

**Audition de personnes et d'organismes  
sur le plan d'action proposant de  
nouvelles avenues pour le taxi (2)**

**Le mercredi 23 février 1983 - No 242**

**Président: M. Claude Vaillancourt**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Union des municipalités du Québec	B-12553
Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec	B-12566
Ligue de taxis de Sorel	B-12571
Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM)	B-12572
Communauté urbaine de Montréal	B-12582
Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM	B-12593
Communauté urbaine de Québec	B-12602
Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec	B-12612
Association des propriétaires d'autobus du Québec	B-12621

### Intervenants

- M. Raymond Brouillet, président
- M. Hubert Desbiens, président suppléant
- M. Michel Clair
- M. Michel Bissonnet
- M. Gilles Rocheleau
- M. André Bourbeau
- M. Réjean Doyon
- M. Maximilien Polak
  
- \* M. Francis Dufour, Union des municipalités du Québec
- \* M. Jean-Marie Moreau, Union des municipalités régionales de comté et  
des municipalités locales du Québec
- \* Mme Gaétane Martel, idem
- \* M. Marcel Saint-Jacques, Ligue de taxis de Sorel
- \* M. Jean Doré, Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal
- \* M. Pierre Des Marais II, Communauté urbaine de Montréal
- \* Mme Marie-Blanche Rémillard, Regroupement des usagers du transport  
adapté de la CUM
- \* M. Jean-Marie D'Amours, idem
- \* M. Marcel Pageau, Communauté urbaine de Québec
- \* M. Denis Saint-Martin, idem
- \* M. Gilles Carignan, Commission de transport de la CUQ
- \* M. Liguori Hains, idem
- \* M. Guy Poliquin, Association des propriétaires d'autobus du Québec
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 30 \$ par année pour les débats de la Chambre  
30 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires  
Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à  
Éditeur officiel du Québec  
Diffusion commerciale des publications gouvernementales  
1283, boulevard Charest-Ouest  
Québec G1N 2C9  
Tél. (418) 643-5150  
Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0709-3632

Le mercredi 23 février 1983

**Audition de personnes et d'organismes sur le plan d'action  
proposant de nouvelles avenues pour le taxi**

(Dix heures dix minutes)

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

La commission reprend ses travaux. Les membres de la commission, aujourd'hui, sont: M. Bissonnet (Jeanne-Mance), Mme Lachapelle (Dorion), M. Bourbeau (Laporte), M. Clair (Drummond), M. Desbiens (Dubuc), M. Lachance (Bellechasse), M. Léger (Lafontaine), M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), M. Rocheleau (Hull), M. Rodrigue (Vimont) et M. Polak (Sainte-Anne).

Les intervenants sont: M. Blank (Saint-Louis), M. Bisailon (Sainte-Marie), M. Caron (Verdun), M. Doyon (Louis-Hébert), M. Blais (Terrebonne), M. Gauthier (Roberval), M. Grégoire (Frontenac), M. Dauphin (Marquette) et M. Perron (Duplessis).

Voici l'ordre du jour. Nous entendons les représentants des organismes suivants: l'Union des municipalités du Québec, l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec Inc., le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM), la Ligue de taxis de Sorel Inc., la Communauté urbaine de Montréal, le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM Inc., la Communauté urbaine de Québec, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec.

Nous avons neuf groupes inscrits à l'ordre du jour et nous disposons de huit heures en commission. Il ne faudrait pas qu'on dépasse une heure par groupe, en espérant que certains groupes pourront prendre moins de temps et ainsi terminer l'ordre du jour dans les huit heures. J'inviterais ceux qui ont des exposés à faire, ainsi que les membres de la commission à essayer d'orienter les questions sur les points essentiels pour qu'on puisse, dans la mesure du possible, respecter notre temps.

J'inviterais le porte-parole de l'Union des municipalités du Québec à s'identifier et à nous présenter la personne qui l'accompagne.

**Union des municipalités du Québec**

**M. Dufour (Francis):** Je suis Francis Dufour, maire de Jonquière et président de l'Union des municipalités du Québec. Je suis accompagné par M. Jean Bélanger, fiscaliste

à l'Union des municipalités du Québec.

Vous avez en main le mémoire. Je vais passer l'introduction. Je vais simplement souligner que la proposition gouvernementale porte sur trois volets: l'élargissement du rôle du taxi, l'assouplissement du cadre réglementaire de l'industrie du taxi, l'affirmation de l'existence des ligues de taxi et la clarification de leur rôle.

Donc, le mémoire se présente en cinq chapitres. Le premier chapitre, c'est l'état de la situation. Le livre blanc brosse, en première partie, un tableau de la situation actuelle de l'industrie du taxi. Une constante se dégage de l'analyse: l'uniformisation poussée de cette industrie. Ainsi, tant au plan de la réglementation que de l'organisation, on constate une hiérarchisation et une faible flexibilité, d'ailleurs accentuée par la provincialisation de cette activité en 1972. Les conséquences d'une telle centralisation étaient éminemment prévisibles: abondance d'intervenants, multiples normes au contrôle difficile, inadéquation des services offerts et des besoins de la clientèle, etc.

Sans vouloir reprendre l'ensemble de l'analyse, il nous apparaît nécessaire de compléter l'examen de la situation actuelle par une vision municipalisée de cet élément du transport urbain que constitue le taxi. Cette étape est d'autant plus essentielle que le livre blanc propose un transfert de responsabilités aux municipalités.

Le partage des pouvoirs entre le niveau provincial et local. Le transport urbain est généralement reconnu comme étant de compétence municipale. Ainsi, comme le soulignait le groupe de travail sur l'urbanisation (commission Castonguay), "...il existe actuellement une dynamique politique qui favorise le passage de fonctions locales aux gouvernements supérieurs. Il faut éviter que cela se produise en matière de transport urbain, car il s'agit d'un service à caractère vraiment local qui doit donc être sous la responsabilité des autorités locales." C'est un extrait du rapport Castonguay.

Or, en matière de taxi, force nous est de reconnaître que les autorités locales n'ont actuellement aucun pouvoir réel sur cette composante du transport urbain, notamment au plan de sa conception dans la configuration du transport urbain.

Bien que le livre blanc nous convie à un nouveau partage de compétences, nous

croions important de définir et de préciser ce qu'est réellement une décentralisation des pouvoirs. À cet effet, le Conseil de planification et de développement du Québec fournit les définitions suivantes. "Décentralisation: action par laquelle un pouvoir de l'administration publique, qu'il soit d'ordre politique ou administratif, et exercé par une autorité centrale ou unique est remis à des autorités locales ou régionales. Déconcentration: système dans lequel le pouvoir de décision est exercé par des agents et organismes locaux ou régionaux résidant sur place, nommés et non élus, et soumis à une autorité centrale. Régionalisation: affectation des activités centrales à l'échelle d'un territoire géographique, lui donnant une certaine autonomie."

De même, toute politique de décentralisation trouve son corollaire dans la définition de l'autonomie locale. "L'autonomie locale demeure la base de la revalorisation du pouvoir municipal. Elle signifie que les municipalités doivent avoir les pouvoirs de décision et de taxation nécessaires à l'accomplissement de leur vocation, orientée vers la satisfaction des besoins légitimes de leurs contribuables. Une véritable autonomie implique que les collectivités locales doivent déterminer elles-mêmes, avec la participation démocratique et responsable des citoyens et des élus, la nature, la quantité et la qualité des services qu'elles veulent s'offrir." Cela est le rapport conjoint du comité Québec-municipalités.

À l'heure actuelle, le transport par taxi est, à toutes fins utiles, une compétence provinciale. En effet, à la suite des recommandations du rapport Bossé (1970), l'adoption en 1972 de la nouvelle loi des transports amena une centralisation provinciale de cette industrie. Or, le livre blanc dégage de la situation actuelle la constatation suivante: "...un des effets marquants de la centralisation a été le désengagement des autorités locales à l'égard du taxi, particulièrement en ce qui concerne la responsabilité de surveillance. Celle-ci était assumée avant 1973 par les corps policiers municipaux. Par la centralisation, le gouvernement a pris à sa charge le contrôle du respect de ses règlements et en a confié la responsabilité aux inspecteurs du ministère des Transports, sauf à Montréal où elle est partagée avec les policiers de la communauté urbaine. Cet aspect de la centralisation serait le plus déplorable." Référence: gouvernement du Québec, De nouvelles avenues pour le taxi.

Face à ces problèmes découlant de la centralisation, le livre blanc trace une définition de la décentralisation à laquelle nous pouvons difficilement souscrire. En effet, un transfert des responsabilités concernant l'application des contrôles n'est pas à proprement parler un transfert de

pouvoirs. Dès lors que le niveau provincial se ménage la définition des normes et confie au palier local l'application des contrôles, nous sommes en mesure d'affirmer qu'il s'agit là d'un simple transfert de tâches administratives.

Face à cette confusion linguistique, nous aimerions proposer un cadre d'analyse simplifié de la réalité en matière de taxi; en effet, nous croyons que les compétences relatives au taxi devraient se limiter à la distinction des notions de gestion et de contrôle.

Alors que la gestion du taxi fait référence à la complémentarité de ce mode au transport en commun, le contrôle du taxi se définit, pour sa part, par rapport à l'industrie du taxi et touche aux aspects de rentabilité, de qualité du service et de conditions de sécurité des usagers. Or, pour l'Union des municipalités, le partage des compétences se situe autour de ces deux notions.

Ainsi, concernant la gestion du taxi, nous croyons qu'une libéralisation de cette industrie devrait être entreprise afin que ce mode puisse devenir une alternative au transport collectif conventionnel. Ce faisant, les municipalités auraient le pouvoir d'évaluer l'apport de ce mode au transport urbain et d'en concevoir l'utilisation potentielle. Une telle approche permettrait d'adapter le taxi aux besoins locaux qui, on le sait, sont fort différents d'une municipalité à l'autre et d'une région à l'autre.

Quant au contrôle de l'industrie du taxi, il apparaît souhaitable d'en maintenir la responsabilité aux autorités provinciales dans la mesure où les aspects de rentabilité de l'industrie et de sécurité des usagers exigent une norme similaire à l'échelle du Québec. En effet, il ne pourrait pas être acceptable que la sécurité des passagers varie d'une région à l'autre en raison de normes différentes établies par les municipalités.

Donc, pour l'Union des municipalités du Québec, l'industrie du taxi, devrait être libéralisée afin que les municipalités aient la possibilité d'envisager ce mode de transport comme un complément potentiel au transport collectif conventionnel. Quant au partage des compétences en matière de contrôle, nous croyons qu'il est satisfaisant et qu'il ne requiert pas de réaménagements décisionnels. Il y a une note qui dit: Néanmoins, on ne peut ignorer l'acuité du problème de cette industrie dans la région de Montréal, notamment, l'agglomération A-11. Or, notre position n'est pas fermée à toute entente particulière. À cet effet, les autorités de la ville de Montréal sont certes plus habilitées à préciser leurs vues en la matière.

Le taxi comme alternative au transport collectif de masse. Lors de la commission

parlementaire sur la proposition gouvernementale de réorganisation du transport en commun dans la région de Montréal, quelques intervenants ont insisté sur la nécessité de développer d'autres modes de transport collectif communs sous l'appellation de paracollectifs. Nous aimerions reprendre certains aspects de ces nouveaux modes et techniques de transport qui offrent, à notre avis, d'autres alternatives au transport collectif lourd.

Sans nier l'apport des modes lourds de transport en commun - autobus, métro, train - on remarque qu'à l'heure actuelle on assiste en quelque sorte à l'apogée de ces modes. Ainsi, comme le souligne l'étude sur Le prix du transport au Québec, de Jean-Luc Migué: "Le transport collectif urbain moderne convient aux corridors à grande densité des heures de pointe, mais s'avère inadapté aux autres types de besoins de déplacement urbain."

Face à pareil constat, il importe donc d'évaluer et de viser l'implantation d'autres formes de transport collectif: au nombre des techniques douces de transport, on note les autobus à contresens, le covoiturage, le taxi collectif (régulier, téléservice et "jitney"). Pour les fins de notre mémoire, nous nous limiterons spécifiquement aux aménagements possibles à apporter au transport traditionnel par taxi.

La réglementation actuelle du taxi ne permet pas à ce type de transport de devenir un complément au transport collectif lourd. Il y aurait certes lieu de revoir cette réglementation de façon à diversifier l'utilisation potentielle du véhicule taxi. Toutefois, le développement du paracollectif n'implique pas nécessairement qu'on recoure uniquement à l'industrie actuelle du taxi qui ne s'est guère montrée progressiste en ce domaine. À ce sujet, le rapport du groupe de travail sur le transport au Québec soulignait que: "Rien n'impose, d'ailleurs, qu'on s'en remette exclusivement à l'industrie actuelle du taxi pour atteindre les taux d'occupation plus élevés et la variété de services et de véhicules propres aux "jitneys", aux télébus ou aux "carpools". Aux États-Unis, les résultats obtenus à ce jour révèlent que les types de propriété, d'organisation et de véhicules peuvent être extrêmement variables." C'est extrait du rapport Migué.

En somme, toute réforme de l'industrie du taxi doit s'intégrer dans la problématique du transport urbain. Conséquemment, le taxi, comme composante du transport urbain, doit être envisagé comme alternative aux systèmes lourds de transport. Pour les municipalités, la rentabilité de cette industrie n'est pas le but ultime, mais plutôt la conséquence d'une meilleure adaptabilité de ce secteur aux réalités et besoins en transport urbain. Ainsi, l'utilisation du taxi doit demeurer à la discrétion des

municipalités qui auront à décider de la place et du rôle de ce mode en matière de transport en commun. Donc, pour l'UMQ, les municipalités devraient avoir le pouvoir d'opter pour le taxi et la liberté de le concevoir dans la problématique du transport urbain.

Coût et qualité du service du taxi. Le livre blanc ne remet pas en question le monopole existant au sein de l'industrie du taxi. Pourtant, il est difficilement conciliable de maintenir un tel monopole et de rechercher une plus grande flexibilité du transport urbain. Une certaine contradiction existe dans la proposition gouvernementale dans la mesure où l'on tolère un gel des permis de chauffeur. Or, le livre blanc conclut, quant au nombre élevé de permis de chauffeur, que: "Le grand nombre de permis par rapport au nombre de taxis n'est pas vraiment problématique. Il constitue un réservoir de main-d'oeuvre dont il faut déplorer la qualité trop souvent douteuse, mais qui a l'avantage de permettre de faire face aux fortes fluctuations du marché." C'est extrait du rapport du gouvernement du Québec.

Aussi contradictoire que cela puisse être, le livre blanc juge saine une situation du libre marché pour les permis de chauffeur et déplorable un dégel pour les permis de propriétaire. L'existence et le maintien d'un monopole n'a jamais été un gage d'efficacité économique et, en ce sens, l'exemple de l'industrie du taxi est frappant. La vérité des prix devrait prévaloir également dans ce domaine, comme le souligne cet extrait d'une étude française sur le sujet: "Alors que, dans la plupart des grandes capitales, le taxi est un moyen de transport populaire qui complète les transports en commun, le nombre de taxis de Paris est juste égal à ce qu'il était avant la guerre et ceux-ci sont introuvables au moment des pointes en raison d'une réglementation malthusienne qui, comme pour les transports routiers, assure une rente importante au titulaire d'une licence. Le tarif élevé des taxis parisiens est dû pour une bonne part à cette rente de rareté créée par les pouvoirs publics." Et c'est extrait de Hubert Lévy-Lambert, La vérité des prix.

Pour les municipalités, cette restriction du nombre de véhicules-taxis diminue les alternatives à l'automobile et au transport collectif lourd (train, autobus et métro). Pour les citoyens, le monopole se traduit par des coûts accrus pour l'utilisation de ce mode de transport. Ainsi, on peut estimer que, pour le seul territoire de la CUM, les usagers paient annuellement près de 9 000 000 \$ et ce, en raison d'un plafonnement artificiel du nombre de véhicules-taxis. Ce montant est calculé à partir d'hypothèses sur le coût du permis, 15 000 \$, sur le rendement espéré, 10% et sur le nombre de permis, 5818.

Nous sommes, évidemment, conscients que le gel des permis n'est pas la panacée à tous les problèmes de cette industrie. Néanmoins, toute discussion sur la rentabilité du taxi doit tenir compte de cette particularité au sein de l'industrie du taxi.

Quant à la qualité du service, il constitue un aspect important pour certaines municipalités, notamment au niveau touristique. Dans certaines villes, le taxi constitue un des premiers contacts de la clientèle touristique et, en ce sens, le taxi a un rôle d'accueil non négligeable. Par conséquent, bien qu'on ne puisse pas généraliser et apprécier la qualité du service du taxi à l'échelle du Québec, il n'en demeure pas moins que les récriminations à l'endroit de ce service doivent être prises en considération. Or, l'amélioration et le maintien de la qualité du service de taxi reviennent en bonne partie à l'industrie même. À titre d'exemple, un code d'éthique au sein des associations de services pourrait certes être une contribution importante dans cette optique de qualité accrue du service de taxi.

La problématique du taxi. La définition de la problématique que l'on retrouve dans le livre blanc est symptomatique des visées recherchées par la proposition gouvernementale, à savoir, d'une part, répondre aux intérêts de l'industrie du taxi et, d'autre part, libérer le gouvernement de ses fonctions de contrôle. Ainsi, on aborde successivement l'érosion du marché traditionnel, la centralisation et les difficultés d'organisation des exploitants. Pour l'Union des municipalités du Québec, l'aspect centralisation retient particulièrement notre attention. Cependant, nous aimerions préalablement nous prononcer sur la définition même de la problématique qui nous apparaît insuffisante et peu orientée en fonction des réalités du transport urbain.

Définition étroite de la problématique. Nous avons soulevé au chapitre précédent l'importance d'aborder le transport par taxi sous l'angle de la problématique globale du transport urbain. Nous avons constaté que l'automobile et les systèmes lourds de transport collectif furent traditionnellement les deux composantes majeures du transport urbain. Or, de plus en plus, on remarque la pertinence d'associer le transport paracollecif à la problématique générale du transport urbain.

Nous croyons donc qu'il serait préférable d'envisager non pas les nouvelles avenues du taxi, mais bien les nouvelles avenues du transport urbain dont le taxi est une des composantes. Ce faisant, le paracollecif ne serait pas traité au niveau de mesures particulières, mais sous une politique d'ensemble de mesures facilitant le développement de nouvelles techniques

douces.

On comprendra alors que l'Union des municipalités du Québec ne souscrit pas d'emblée à la définition de la problématique du livre blanc. En effet, la faible rentabilité de cette industrie, de même que l'organisation conflictuelle des exploitants ne constituent pas, à proprement parler, un problème municipal dans la mesure où l'amélioration de la gestion du transport urbain ne passe pas nécessairement par la solution de ces problèmes. En fait, nous croyons plutôt que ces problèmes s'estomperont en partie dès lors que l'industrie du taxi saura faire preuve de flexibilité en matière de transport urbain.

Néanmoins, nous ne pouvons rester indifférents aux problèmes que connaît cette industrie. À ce titre, la qualité du service devrait faire l'objet d'une attention particulière. Sans vouloir nous ingérer dans l'organisation de cette industrie, nous croyons qu'une redéfinition des rôles et pouvoirs des intervenants - ligues, associations, etc. - s'impose.

En conclusion, le livre blanc met peu d'emphase sur le paracollecif et, en ce sens, nous croyons qu'il serait utile d'analyser plus attentivement cette alternative qui, d'ailleurs, correspond davantage aux intérêts des contribuables municipaux et des usagers du transport urbain.

Le transport urbain comme fonction locale. Le livre blanc consacre une section aux effets résultant de la décentralisation de l'industrie du taxi depuis 1972. On réalise, une fois de plus, les inconvénients associés à la centralisation. À cet effet, nous croyons nécessaire de retenir certains extraits du livre blanc, lesquels résument certaines de nos craintes face à la régionalisation des services municipaux par l'intermédiaire de la municipalité régionale de comté, MRC: "...il s'est révélé souvent difficile pour le gouvernement de concilier les démarches de réglementation des conditions d'exploitation répondant à des besoins locaux avec un règlement s'appliquant à l'ensemble du Québec. Le gouvernement ne peut prévoir tous les cas; la législation est conçue pour répondre à des besoins nationaux et non locaux. L'éparpillement des responsabilités a entravé l'exercice d'un certain contrôle de la part du gouvernement." (10 h 30)

Ces quelques extraits de la proposition gouvernementale sont rafraîchissants pour l'Union des municipalités du Québec, car ce constat rejoint nos griefs en matière de déconcentration et de régionalisation. En effet, tout centre de décision qui s'éloigne de son objet conduit inévitablement à une inadéquation entre les objectifs visés et les résultats réels.

Quant à la décentralisation, la compréhension de ce concept ne coïncide pas

avec celle que nous lui reconnaissons généralement. En fait, le livre blanc déplore exclusivement en problématique le manque de contrôles afférents aux normes édictées par le gouvernement provincial. Ainsi, on souligne que: "Un des effets marquants de la centralisation a été le désengagement des autorités locales à l'égard du taxi, particulièrement en ce qui concerne la responsabilité de surveillance... La centralisation au ministère des Transports de l'application des règlements doit cesser. Seule la surveillance étroite, exercée par les corps policiers municipaux, parviendrait à décourager les fraudeurs... Le contrôle des chauffeurs de taxi ne semble avoir été vraiment réel que lorsqu'il a été exercé en étroite collaboration avec les policiers municipaux."

Une fois de plus, on confond pouvoir et contrôle; alors que le pouvoir fait référence à la notion de décision, celle du contrôle renvoie au concept de fonction. Or, l'exercice de la fonction de contrôle demeurera toujours soumis à la décision de la norme. Donc, on ne peut discuter de décentralisation lorsqu'on se limite au partage des responsabilités de contrôle. À défaut de ce faire, il serait alors plus approprié de parler d'une décentralisation des comptes à payer ou des factures de contrôle.

Tel que mentionné précédemment, nous ne nous opposons pas à ce que le palier provincial définisse le cadre réglementaire en matière de taxi. De même, certains réaménagements légaux et/ou réglementaires devraient tendre à libéraliser l'utilisation potentielle du taxi en matière de transport urbain. Toutefois, l'application des normes de contrôle comme responsabilité additionnelle des municipalités doit respecter les principes mis de l'avant lors de la réforme sur la fiscalité municipale.

Ainsi, en ce qui concerne des responsabilités additionnelles, le rapport du comité conjoint soulignait que: "La gestion de fonctions provinciales décentralisées implique que le gouvernement conserve sa responsabilité de définition de politique et de taxation. En conséquence, toute décentralisation administrative doit être accompagnée d'une compensation financière équivalente au coût des services décentralisés."

Cette discussion nous amène maintenant à examiner succinctement l'aspect financier du problème. Nous avons indiqué précédemment que le manque de contrôles apparaissait comme une lacune majeure au sein de l'industrie du taxi. Or, bien que le livre blanc suggère qu'il faille s'en remettre désormais aux corps policiers municipaux, encore faudrait-il que le coût de cette activité soit abordé dans le document. À cet effet, le livre blanc explique la faible application du règlement no 6 par le manque

d'effectifs au sein du ministère des Transports. Par conséquent, on doit se garder de résoudre le problème de l'application des contrôles en transférant aveuglément la facture de ces responsabilités.

L'examen de la problématique effectué au chapitre précédent nous a amenés à nous interroger sur l'esprit même de sa définition. Ainsi, nous sommes d'avis que le livre blanc consacre la majeure partie de son contenu aux problèmes de rentabilité et de fonctionnement de l'industrie du taxi. Il eut été préférable d'élargir la perspective de cette proposition gouvernementale en un examen plus minutieux des alternatives aux modes traditionnels en transport urbain: auto, train, autobus, métro. L'orientation qui doit nous guider doit en être une de développement de techniques douces de transport urbain, ce qui, évidemment, peut nous amener à répondre indirectement aux problèmes observés au sein de cette industrie. Par conséquent, nous sommes d'avis que toute discussion relative au taxi doit s'insérer dans un cadre élargi, susceptible d'analyser également d'autres avenues au transport en commun actuel.

Le livre blanc nous convie, néanmoins, à une discussion sur la place du taxi comme mode de transport urbain. En ce sens, nous croyons utile de réaffirmer deux principes de base: d'une part, la gestion du transport urbain est et doit demeurer une compétence locale; d'autre part, à la suite d'une phase de développement infrastructure! en transport en commun, nous devons désormais nous orienter vers la mise sur pied de modes souples de transport. Conséquemment, le taxi devrait s'insérer dans les outils disponibles aux élus locaux pour les fins de gestion du transport urbain.

De façon spécifique au livre blanc, nous croyons utile d'examiner certains aspects de la réforme proposée, notamment les structures d'accueil et le partage des responsabilités. Les structures d'accueil. La délimitation des territoires aux fins de juridiction en matière de taxi pose, évidemment, certaines difficultés d'appariement entre les corporations municipales et les agglomérations de taxi. Il importe de distinguer la réforme proposée selon qu'elle porte sur les communautés urbaines et régionale et sur les territoires hors communautés.

Pour les communautés urbaines et régionale, à l'exception de la Communauté urbaine de Montréal, il n'existe pas de corps policier régional, d'où les difficultés éventuelles d'une application uniforme de la réglementation. Nous laissons le soin aux communautés urbaines et régionale d'exprimer davantage leurs vues particulières sur les modifications proposées par le livre blanc.

Pour les territoires hors communautés,

le non-agencement des territoires de desserte de taxi et ceux des corporations municipales, de même que l'absence de corps policiers en certains endroits militent en faveur du statu quo. En outre, la situation du taxi au sein des MRC n'est certes pas problématique au point d'introduire une panoplie de mesures hypothétiques, à savoir: ententes intermunicipales, révision des agglomérations et régions de taxi, etc. Par ailleurs, lors du colloque provincial de l'Union des municipalités du Québec en septembre dernier, les élus locaux se sont prononcés pour un moratoire quant aux compétences dévolues aux municipalités régionales de comté.

Somme toute, les modifications structurelles proposées semblent comporter plus de difficultés que de solutions pour les MRC. De plus, les municipalités regroupées au sein des MRC sont localement responsables du transport urbain. Or, comme la gestion du taxi est une composante du transport urbain, nous comprenons difficilement les raisons militent en faveur de son rapatriement au palier régional. Par conséquent, l'Union des municipalités du Québec est d'avis qu'il faille respecter les structures et compétences actuelles des municipalités.

Le partage des compétences. Le nouvel échiquier proposé en matière de taxi mérite un sérieux examen. Sommairement, le livre blanc prévoit que "... le gouvernement garde le pouvoir de définir le service. La Régie de l'assurance automobile du Québec est maintenue dans son rôle de gardienne de la sécurité routière, tandis que la Commission des transports du Québec conserve son rôle quasi judiciaire et a pleine autorité sur les permis de propriétaire. Pour leur part, les autorités locales auront pour tâche de préciser les normes d'exploitation, d'établir les règles de qualité de service et de fixer les tarifs."

Nous nous interrogeons sur le véritable sens accolé au terme "décentralisation" dans le livre blanc. Il semble qu'on confond les notions de pouvoirs et de fonctions lorsqu'on examine les compétences dévolues aux paliers provincial et municipal. Tel que l'indique le partage ci-après, le gouvernement provincial conserve son pouvoir de définir les normes en matière de taxi et confie aux municipalités les fonctions d'application et de contrôle desdites normes.

Le niveau provincial. Le gouvernement provincial et ses organismes, CTQ et RAAQ, auraient compétence pour: définir un encadrement minimal des services de taxi, délivrer les permis de propriétaire, établir les normes de propriété et les règles de possession du permis de propriétaire, prendre les mesures nécessaires à la protection des étrangers, administrer les permis de propriétaire, délivrer le permis de conduire,

fixer les normes de sécurité des véhicules, élaborer les règles applicables à l'immatriculation des véhicules-taxis.

Le niveau municipal. Pour leur part, les municipalités auraient les compétences suivantes: définir les politiques quant aux types de services de taxi; établir les moyens de contrôle quant à la qualité du service; édicter les normes d'aménagement et d'utilisation du taxi; fixer les tarifs du service traditionnel ou collectif; délivrer les permis de travail des chauffeurs.

À la lecture de ce partage proposé des compétences, deux observations s'imposent. D'une part, on constate un certain chevauchement de compétences entre les deux paliers de gouvernement. Or, le livre blanc fait état de la subordination des politiques locales à celles du gouvernement provincial: "... leur réglementation (les municipalités) pourra compléter les normes déjà prévues par la législation gouvernementale, en autant qu'il n'y ait pas incompatibilité... Les modes de tarification actuellement en vigueur demeureront les mêmes jusqu'à ce que les autorités locales décident de les modifier suivant la législation gouvernementale."

D'autre part, le livre blanc confie au gouvernement du Québec et à ses organismes la définition de multiples normes qui devront nécessairement faire l'objet de contrôles et, conséquemment, de ressources nécessaires à leur application. Or, sans le préciser, le livre blanc implique que les autorités locales devront se doter de mécanismes de contrôle. Somme toute, on reconnaît que le livre blanc assure à chacun des intervenants la pérennité de leurs pouvoirs à l'exception que l'on confie à l'instance locale le soin de voir à l'application des règles édictées. Or, une telle décentralisation des comptes à payer ne peut pas recevoir notre approbation.

En conclusion, pour l'Union des municipalités, le livre blanc offre l'occasion de revoir la réglementation afférente au taxi et de situer la place que devrait occuper cette industrie dans la problématique du transport urbain. Bien que la vision du livre blanc ne corresponde pas exactement aux perspectives municipales, il demeure néanmoins important pour l'Union des municipalités d'établir un sain dialogue sur les nouvelles avenues pour le taxi. Une réflexion plus poussée sur l'impact financier du livre blanc pour les municipalités serait souhaitable dans la poursuite du dialogue. De façon spécifique au livre blanc, notre mémoire s'est surtout attardé à son impact pour les municipalités.

Ainsi, en ce qui a trait au partage des compétences, il est fondamental de distinguer la gestion du taxi et le contrôle de cette industrie. Nous croyons que le partage actuel des pouvoirs est satisfaisant et ne mérite des modifications qu'en ce qui concerne la

gestion du taxi. En effet, une plus grande libéralisation quant à l'utilisation du taxi permettrait aux instances locales de concevoir davantage ce mode comme une alternative valable au transport en commun. En conséquence, l'Union des municipalités recommande une libéralisation et une diversification de l'industrie du taxi.

Au niveau du contrôle de cette industrie, le partage des compétences établi en 1972 doit être maintenu. Toutefois, les difficultés d'application des normes et règles pour cette industrie devraient faire l'objet de discussions approfondies entre les autorités provinciales et locales. Néanmoins, nous réaffirmons le principe établi lors de la réforme sur la fiscalité municipale, à savoir que toute responsabilité additionnelle confiée aux municipalités fasse l'objet d'une compensation financière équivalente au coût des services décentralisés. L'Union des municipalités recommande donc le respect des principes établis lors de la réforme sur la fiscalité municipale face à tout réaménagement des responsabilités en matière de taxi.

Pour ce qui est des modifications structurelles proposées par le livre blanc, l'Union des municipalités du Québec réitère son accord avec la position prise par les élus locaux lors de notre dernier colloque provincial quant à l'établissement d'un moratoire sur les pouvoirs et compétences actuellement exercés par les municipalités régionales de comté. En somme, au nom de l'autonomie locale, l'Union des municipalités recommande le respect et le maintien des compétences actuelles des municipalités tant en matière de transport en commun que de protection policière.

Enfin, en se limitant au taxi, le livre blanc restreint la discussion sur l'ensemble des modes alternatifs au transport en commun conventionnel, métro, autobus et train. Or, le taxi, comme option au transport en commun lourd, ne peut être isolé de la problématique du transport urbain. De plus, la complexité de l'industrie du taxi mérite qu'on analyse davantage son impact et sa contribution au transport urbain. En conséquence, l'Union des municipalités recommande que le dossier du taxi fasse l'objet de discussions plus approfondies et soit élargi à la définition d'une politique d'ensemble sur les modes alternatifs au transport collectif conventionnel. Respectueusement soumis.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci. M. le ministre. Il reste au maximum une demi-heure pour la période des questions.

**M. Clair:** Je vais tâcher de faire cela rapidement, M. le Président. D'abord, je remercie l'Union des municipalités du Québec d'avoir bien voulu présenter un mémoire.

C'est évident que, dès qu'on parle de taxi, compte tenu de la problématique évoquée par le président de l'Union des municipalités du Québec, il nous importe au plus haut point de connaître le point de vue de l'Union des municipalités du Québec. Je remercie ses porte-parole d'être venus en commission parlementaire pour présenter un mémoire et répondre aux questions des parlementaires.

Concernant les commentaires, je vais d'abord soulever deux points: un sur lequel il y a lieu de clarifier immédiatement la position du gouvernement et de dire qu'on est en total désaccord avec l'Union des municipalités du Québec; l'autre pour faire des nuances.

(10 h 45)

Le premier point sur lequel on est en total désaccord - et je pense que ce serait partagé par à peu près tout le monde - c'est la question de la libéralisation complète, à toutes fins utiles, des permis de taxi. Quand on demande, par exemple, si j'ai bien compris, le dégel du nombre de permis de propriétaires de taxi, il m'apparaît que faire cela entraînerait des résultats exactement contraires à ceux qui sont poursuivis par l'Union des municipalités du Québec. Cela entraînerait certainement l'abandon du service d'un grand nombre de propriétaires puisque l'émission de nouveaux permis de taxi "à large", pour employer une expression populaire, dans tout le Québec, minerait encore davantage la rentabilité de ce secteur économique. On verrait une concurrence sauvage pendant un certain temps, mais, après cela, la disparition du service, probablement, dans de nombreuses agglomérations.

Je dois dire là-dessus que, d'après les expériences qu'on a regardées à l'étranger - je comprends que c'est dans d'autres secteurs, mais il suffit de regarder actuellement, par exemple, ce qui se passe aux États-Unis avec la déréglementation complète dans le secteur aérien - on se rend compte que ces solutions ne peuvent pas facilement être retenues. Je pense qu'il vaut mieux envisager plutôt de la souplesse dans la réglementation, d'assouplir les mécanismes plutôt que d'envisager purement et simplement de déréglementer ce secteur et de continuer à émettre de nouveaux permis. Le problème que nous vivons présentement est causé en grande partie par ce régime qui a prévalu pendant plusieurs années, à savoir d'émettre à qui mieux mieux des permis, comme le soulignaient des gens hier. C'est une des craintes du milieu du taxi. Je me fais simplement le rapporteur de ce qu'ils déclaraient hier et de ce que certains soulignent dans leurs mémoires. Ils ne veulent pas revenir à l'époque où des politiciens locaux ou des politiciens nationaux, si vous voulez, pourraient émettre à qui mieux mieux des permis. À ce sujet, je

pense que c'est une avenue qu'il m'apparaît impossible d'emprunter.

Une précision sur la régionalisation et sur la décentralisation vers les MRC. Je tiens simplement à souligner là-dessus que la proposition est très claire. On a mis sur la table les trois hypothèses pour aller vers les MRC, soit le statu quo, soit un transfert graduel vers les MRC ou soit encore que l'on donne suite seulement aux demandes de certaines municipalités régionales de comté. Là-dessus, notre idée n'est vraiment pas faite. Simplement, le problème est le suivant: dans les communautés urbaines, que ce soit Québec, Montréal ou la CRO, dans la mesure où il y a une volonté politique d'aller vers la décentralisation, cela ne crée pas de problèmes, puisque les agglomérations de taxi sont complètement incluses à l'intérieur de la structure institutionnelle existante. Il n'y a pas de problèmes à ce point de vue.

Au niveau des autres agglomérations dans tout le Québec, il y a des agglomérations de taxi qui recouvrent une seule municipalité. Encore là, si on veut aller vers le pouvoir local en matière de décentralisation, cela ne crée pas de problèmes. Le seul endroit où il y a, à véritablement parler, un problème, c'est dans les territoires où il y a un grand nombre de petites agglomérations ou encore des permis de taxi-région, des TR, qui ne se retrouvent pas dans une seule municipalité, mais dans plusieurs municipalités. Je voudrais bien qu'on envisage de décentraliser vers les municipalités. C'était la première hypothèse sur laquelle on avait travaillé au ministère des Transports, mais on se rend vite compte que c'est pratiquement impossible de le faire, parce que les permis de taxi couvrent déjà, dans certains cas, plusieurs municipalités ou encore des agglomérations recouvrent plusieurs municipalités. Cela crée un problème et là-dessus - je tiens à le dire - notre opinion n'est pas arrêtée. Il n'est absolument pas question - c'est dit clairement dans le plan d'action - de bousculer les événements là-dessus et d'envoyer cela vers les municipalités régionales de comté à court terme. C'était au niveau des commentaires.

Au niveau de l'échange de points de vue et de questions, la lecture qui a été faite par l'Union des municipalités du Québec de notre programme d'action, quant à moi, ne m'apparaît pas correspondre à ce qu'on a vraiment voulu faire là-dedans. Ce que vous présentez comme étant des points de désaccord m'apparaît plutôt être des points d'accord. Au niveau de l'analyse de la problématique, par exemple, quand vous nous dites que vous voulez que le taxi soit vu comme un mode de transport de personnes sous la responsabilité des autorités locales et pleinement intégré dans l'établissement d'une politique de transport des personnes à

l'intérieur d'une municipalité ou d'une agglomération, à peu près tout ce que vous avez dit dans votre mémoire, je pourrais le reprendre à mon compte. C'est justement un des objectifs qu'on poursuit par la réforme. On n'a pas voulu l'analyser uniquement dans une perspective de rentabilité, car, à ce compte-là, on aurait pu se limiter, comme certains le prétendent, à racheter des permis. On a voulu, au contraire, avoir une approche qui vise en même temps à rentabiliser le taxi et à l'intégrer, comme mode de transport, sous le contrôle des autorités locales.

D'ailleurs, dans ce sens, quand vous parlez du partage de la gestion et du contrôle, je dis: Premièrement, la problématique, on la définit exactement comme vous la définissez, à mon point de vue, peut-être pas dans les mêmes mots, mais dans le document, c'est ce qu'on vise.

Deuxièmement, quand vous faites la distinction entre la gestion et le contrôle, je me reporte à la page 19 de votre mémoire où vous listez assez bien les pouvoirs et les compétences des deux ordres de juridictions, le gouvernement et les municipalités. Sur "l'encadrement minimal des services de taxi", c'est évident, à mon avis, que c'est l'Assemblée nationale et le gouvernement qui doivent déterminer centralement ce qu'est, en gros, un service de taxi; cela m'apparaît évident. "Délivrer les permis de propriétaire; encore là, tous les permis de transport sont émis par une autorité centrale et cela m'apparaît assez évident que cela doit demeurer comme cela. "Les normes de propriété et les règles de possession du permis de propriétaire"; on n'est pas pour récrire le Code civil ou pour le "désécrire", si on veut, l'écrire à l'envers. "La protection des étrangers"; cela m'apparaît aussi évident que c'est une responsabilité gouvernementale. "Administrer les permis de propriétaire"; cela va avec la délivrance. "Fixer les normes de sécurité des véhicules", des autobus, des camions, etc.; une bonne partie de cette juridiction est fédérale en termes de normes de construction, de normes de sécurité; je ne vois pas comment on pourrait se départir de cette responsabilité, de même que pour l'immatriculation. Je ne pense pas que l'Union des municipalités ait jamais revendiqué le pouvoir de délivrer l'immatriculation des véhicules automobiles.

Voyons maintenant ce qu'on propose à l'échelle municipale: "Définir les politiques quant aux types de services de taxi". Je me dis, quand vous parlez de la gestion du taxi, que c'est exactement ce qu'on veut. On dit à la page 26: "Les responsabilités des autorités locales. Le gouvernement du Québec confiera aux autorités locales ou régionales les pouvoirs qui leur permettront d'adopter leurs politiques et de choisir les types de services qu'elles voudront

développer en fonction de leurs besoins particuliers." On dit: Le taxi collectif, le taxi paracollectif, le minibus, le télébus, le "jitney". Ce sont effectivement des outils de gestion du transport urbain et on veut donner cette responsabilité aux autorités locales partout où elles voudront l'exercer.

Dans ce sens, il me semble qu'on dit la même chose, qu'on ne dit pas des choses contradictoires. Mettons de côté la question de contrôle et de coût du contrôle, s'il y a un coût important de rattaché au contrôle, en termes de problématique, il me semble que ce que nous proposons est exactement ce que vous revendiquez, dans d'autres termes peut-être. Il me semble que, quand on donne le pouvoir de "définir les politiques quant aux types de services de taxi", c'est normal qu'on ait le pouvoir de contrôle, car cela ne vous donnerait rien qu'on vous donne le pouvoir de définir les politiques en matière de taxi collectif si on ne vous donnait pas les pouvoirs de contrôle qui vont avec. Ce serait rire de vous.

"Établir les moyens de contrôle quant à la qualité du service". C'est une plainte répandue, surtout dans les grandes agglomérations, que, centralement, on n'est pas parvenu à contrôler de façon efficace la qualité du service. Il me semble que cela va avec la définition du service aussi. "Les normes d'aménagement et d'utilisation du taxi." Ce sont des outils de gestion. "Fixer les tarifs; une fois qu'on a défini les politiques de gestion du taxi, c'est à peu près ce qu'il y a de plus important dans les moyens de gestion, justement. "Délivrer les permis de travail des chauffeurs"; encore là, il me semble que c'est un outil essentiel entre les mains des élus locaux.

D'où ma première question: Quand vous dites que la problématique est trop étroite, moi, je vous dis: Peut-être n'a-t-on pas assez insisté sur le taxi paracollectif et toutes les mesures de diversification, mais il me semble que c'est clair qu'on veut remettre cette responsabilité entre les mains des municipalités, d'abord des municipalités locales, cela s'entend. Oublions les difficultés auxquelles on peut avoir à faire face pour à peu près 10% ou 15% des permis; ce n'est pas cela qui est le plus pressant. Je pose la question suivante: Avec ce que je viens d'expliquer, qu'est-ce qui nous différencie, si on veut, dans nos positions respectives, puisqu'il me semble que l'analyse de la problématique est la même et que les outils de gestion qu'on veut vous confier sont justement ceux que vous réclamez?

**M. Dufour:** M. le ministre, vous avez un avantage sur nous. Vous aviez votre rapport et je n'avais pas les questions que vous alliez nous poser.

**M. Clair:** On n'est pas obligé d'être en

désaccord, vous savez.

**M. Dufour:** Lorsqu'on parle d'un gel de taxi, c'est bien sûr qu'on l'a souligné seulement. On ne dit pas de dégeler, mais on a souligné dans notre rapport ce que le gel signifiait dans n'importe quel domaine. Ce n'est pas nécessairement la panacée à tous les problèmes de l'industrie. C'était juste à souligner. On ne vous dit pas dans le même souffle de dégeler le nombre de permis.

Par contre, lorsque vous nous parlez des différences des normes au niveau provincial et au niveau municipal, on ne dit pas que cela ne doit pas se compléter. On dit que ce n'est pas de la décentralisation parce que, d'une part, le gouvernement du Québec se garde le pouvoir de fixer les normes, et l'application revient à la municipalité. En même temps, on ne parle à aucun moment des coûts supplémentaires qui vont être entraînés. Donc, ce qu'on prétend, c'est que, si cette question se règle, cela va à l'encontre de notre colloque provincial de septembre dernier où on a parlé de décentralisation, où les municipalités ont dit unanimement qu'il ne devrait pas y avoir de nouveaux transferts faits au profit des MRC sans qu'il y ait des compensations financières équivalentes ou sans sources de taxation équivalentes aux transferts proposés. C'est là que se trouve toute l'ambiguïté, à mon sens, de cette proposition. Si on parle de décentralisation, il faudrait qu'on s'entende sur les termes, si c'est vraiment de la décentralisation. Deuxièmement, si on le fait, à quel endroit la municipalité qui va appliquer les normes gouvernementales va-t-elle trouver son compte? C'est surtout dans ce sens que l'Union des municipalités est en désaccord.

On souligne aussi dans notre mémoire qu'on ne touche pas au problème de Montréal. On voulait parler au nom de l'ensemble des municipalités, mais on fait un aparté en disant: Le problème des taxis en réalité se pose plus à Montréal que n'importe où ailleurs. Va-t-on déréglementer tout ce qui existe actuellement parce qu'il y a un problème particulier dans une agglomération particulière?

**M. Clair:** Je vais vous poser une question directe. La suite logique de votre demande d'intégrer le transport par taxi comme un mode de transport local - sans méchanceté, êtes-vous sérieux quand vous faites la demande? - il me semble que ce que l'on propose, soit que le gouvernement va garder le pouvoir d'édicter des normes, c'est vraiment un encadrement minimal qu'on veut garder à ce point de vue, pour donner justement le plus de pouvoirs de gestion possible. Oublions le cas de Montréal. Les avenues que vous avez mentionnées, système "jitney", taxi collectif, paracollectif, télé-

services, il me semble justement que c'est beaucoup en dehors de l'agglomération de Montréal que cela peut s'appliquer. Encore une fois, mettons de côté la question des coûts, parce qu'il n'est pas question de décentraliser des factures, je l'accepte d'avance. En termes de pouvoirs de contrôle, quels sont les pouvoirs que vous voudriez avoir et qui ne sont pas prévus être transférés aux municipalités dans le document qu'on propose? (11 heures)

**M. Dufour:** La plupart des municipalités où il y a un système de transport en commun ont aussi un système de taxi. Il y a des propriétaires de ces taxis. C'est envisageable, à mon sens, sans tout déréglementer, que la corporation des transports en commun puisse faire des ententes avec l'association ou les ligues de taxi pour régulariser ou pour mettre un transport plus doux par rapport au transport lourd. Il me semble qu'on n'a pas besoin de passer par toutes ces étapes. Cela pourrait se faire par appel d'offres, comme cela existe pour des modes qu'on connaît; par exemple, si on veut établir un système de transport de fin de semaine. Je sais que cela est beaucoup discuté dans les petites municipalités où le transport par autobus ne s'impose pas. Il y a beaucoup moins d'usagers qui utilisent ce mode de transport. À ce moment-là, il pourrait y avoir des ententes entre la corporation municipale et un ensemble de ligues de taxi qui pourraient soumissionner. Sans passer par toutes ces étapes, elles pourraient, il me semble, rendre ce service et également faire partie du transport collectif des municipalités.

**M. Clair:** On est d'accord avec cela. C'est ce qu'on propose.

**M. Dufour:** Mais on n'a pas besoin de déréglementer ce qui existe et remettre tout le contrôle.

**M. Clair:** Oui. Pour cela, il faut qu'on donne... Je pense qu'on ne peut pas autoriser des municipalités... Un peu comme, dans le transport scolaire, en décloisonnant le transport scolaire, on n'a pas créé d'obligation, mais permis aux municipalités qui le désirent d'avoir autorité sur l'organisation de transport d'appoint à partir des autobus scolaires. Mais cela prend un pouvoir habilitant, tant pour la municipalité que pour l'association de services ou la ligue de taxi, sans quoi la situation est confuse et on ne sait pas qui a le pouvoir de le faire.

Encore là, il me semble que ce que vous demandez, en gros, c'est ce qu'on propose. Il reste la question du coût du contrôle. Je pense que, là-dessus, il faudrait effectivement voir, s'il y a un contrôle à assurer par les municipalités, comment les

municipalités peuvent recouvrer les frais encourus pour assurer ce contrôle.

**M. le Président:** Je vois que le temps passe rapidement. J'espère qu'on aura l'occasion de continuer à échanger là-dessus. Quant à moi, à première vue, en tout cas, ce que l'on propose, c'est, en gros, ce que vous demandez, sujet à de plus amples informations.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** C'est le député de Hull.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Hull.

**M. Rocheleau:** Merci, M. le Président.

**M. Dufour:** M. le ministre, je voudrais ajouter une chose. L'Union des municipalités du Québec n'a pas envisagé - je ne pense pas que c'était son rôle - de décider, de réglementer ou de régler le problème de l'industrie du taxi en soi. On l'a regardé comme une alternative au transport. On est d'accord pour banaliser, voir comment cela pourrait être intégré dans le transport en commun sans qu'on soit obligé d'établir un cadre - j'insiste là-dessus - pour remettre tout ce processus en marche. C'était vraiment notre préoccupation et, dans notre mémoire, si vous le remarquez bien, on n'a pas essayé de régler le problème du taxi, le nombre de taxis, les montants d'argent, les successions, etc.

**M. Clair:** M. le Président, je termine avec un dernier commentaire. Cependant, dans la mesure - c'est pour cela que je reçois votre mémoire très positivement - où vous voulez intégrer le taxi dans la problématique du transport des personnes, nous sommes d'accord, parce que non seulement cela clarifie les responsabilités et permet d'utiliser pleinement cette technique douce sans augmenter les coûts ni pour les contribuables ni pour le gouvernement, mais, de plus, cela pourrait - un effet secondaire qui n'est pas nécessairement votre préoccupation, je le reconnais - largement contribuer à solutionner le problème de rentabilité de l'industrie du taxi.

C'est très intéressant de voir que l'Union des municipalités du Québec veut que le taxi soit intégré comme un mode de transport des personnes. Là-dessus, on est en parfait accord avec vous.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Hull.

**M. Rocheleau:** Merci, M. le Président. Premièrement, je veux féliciter l'Union des municipalités du Québec d'avoir soumis un

mémoire très intéressant en ce qui concerne plus particulièrement l'industrie du taxi au Québec. Je pense que je n'ai pas compris votre mémoire de la même façon que le ministre a semblé le comprendre. Je l'ai davantage compris dans le sens où l'Union des municipalités du Québec, tenant compte de l'ensemble des municipalités du Québec, réitère de nouveau - je cite à la page 17 - que "les élus locaux se sont prononcés en faveur d'un moratoire quant aux compétences dévolues aux MRC".

**M. Clair:** On est d'accord avec cela.

**M. Rocheleau:** C'est réglé, mais je pense, M. le ministre, quand on regarde l'ensemble des politiques que votre ministère semble énoncer, qu'on ne fait que retourner et examiner le Soleil du mercredi 2 février 1983 où on lit: Le Québec se prépare à abolir trois organismes. Entre autres, Québec envisage très sérieusement d'abolir dès avril la Direction du contrôle des lois et règlements du transport du ministère des Transports. Lors d'une conférence de presse, le ministre Bérubé...

**M. Clair:** M. le Président, je tiens à corriger, c'est inexact.

**M. Rocheleau:** C'est inexact, mais il n'y a quand même pas de fumée sans feu. Du côté des transports toujours, la Direction de l'entretien des routes, sans disparaître, perdrait une bonne partie de ses responsabilités au profit des municipalités régionales de comté, les MRC.

**M. Clair:** C'est inexact, sauf pour certaines MRC qui nous ont demandé des projets pilotes qu'on est à examiner présentement.

**M. Rocheleau:** Je comprends que le ministre tente de justifier les inexacitudes de la presse écrite ou parlée. Dans votre petit document, M. le ministre, je me permets de lire un paragraphe qui est peut-être plus important, mais qui en suit un autre aussi important. Les communautés urbaines et régionale existent depuis plusieurs années. C'est à la page 24. Elles ont eu le temps de consolider leurs assises et jouent déjà un rôle majeur dans le domaine du transport par le biais des commissions de transport. C'est totalement vrai. Il nous apparaît donc souhaitable de leur confier dans les plus brefs délais des responsabilités étendues en matière de taxi. Du reste, elles regroupent 76% du nombre de permis et catégories. Ici, vous dites: Il nous apparaît donc souhaitable de leur confier dans les plus brefs délais... Immédiatement après, vous mentionnez: Après avoir examiné le rôle et la vocation des MRC, il nous

apparaît également pensable de leur confier les responsabilités que nous voulons décentraliser.

**M. Clair:** Terminez la lecture du paragraphe.

**M. Rocheleau:** Je pourrais en lire d'autres. Je retiens...

**M. Clair:** Terminez-la.

**M. Rocheleau:** D'accord. Nous garderons, par contre, à l'esprit qu'elles sont en période de formation...

**M. Clair:** ...et que leur rôle premier réside dans l'élaboration d'un schéma d'aménagement.

**M. Rocheleau:** ...un schéma d'aménagement.

**M. Clair:** Il ne sera donc pas possible de leur confier des responsabilités en matière de taxi avant que leur maturation ne soit accomplie, c'est-à-dire avant quelques années dans la plupart des cas. Après cela, on indique les trois hypothèses dont une est le statu quo.

**M. Rocheleau:** Oui, mais on continue à la page suivante, et je ne veux pas que cela devienne un dialogue de sourds: Bien que les MRC ne soient qu'à leurs premiers pas en tant que structure administrative régionale, il se peut que certaines d'entre elles soient déjà à présent disposées à prendre en charge le taxi. Ce à quoi j'en viens, M. le Président, c'est que l'ensemble des municipalités régionales de comté, par la bouche de leur président, l'Union des municipalités, l'Union des conseils de comté demandent déjà, depuis l'adoption de la loi 125, un moratoire sur l'ensemble des responsabilités qui pourraient être dévolues aux MRC. Le premier rôle qu'on leur a confié, et je pense que c'est incontestable, c'est la préparation d'un schéma d'aménagement sur lequel toutes les municipalités sont en accord.

Par contre, pour d'autres responsabilités futures, je pense qu'il faudrait davantage respecter les municipalités. Je comprends que le gouvernement, actuellement, comme on dit en anglais, tente de passer le "buck", tente de passer aux autres certaines responsabilités. Si encore c'étaient des responsabilités, mais ce sont beaucoup plus des attributions de tâches pour lesquelles il y a des coûts. Dans le mémoire de l'Union des municipalités, à la page 20, on écrit, dans le dernier paragraphe en bas: Somme toute, on reconnaît que le livre blanc assure à chacun des intervenants la pérennité de leurs pouvoirs à l'exception que l'on confie à

l'instance locale le soin de voir à l'application des règles édictées. Or, une telle décentralisation des comptes à payer ne peut pas recevoir notre approbation.

Si on examine l'industrie du taxi au Québec, elle va relativement bien à l'exception de certains endroits, particulièrement à Montréal. Ils ont des problèmes très particuliers qui sont assez faciles à définir. Je pense qu'on les a touchés hier, la question des assurances, le "no fault", le coût de l'essence qui, avec la taxe Parizeau, la taxe ascenseur de 40%, leur a fait terriblement mal et aussi la question du nombre de taxis dans certaines agglomérations où il semble y avoir un nombre qui dépasse les normes acceptables. Mais j'aimerais vous l'entendre dire, M. le président - parce que le ministre a semblé dire tantôt que vous partagez les mêmes opinions sur l'ensemble de la politique que voudrait énoncer le gouvernement - et j'aimerais possiblement...

**M. Clair:** Lui faire dire le contraire.

**M. Rocheleau:** ...vous entendre conclure que...

**M. Clair:** Lui faire dire le contraire.

**M. Rocheleau:** Non, non, pas nécessairement lui faire dire le contraire. Le mémoire ne contient pas du tout ce que vous dites, M. le ministre, mais vous pensez que l'Union des municipalités partage votre opinion. J'aimerais entendre le président là-dessus, parce qu'on l'a entendu à plusieurs occasions dans des rencontres régionales où l'Union des municipalités comme l'Union des conseils de comté demandent un moratoire. Ils ne veulent plus se faire donner des responsabilités pour lesquelles l'aspect financier n'est pas considéré. J'aimerais peut-être entendre le président là-dessus, et d'une façon très claire. Je pense qu'il a été très clair tantôt, mais j'aimerais peut-être l'entendre répéter.

**M. Dufour:** Je pense bien, pour répondre à votre question, qu'on a un communiqué qui synthétise beaucoup plus notre mémoire et notre prise de position. Je pense que je le lirais et que cela répondrait possiblement à vos interrogations: "L'Union des municipalités du Québec estime que le livre blanc sur l'industrie du taxi devrait faire l'objet d'une étude plus approfondie, notamment en ce qui a trait au coût des réformes projetées par le ministre québécois des Transports, M. Michel Clair. C'est ce qui ressort de notre mémoire. Dans ce document, notre organisme rappelle que le projet du ministre Clair prétend accorder de nouvelles responsabilités aux gouvernements locaux concernant l'application des contrôles dans le

secteur du taxi. L'union tient à réaffirmer le principe établi lors de la réforme de la fiscalité municipale voulant que toute tâche additionnelle confiée aux municipalités soit assortie d'une compensation financière correspondante. Ainsi, pour l'union, avant de procéder à une redistribution des tâches dans le secteur du taxi, le gouvernement provincial et les représentants du monde municipal devraient s'asseoir ensemble afin d'examiner l'impact financier du projet de réforme. Par ailleurs, l'union s'estime satisfaite de l'actuel partage des compétences en matière de taxi et demande au gouvernement du Québec de maintenir le statu quo à cet égard. C'est au niveau de la gestion du taxi que des modifications devraient être apportées et une plus grande ouverture quant à l'utilisation du taxi pourrait, en effet, permettre aux municipalités de répondre plus adéquatement à certains besoins particuliers en matière de transport collectif.

"Par ailleurs, selon l'union, le projet du ministre comporte certains chevauchements dans la définition des compétences des gouvernement provincial et locaux. L'Union des municipalités constate en outre que la politique touchant le secteur du taxi fait suite au dépôt d'autres propositions gouvernementales en matière de transport de personnes, soit la réforme du transport scolaire en octobre 1981 et celle du transport en commun dans la région de Montréal en juin 1982. L'union déplore que le ministre des Transports continue d'apporter des modifications sectorielles au lieu d'examiner la question du transport urbain dans son ensemble. Or, peut-on lire dans le mémoire, le taxi comme option au transport en commun conventionnel ne peut être isolé de la problématique du transport urbain. Dans cette perspective, l'union recommande que le débat soit élargi à la définition d'une politique d'ensemble sur les modes alternatifs au transport collectif conventionnel."

Je pense qu'à ce moment-là, on donne pas mal toute notre idée, la plus synthétisée possible, en disant: C'est le statu quo. On dit: Si vous voulez aller plus loin, il faut s'asseoir ensemble. Il n'y a pas de transferts et il n'y a pas d'argent, et on ne veut pas non plus avoir seulement l'application, sans avoir notre mot à dire aussi au niveau des normes.

**M. Rocheleau:** M. le Président, c'est exactement ce que j'avais compris à la suite de la lecture du mémoire. Mais je considère que le ministre ne semble pas avoir compris tout à fait la même chose. En tout cas, c'est sûrement de bonne guerre. Il tente de passer des responsabilités à quelqu'un sans pour autant y mettre l'argent...

**M. Clair:** Les pouvoirs.

**M. Rocheleau:** ...ou les pouvoirs. Les pouvoirs, cela se définit de bien des façons. C'est un transfert d'attributions de tâches que je constate à la lecture de tous les mémoires, et à moins que seul le ministre n'ait le pas et que tous les intervenants jusqu'à maintenant n'aient mal compris les orientations que semble vouloir donner le ministre des Transports aux avenues du taxi... Mais j'aimerais poser une question au ministre.

(11 h 15)

**Le Président (M. Brouillet):** Ce sera la dernière, n'est-ce pas?

**M. Rocheleau:** Écoutez, c'est malheureux que j'aie toujours à parler le dernier, mais on semble toujours couper quelques minutes au temps alloué à l'Opposition, M. le Président, j'ai été le seul à intervenir jusqu'à maintenant...

**M. Clair:** À cause de l'heure!

**M. Rocheleau:** ...le ministre avait sûrement plusieurs questions intéressantes à poser, mais je ne voudrais quand même pas qu'on soit toujours limité.

Tantôt, quand j'ai mentionné l'article du Soleil, à savoir que le gouvernement du Québec se préparait à abolir des organismes, est-ce que j'ai bien compris que le ministre a dit que c'était faux?

**M. Clair:** L'article que le député citait mentionne d'abord l'abolition du service d'inspection au ministère des Transports. Là-dessus, c'est de notoriété publique que le gouvernement est en train de revoir le rôle et la façon de fonctionner de ce service d'inspection. L'article parlait de l'abolir, c'est purement inexact.

Quant à la possibilité de donner à des municipalités régionales de comté certains pouvoirs avec les budgets en matière d'entretien ou de construction du réseau routier secondaire, si ma mémoire est fidèle, il y a trois municipalités régionales de comté qui insistent actuellement auprès du ministre des Transports pour vivre des expériences dans ce domaine. Il y en a une avec qui on a accepté de commencer à travailler afin de voir comment cela pourrait fonctionner, parce que les MRC ne sont pas unanimes là-dessus. Nous n'avons pas d'objection à examiner le fonctionnement, dans un ou deux cas, sans non plus nous engager. Dans certains cas, certaines municipalités régionales de comté prétendent qu'elles pourraient faire mieux avec l'argent dont on dispose pour les budgets d'entretien ou de construction. On veut bien examiner cela avec elles et voir si c'est possible, mais, par contre, nous ne sommes pas intéressés à payer plus. S'il y a moyen de faire plus avec les mêmes sommes, je suis toujours disposé à

en parler, mais il n'est pas question d'imposer cela à des municipalités régionales de comté, parce qu'au ministère, nous-mêmes, nous craignons que les MRC soient déçues de ce qu'elles peuvent faire de plus avec les mêmes sommes. Mais, dans un état d'ouverture d'esprit, nous avons accepté de recevoir des demandes qui nous sont venues; on ne les a pas suscitées. Si ma mémoire est fidèle, il y en a une dans la Matapédia, une autre dans la Beauce et une troisième... Mais ce n'est pas une politique générale, ce sont des expériences pilotes qui pourraient être enclenchées à la demande de certaines municipalités régionales de comté.

**M. Rocheleau:** M. le Président, comme dernière question, le ministre pourrait-il nous affirmer si, dans le sens d'un projet pilote, une municipalité régionale de comté souhaitait en faire l'expérience, il y aurait des compensations financières équivalentes aux coûts que la MRC va devoir défrayer pour le fonctionnement de ce projet pilote?

**M. Clair:** Je peux faire mieux que cela, je peux vous faire parvenir tout l'échange de lettres entre les deux ou trois MRC. Je peux vous montrer le dossier et vous allez voir qu'il n'y a rien à cacher. On suit cela de très près, comme je vous le disais, il y a une équipe qui travaille en Matapédia, une autre dans la Beauce, et une troisième dont le nom m'échappe.

**M. Rocheleau:** Est-ce que l'échange de lettres traite des compensations financières?

**M. Clair:** C'est évident. Ce qu'elles veulent faire, c'est administrer notre budget. Alors, la question est de savoir si, avec le même budget à administrer, elles peuvent faire mieux. Ce à quoi je dis: Je n'ai aucune objection, à condition qu'effectivement vous fassiez mieux. Si cela nous coûte plus cher en fin de compte, nous ne sommes pas intéressés. Si, avec le même budget, vous pensez que vous pouvez faire mieux, je suis prêt à en discuter.

**M. Rocheleau:** Sûrement, il y en a d'autres qui pensent pouvoir faire mieux que le gouvernement dans ses dépenses et dans son budget actuel. Cela confirme...

**M. Clair:** En matière de voirie, vous savez, c'est un très vieux débat, ce n'est pas né avec nous.

**Le Président (M. Brouillet):** Alors...

**M. Dufour:** Cela m'amènerait presque à poser une deuxième question au ministre. Est-ce que les municipalités locales concourent à la demande de la MRC ou si

c'est la MRC seule qui fait cette demande?

**M. Clair:** Je pense que c'est unanime en ce qui concerne ces municipalités. En particulier, dans la Matapédia, c'est unanime de la part des conseils des municipalités. Je me souviens d'avoir reçu des résolutions d'appui. Est-ce que toutes les municipalités étaient représentées? Il me semble en tout cas que c'était à l'unanimité.

Juste un mot pour terminer, simplement pour assurer l'Union des municipalités du Québec que l'interprétation du rôle qu'elle souhaite jouer en matière de transport des personnes et plus spécifiquement dans le taxi, c'est-à-dire avoir une approche globale du transport des personnes dans les municipalités, c'est exactement ce à quoi on travaille présentement. C'est pourquoi, par exemple, dans le transport scolaire, nous avons décloisonné ce secteur. Déjà, plusieurs demandes sont à l'analyse. Dans ce sens, je pense que, même si cela avait pu être souhaitable d'avoir un grand projet global de réforme du transport des personnes pour l'ensemble des municipalités au Québec, il nous est apparu quant à nous plus réaliste d'essayer d'approcher cela bloc par bloc, mais avec une vision d'ensemble cependant; c'est l'intégration des différents modes de transport des personnes sur le plan du transport local.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien. Nous remercions les représentants de l'Union des municipalités. Nous allons maintenant entendre les représentants de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec.

Je demanderais au porte-parole de s'identifier et de nous présenter la personne qui l'accompagne.

**Union des municipalités régionales  
de comté et des municipalités  
locales du Québec**

**M. Moreau (Jean-Marie):** M. le Président, mon nom est Jean-Marie Moreau. Je suis président de l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec. Ma partenaire est Me Gaétane Martel, qui est directeur général de l'Union des municipalités régionales de comté.

Avant de commencer la lecture de ce document, je voudrais dire qu'en ce qui me concerne et en ce qui concerne l'Union des municipalités régionales de comté, on n'a pas autorité pour parler au nom de l'ensemble des municipalités du Québec, mais des municipalités que nous représentons. J'aimerais que ce soit inscrit.

L'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec, Inc., remercie les membres de la

commission permanente des transports de lui donner l'occasion de lui transmettre ses commentaires sur le nouveau programme de réforme intitulé: De nouvelles avenues pour le taxi.

Nous sommes tous conscients que l'entreprise du taxi connaît plusieurs problèmes actuellement. Il est important d'en identifier les causes réelles et d'y apporter des solutions adéquates.

Nous attirons toutefois votre attention sur le fait que certains aspects de la réforme proposée méritent des éclaircissements pour nos élus municipaux.

Le gouvernement prépare la décentralisation depuis fort longtemps. Le livre blanc sur la décentralisation, le fascicule 5 et d'autres documents d'intention énoncent des politiques très précises en matière de décentralisation et vont même jusqu'à ébaucher des échéanciers.

Des déclarations récentes font état de délégation de compétence aux municipalités régionales de comté en matière de tourisme, de chasse et de pêche, gestion forestière, affaires culturelles et beaucoup d'autres. L'avènement de ces nouvelles corporations régionales déclenche tout un processus de réflexion sur le partage des pouvoirs entre les paliers locaux, régionaux et provinciaux.

Il faut mentionner que la notion de décentralisation est équivoque. On la confond souvent avec celle de la déconcentration.

Définissons donc ces deux termes.

Décentralisation: action par laquelle un pouvoir d'administration publique, qu'il soit d'ordre politique ou administratif, et exercé par une autorité centrale ou unique est remis à des autorités locales ou régionales.

Déconcentration: système dans lequel le pouvoir de décision est exercé par des agents et organismes locaux, résidents sur place, nommés et non élus et soumis à une autorité centrale.

Si l'on en juge par la réforme qui est proposée, le gouvernement conserve seul l'autorité sur l'émission et l'administration des permis de propriétaires de taxis.

Les municipalités auront pour tâche d'exécuter certaines compétences purement administratives dont le ministère des Transports souhaite se départir.

Comme le mentionne si bien le projet de réforme, De nouvelles avenues pour le taxi, le gouvernement conservera les aspects positifs acquis de la décentralisation.

Le financement: L'une des principales questions qui émergent de toute cette réforme demeure le financement. La fiscalité est le principal outil de toute municipalité. Il semble impossible de discuter de décentralisation des pouvoirs sans, par la même occasion, traiter de fiscalité.

De quelle manière peut-on envisager ce financement? Le projet de réforme stipule que le ministère des Transports mettra à la

disposition des municipalités qui désirent réaliser des projets de taxi collectifs une somme de 300 000 \$. Quelle sera la durée de cette subvention? Quelle formule sera utilisée pour appliquer cette subvention?

Selon la réforme, les modes de tarification actuellement en vigueur demeureront les mêmes jusqu'à ce que les autorités locales décident de les modifier suivant la législation gouvernementale. Il va sans dire que l'autonomie de la municipalité sur la tarification est presque anéantie.

La réforme énonce que les municipalités desservies par le transport en taxi devront, par le biais de leur police locale, faire respecter la réglementation en ce domaine. Un problème se pose dans les municipalités où il n'y a pas de corps policier. Si l'on se réfère au programme de réforme, les petites municipalités de 5000 habitants et moins, donc non assujetties à la Loi de police, devront, dans les circonstances, conclure une entente avec une municipalité voisine. Dans le contexte économique actuel, il serait inconcevable qu'une municipalité soit obligée d'établir une protection policière uniquement pour faire respecter une réglementation concernant le transport par taxi.

Le programme de réforme propose des solutions pour le transfert de la compétence en matière de transport par taxi. Premièrement, la responsabilité est confiée à la municipalité régionale de comté. Deuxièmement, la responsabilité est confiée aux municipalités desservies. Troisièmement, conserver le statu quo. Point n'est besoin de vous dire que notre organisme favorise le troisième énoncé.

La loi 125, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme a créé la municipalité régionale de comté dans un but très précis. Ces nouvelles structures doivent confectionner un schéma d'aménagement à l'intérieur d'un délai prescrit par la loi. Il serait sage de laisser les municipalités régionales de comté terminer la tâche pour laquelle elles ont été créées avant de leur confier de nouvelles responsabilités.

En conclusion, M. le Président, il est évident qu'il subsiste certains malaises au sein de l'entreprise du taxi au Québec. Plusieurs facteurs sont susceptibles d'en être la cause. L'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec Inc. est prête à collaborer avec les différents intervenants gouvernementaux afin d'améliorer la situation actuelle. Mais notre organisme s'oppose formellement à quelque transfert que ce soit de compétence de transport par taxi vers les municipalités régionales ou locales.

Comment concevoir qu'une structure nouvellement créée s'occupera de schéma d'aménagement, d'évaluation, de cours d'eau, de gestion de déchets et, en plus, de

l'entreprise du taxi?

Nous sommes justifiés de demander qu'aucun pouvoir ne soit transféré d'un palier de gouvernement à un autre avant l'issue de la conférence provinciale-municipale sur la décentralisation.

Vous nous permettrez sans doute de vous transmettre, le cas échéant, d'autres considérations sur ce projet de réforme de l'entreprise du taxi à mesure que nos membres nous feront parvenir leurs commentaires à ce sujet. Là-dessus, M. le Président, je dois vous dire que nous n'avons pas reçu tous les commentaires de toutes les MRC du Québec, mais cela devrait se terminer vers la fin du mois de février. Nous espérons pouvoir compiler cette documentation et vous la remettre à ce moment-là.

Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci, M. le ministre.  
(11 h 30)

**M. Clair:** M. le Président, d'abord, deux commentaires. Un, que j'ai déjà fait tantôt, concerne le transfert de compétence, de la gestion et du contrôle de transport par taxi vers les municipalités régionales de comté. J'insiste encore là-dessus. Cela ne concerne qu'à peu près 16% des permis de taxi actuellement. De notre point de vue, ce n'est pas le problème le plus urgent puisqu'il s'agit surtout de permis de transport par taxi, dit taxi régional, les TR. Dans ce sens-là, les trois hypothèses évoquées, qui étaient dans le programme d'action, dont l'une est le statu quo, sont envisagées sur un même pied. Encore une fois, il n'est aucunement question de forcer les MRC à exercer un nouveau pouvoir alors qu'on reconnaît nous-mêmes qu'elles ne seraient pas prêtes à l'exercer présentement. On a simplement évoqué cette dimension pour que tout le monde soit conscient que, quelque mesure qu'on envisage dans le domaine du taxi, il y a un problème de découpage des MRC par rapport au découpage des agglomérations de taxi en province et des permis de taxi régionaux.

Le deuxième commentaire concerne le financement non seulement de l'hypothèse que nous avons mise de l'avant, mais de l'offre que nous faisons de consacrer un montant pouvant aller jusqu'à 300 000 \$ pour des expériences de taxi collectif. L'objectif, ce n'est pas d'avoir 300 000 \$ pour financer un déficit d'exploitation dans le domaine du taxi. Ce qu'on s'est dit simplement - déjà, la ville de Laval nous a fait parvenir une demande dans ce sens-là ainsi que la Commission de transport de Laval - c'est la possibilité, si on veut, d'initier un certain nombre de projets de taxi collectif. Cela va prendre des études opportunes pour vivre les premières expériences. Ce qu'on s'est dit, là-dessus,

c'est qu'on serait prêt à contribuer au financement de certaines de ces études pour voir, dans un premier temps, quelles seraient les possibilités réelles.

Quant au coût de financement en général, qu'est-ce que cela a coûté aux municipalités locales jusqu'à présent, maintenant qu'elles ont le pouvoir d'autoriser un transporteur scolaire à organiser un transport en commun d'appoint? Réponse: Cela n'a rien coûté, parce que c'est un pouvoir décisionnel et le conseil municipal éclairé par ses permanents, ses fonctionnaires, peut, dans le cadre normal de ses activités, sans ajouter de poids financier, prendre une décision à ce sujet. De la même façon qu'une décision, par un conseil municipal, d'autoriser sa corporation municipale de transport à transiger avec des taxis pour faire du taxi collectif, cela ne coûte rien. Il n'y a pas de coût rattaché à cela. C'est simplement un pouvoir décisionnel. Dans ce sens-là, on ne vise nullement à envoyer des factures à qui que ce soit, mais des pouvoirs. Si c'est vrai que le taxi est un outil de transport des personnes, il doit être comme tel et il nous apparaît que, puisque les municipalités locales revendiquent justement le pouvoir, la responsabilité en matière de transport local des personnes, ce n'est que normal qu'elles puissent exercer des pouvoirs de gestion en matière de transport par taxi.

Voilà pour les deux commentaires. Ceci dit, M. le Président, j'ai l'habitude d'être franc et je vous dirai que j'espère que l'Union des municipalités régionales de comté va être ouverte, ne serait-ce, dans un premier temps, qu'à nous entendre, qu'à recevoir les gens qui ont travaillé avec moi à la préparation de ce document, parce qu'il me semble que la lecture du document de votre mémoire révèle une très mauvaise connaissance - je dois le dire, parce que je le pense - de ce que nous proposons. Je relève seulement une phrase: "Mais notre organisme s'oppose formellement à quelque transfert que ce soit de compétence de transport par taxi vers les municipalités régionales - j'ai dit ce qu'il en était - ou locales." À ce moment-là, je dis: De deux choses l'une. L'Union des municipalités régionales de comté et l'Union des municipalités du Québec représentent quand même le même monde. Quant à la définition de la problématique, l'Union des municipalités du Québec souhaite que le transport par taxi soit considéré comme un mode de transport des personnes et qu'elle puisse en assumer la gestion. Or, l'Union des municipalités régionales de comté dit: On s'oppose formellement à quelque transfert que ce soit de compétence de transport par taxi vers les municipalités locales. J'ai de la difficulté à concilier les deux points de vue et il me semble que, compte tenu que vous

représentez, somme toute, finalement, les mêmes entités, ce n'est pas une approche - je le dis comme je le pense - très dynamique. C'est simplement de dire: Non, on ne veut rien savoir, sans même avoir pris le temps de prendre connaissance de ce qui peut s'offrir comme possibilités justement en matière de technique douce de transport. Nous savons tous que le transport en commun coûte très cher. Vous voulez que cela coûte moins cher; nous aussi. Mais demander au ministère des Transports du Québec d'aller organiser, à Drummondville par exemple, un service de transport par taxi collectif, il m'apparaît que cela peut difficilement se faire, d'un point de vue central, que le niveau décisionnel le plus apte à gérer justement le taxi collectif, c'est le niveau local. Comme je le disais tantôt, en ayant à l'idée le problème de taxi régional, c'est une tout autre affaire qui ne concerne que 16% à peu près des permis. J'aimerais vous entendre là-dessus. Comment conciliez-vous cela? Vous représentez le même monde. Vous, vous dites: On ne veut aucun transfert de compétences. Par contre, l'Union des municipalités du Québec voudrait que le taxi soit inclus dans la problématique globale du transport des personnes.

**M. Moreau:** Voici. On n'a pas dit: On ne veut pas absolument dans le temps qu'il n'y ait pas de transferts. On dit: On ne veut d'aucun transfert de pouvoirs. Et c'est aussi vrai dans le domaine du transport que dans tous les autres domaines qu'on veut confier aux municipalités tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas eu une conférence provinciale-municipale sur la décentralisation. On ne veut pas se faire passer de la décentralisation goutte à goutte. Notre principe n'est pas qu'on ne veut pas gérer le taxi, pas du tout. Mais chaque fois que le gouvernement va transférer les pouvoirs aux municipalités régionales de comté comme aux municipalités locales, il va le faire sans donner des subventions.

Je voudrais relever justement, une conversation qui s'est faite, tout à l'heure, entre le président de l'UMQ et les parlementaires qui sont ici présents. On parlait de l'expérience qu'on fait dans certaines MRC avec la voirie régionale. Cela va à l'encontre du consensus gouvernement-municipalités, à savoir que chaque fois qu'un nouveau pouvoir va être transféré, ce ne sont pas des subventions statutaires ou spécialisées, des subventions particulières, ce sont des avenues fiscales distinctes et autonomes. C'est cela qu'on a demandé, c'est cela, le consensus. Là, ils ne s'attaquent pas au principe en disant: Nous autres, on va gérer les taxis. Pas du tout. Mais tant et aussi longtemps que le gouvernement et les municipalités ne se seront pas assis ensemble pour déterminer ce qu'on doit décentraliser,

ce qu'on peut décentraliser et ce qu'on veut décentraliser et le coût de la décentralisation, j'estime que c'est prématuré de le faire. Je ne parle pas là en mon nom personnel. Je parle au nom d'une vingtaine de MRC qui nous ont envoyé des mémoires dans le sens de celui-là. C'est aussi simple que cela. Moi je ne viens pas ici comme Jean-Marie Moreau. Je viens ici comme le président des MRC du Québec, pas plus que cela.

**Mme Martel (Gaétane):** Je pourrais peut-être ajouter, M. Clair, qu'on a reçu jusqu'à maintenant peut-être une trentaine de résolutions des MRC mentionnant qu'elles ne veulent pas se prononcer sur le programme comme tel tant et aussi longtemps qu'une conférence municipale-provinciale sur la décentralisation n'aura pas lieu. Ce sont les réponses qu'on a eues et on vous mentionne cela dans ce sens. C'est une résolution de notre dernier congrès annuel qui dit qu'aucun pouvoir ne doit être transféré, concernant les niveaux régional ou local, tant et aussi longtemps que la conférence municipale-provinciale n'aura pas eu lieu. Elle va avoir lieu à l'automne. D'ici là, aucun transfert de pouvoir, à quelque palier que ce soit. C'est dans ce sens que le mémoire a été fait.

**M. Moreau:** Nous autres, on n'attaque pas le principe de la responsabilité. Pas du tout.

**M. Clair:** Je pense que vous allez admettre que le mémoire reflète davantage une position de principe qu'une analyse du contenu de la proposition.

**Mme Martel:** C'est plus à cet effet qu'il a été fait. On a consulté toutes les municipalités régionales de comté jusqu'à maintenant. On a eu une trentaine de réponses écrites, beaucoup de conversations téléphoniques nous disant qu'elles vont nous envoyer leurs mémoires. Et les commentaires, comme je le mentionnais, sont qu'on ne veut pas prendre position actuellement tant et aussi longtemps que la conférence n'aura pas lieu. Nous, c'est une résolution du congrès général. Il est fait de façon générale sans entrer spécifiquement dans les propositions.

**M. Clair:** Je dois dire, là, que nous avons fait un effort d'information auprès des différents organismes: commissions de transport, communautés urbaines, pour essayer de faire une présentation. Avec l'Union des municipalités du Québec et l'Union des conseils de comté, je comprends qu'il y avait une période transitoire qui n'était pas facile, mais quant à nous, nous aurions aimé avoir l'occasion de vous expliquer davantage le contenu de la

proposition afin de s'assurer que tout le monde parle de la même chose. Je comprends que cela voudrait dire que, dans un temps à déterminer, l'Union des municipalités régionales de comté pourrait être ouverte à ce qu'une présentation soit faite pour dire: Voici ce qu'on propose, quels sont vos commentaires là-dessus?

**M. Moreau:** Très bien.

**M. Clair:** Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Hull.

**M. Rocheleau:** Merci, M. le Président. Cela confirme... Ma position est relativement la même que celle de l'Union des municipalités et celle de l'Opposition aussi qui, au mois de juin 1982, recommandait au gouvernement, plus particulièrement au ministère des Affaires municipales, un moratoire sur les responsabilités que les municipalités régionales de comté pourraient éventuellement avoir, tenant compte du fait que cela impliquait une nouvelle forme de fiscalité pour laquelle les municipalités ne connaissaient pas encore les avenues que le gouvernement allait énoncer. Dans ce sens, je pense comprendre l'ensemble des municipalités du Québec qui ne veulent pas pour autant se faire imposer de nouvelles responsabilités avant même de connaître l'efficacité du premier mandat qui leur a été confié, c'est-à-dire la préparation d'un schéma d'aménagement dans leurs municipalités régionales de comté respectives. Tenant compte du fait aussi qu'il y a quelques semaines le ministre des Affaires municipales semblait dire que cela allait pour le mieux dans le meilleur des mondes dans la création des municipalités régionales de comté, nous en avons rencontré plusieurs depuis quelques mois. Dans plusieurs cas, on ne s'est pas encore entendu sur la délimitation territoriale d'une municipalité régionale de comté, et on a vu dans plusieurs cas l'imposition par le ministère des Affaires municipales d'une délimitation. Une fois les municipalités régionales de comté créées, elles ont un premier mandat, soit d'établir un schéma d'aménagement. Il y aura sûrement la conférence provinciale-municipale qui permettra peut-être une évolution plus approfondie dans les responsabilités qui pourront être dévolues à ce moment-là, tenant compte des transferts de fiscalité qui pourront se joindre à ces nouvelles responsabilités. Je pense que les deux unions, dans ce sens, ne ferment pas la porte, mais veulent suivre le processus normal de la création des municipalités régionales de comté. Peut-être que M. le président pourrait simplement me confirmer si c'est

cela, en fait, par étapes, et, une fois les étapes franchies, on verra s'il y a autre chose à faire.

**M. Moreau:** Je pense bien, M. le Président, si vous me permettez seulement une intervention, que l'implantation et l'étude du schéma d'aménagement, c'est déjà une procédure très compliquée, très complexe, très difficile et qui, dans certaines régions, va provoquer aussi des déchirements. Je ne pense pas que ce soit le temps - à mon sens, remarquez bien, bien humblement - d'arriver avec de nouvelles responsabilités, de créer des responsabilités et d'établir une certaine anarchie dans l'administration immédiate au niveau régional. Je pense que c'est bien important. Quand on parle - si vous me permettez, bien humblement, ce n'était pas dans le sens de tirer sur qui que ce soit - des MRC - et je dis cela au nom des MRC, des municipalités que je représente, qui demandent des responsabilités et des projets pilotes - je vous dirai que ces gens n'aident pas - vous pourrez le leur dire aussi - le consensus qui a été établi par toutes les municipalités du Québec, à savoir qu'il n'y aurait pas de nouvelles responsabilités sans de nouvelles avenues fiscales distinctes et autonomes. Mais là, on veut administrer un budget du gouvernement. Où est l'autonomie là-dedans? Il n'y en a pas. Malheureusement, il n'y en a pas et il n'y en aura pas si cela reste ainsi. Il est essentiel, si on veut vraiment que les municipalités soient autre chose que des coupeuses de ruban, des percepteurs de l'État et des gens qui jouent un rôle symbolique, qu'on leur accorde, autant que faire se peut, parce que les municipalités, ce sont tout de même les créatures des gouvernements des provinces, je le spécifie bien particulièrement, et, à ce moment, c'est bien clair qu'il y a une certaine allégeance des municipalités vis-à-vis du gouvernement, mais, si on parle d'autonomie, si on parle de démocratie locale, il est essentiel que, quand les municipalités assumeront des pouvoirs, elles aient aussi des avenues de financement autonome; c'est très important.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien, alors...

**M. Rocheleau:** Il y avait un autre point relativement important qui était inscrit dans le mémoire, à la page 4: la surveillance des règlements. Vous avez mentionné tantôt que, si on se réfère au programme de réforme, les petites municipalités de 5000 habitants et moins - donc non assujetties à la loi 48 sur la police - devront, dans les circonstances, conclure une entente avec une municipalité voisine. Est-ce que l'intervention que l'Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec a faite

auprès du ministère de la Justice a été reçue, accueillie et considérée jusqu'à maintenant?

**M. Moreau:** Il y a eu un colloque qui a été tenu il y a environ quinze jours et il y a un comité qui est formé présentement, mais dont la prochaine assemblée aura lieu samedi prochain. Alors, il n'y a pas encore eu d'échanges directs avec le ministre; j'espère qu'il y en aura, et de bons.

**Le Président (M. Brouillet):** Pour terminer, M. le ministre.

**M. Clair:** Une toute dernière question que d'ailleurs j'aurais aimé poser au président de l'UMQ tantôt et que j'ai oubliée.

En conclusion du mémoire de l'Union des municipalités régionales de comté, on dit: "Il est évident qu'il subsiste certains malaises au sein de l'entreprise du taxi au Québec." C'est un constat. Par ailleurs, je pense que tout le monde s'entend pour dire que le taxi c'est du transport local, très majoritairement, et que, en conséquence, au moins une partie sinon la totalité des pouvoirs de gestion doit appartenir aux autorités locales.

En attendant la conférence provinciale-municipale sur la décentralisation, on va continuer à travailler quant à nous. Si vous constatez qu'il y a un problème dans le taxi - nous on le constate aussi - si vous constatez qu'il y a une partie de la gestion du transport par taxi qui est de responsabilité municipale, va-t-on pouvoir compter sur l'appui de l'Union des municipalités régionales de comté pour nous aider à résoudre ces problèmes dans la mesure des responsabilités qu'elle considérera les siennes en matière de transport des personnes?

**M. Moreau:** M. le Président, ce n'est peut-être pas mentionné dans notre mémoire, mais, implicitement l'Union des municipalités régionales de comté, comme l'ancienne Union des conseils de comté du Québec, a toujours collaboré avec le gouvernement pour autant que les intérêts de chacun étaient protégés. Cela demeure encore notre ligne de conduite.

**M. Clair:** Je vous remercie. M. le Président, je veux tout simplement terminer en remerciant M. Moreau et la dame qui l'accompagne d'être venus répondre à nos questions ce matin et nous présenter leur mémoire.

**M. Moreau:** Merci.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci bien, monsieur.

Maintenant, nous allons entendre les

représentants du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal.

**M. Bissonnet:** Je pense qu'ils ne sont pas là, à cause du mauvais temps. On pourrait peut-être passer au mémoire suivant et les rappeler par la suite.

**Le Président (M. Brouillet):** Effectivement, ils ne sont pas là. Alors, nous allons...

**M. Bissonnet:** M. le Président...

**Le Président (M. Brouillet):** Oui.

**M. Bissonnet:** ...allez-vous rappeler le rassemblement dans une phase ultérieure de la journée?

**Le Président (M. Brouillet):** Oui.

**M. Bissonnet:** Parfait.

**M. Clair:** Aujourd'hui?

**Le Président (M. Brouillet):** Oui, aujourd'hui, nous allons essayer de...

**M. Bissonnet:** C'est à cause du temps, mais ils sont probablement en route.

**M. Clair:** Probablement.

**Le Président (M. Brouillet):** Nous allons passer au mémoire suivant; nous allons entendre les représentants de la Ligue de taxis de Sorel. Je demande au représentant de bien vouloir s'identifier, s'il vous plaît.

#### Ligue de taxis de Sorel

**M. Saint-Jacques (Marcel):** M. le Président, mon nom est Marcel Saint-Jacques, président de la Ligue de taxis de Sorel.

Notre mémoire n'est pas tellement long. Voici quelques suggestions: Premièrement, service aux compagnies, avec contrat, pour voyages à l'extérieur dans n'importe quelle agglomération de la province. Par exemple, pour la compagnie qui nous a octroyé le contrat, prendre des clients dans une agglomération autre que la nôtre pour les conduire dans une autre agglomération.

Deuxièmement, dans l'agglomération A-16, nous demandons que le tarif de taxi ne soit pas changé pour au moins deux ans.

Troisièmement, faire respecter les tarifs établis par la Commission des transports, c'est-à-dire le compteur dans l'agglomération et le tarif établi de 0,60 \$ le kilomètre pour les voyages à l'extérieur.

Quatrièmement, abolition du péage à certaines compagnies pour l'obtention de

concessions.

Cinquièmement, possibilité de faire diminuer le taux des primes d'assurances dans notre agglomération où il y a très peu d'accidents, comparativement à d'autres villes. C'est tout, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien. C'est précis et concis. Je pense que le ministre aurait peut-être quelques questions à vous poser.

**M. Clair:** Oui. Je voudrais remercier le président de la Ligue de taxis de Sorel, A-16, d'être venu nous faire part de certaines suggestions concernant le domaine du taxi.

J'aurais une question à poser concernant le troisième point que vous évoquez: possibilité que nous avons pour faire respecter les tarifs établis par la Commission des transports, c'est-à-dire le compteur en agglomération et tarif établi à 0,60 \$ le kilomètre pour les voyages à l'extérieur. Je dois vous avouer que je ne comprends pas très bien le sens de cette suggestion ou de cette demande. Que proposez-vous là-dessus?

**M. Saint-Jacques:** Nous avons deux compagnies et il y en a qui ont des tarifs en bas du taux régulier, c'est-à-dire qu'au lieu de vérifier si c'est 0,60 \$ le kilomètre, ils vont partir plus bas. Je ne sais pas si c'est à l'encontre du règlement, ce système. C'est établi à 0,60 \$ le kilomètre pour les voyages extérieurs.

**M. Clair:** Il y aurait non respect de la tarification dans certains cas. Maintenant, au premier point, vous demandez la possibilité pour l'association de services, de prendre des clients dans une agglomération autre que la vôtre pour les conduire dans une autre agglomération. Est-ce basé sur une expérience vécue présentement? Quel est le sens exact de cette demande?

**M. Saint-Jacques:** Cela a déjà été fait. C'est contre la loi un peu. Si c'est possible de l'organiser autrement. Je ne sais pas si le gouvernement peut résoudre le problème. Présentement, je sais que nous ne pouvons pas prendre un client dans une agglomération et le transférer dans une agglomération autre que la nôtre.

**M. Clair:** À Sorel, il n'y a qu'une agglomération de taxis?

**M. Saint-Jacques:** Oui, c'est A-16.

**M. Clair:** C'est A-16. Je ne vois pas très bien le but de votre demande de pouvoir prendre quelqu'un dans l'agglomération voisine, est-ce parce que c'est loin?

**M. Saint-Jacques:** M. le ministre, si on

a un contrat avec une compagnie, qu'on s'en va à Ottawa ou à Hull et que celle-ci nous donne un colis quelconque pour transporter dans une autre agglomération que la nôtre, est-ce possible d'avoir un règlement là-dessus?

**M. Clair:** Dans le fond, cela ne conduirait-il pas à l'abolition des agglomérations purement et simplement, si tout le monde peut prendre n'importe qui n'importe où et le conduire n'importe où?

**M. Saint-Jacques:** C'est une demande qu'on suggère. Je ne sais pas si c'est possible que cela se réalise.

**M. Clair:** Est-ce que l'objectif serait de pouvoir faire du transport à contrat?

**M. Saint-Jacques:** Oui, c'est justement. C'est du transport à contrat. C'est un peu ce qui est mentionné.

**M. Clair:** Vous en avez déjà fait à Sorel, mais vous avez été arrêtés à cause de...

**M. Saint-Jacques:** Il s'en est déjà fait à Sorel...

**M. Clair:** Pardon?

**M. Saint-Jacques:** Il s'en est peut-être déjà fait à Sorel. Je ne veux pas m'embarquer dans n'importe quoi. Il semble que cela se soit déjà fait et que des compagnies veulent le faire.

**M. Clair:** Ce serait, quant à vous, une avenue intéressante que de pouvoir ouvrir là-dessus.

**M. Saint-Jacques:** Oui, il me semble.

**M. Clair:** D'accord. C'est une des avenues qu'on propose pour élargir le marché traditionnel, soit de pouvoir faire du taxi à contrat. Maintenant, il faudra examiner encore plus attentivement le sens de votre demande, à savoir si, pour le taxi à contrat, vous pourriez solliciter même à l'extérieur de votre agglomération. On va étudier cela attentivement.

Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** Je vous remercie pour le mémoire que vous avez présenté à cette commission parlementaire. Quand vous parlez de l'abolition du péage pour certaines concessions, est-ce que ce sont des concessions gouvernementales ou des concessions privées, accordées par des

entreprises privées? Avez-vous, actuellement, à la ligue A-16, des concessions?

**M. Saint-Jacques:** Oui, il y a quelques concessions privées qu'on paie. Nous sommes deux compagnies à se lancer la balle. Chez nous, il y a la compagnie Radio Taxi Royal Inc., et la Coop.

**M. Bissonnet:** Vous vous faites la lutte pour avoir des concessions privées.

**M. Saint-Jacques:** Oui, c'est celui qui paie le plus et c'est un "tirailage".

**M. Bissonnet:** C'est surtout par téléphone et non pas par stationnement à un poste. Ce sont des concessions qui appellent directement à vos compagnies qui sont à Sorel.

**M. Saint-Jacques:** C'est cela.

**M. Bissonnet:** Quant à l'agglomération, si un client vous appelle d'une autre agglomération que la zone A-16, je crois qu'ils ont le droit d'y aller. C'est sur appel.

**M. Clair:** C'est le transport à contrat.

**M. Bissonnet:** Un transport à contrat, c'est autre chose. Mais il faudrait regarder cet aspect. Évidemment, il faut respecter les agglomérations.

Je n'ai pas d'autres questions. Merci.

**Le Président (M. Brouillet):** D'autres questions? Nous vous remercions.

**M. Saint-Jacques:** Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Est-ce que la Communauté urbaine de Montréal...

**Une voix:** Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM).

**Le Président (M. Brouillet):** Vous êtes les représentants. Nous allons entendre les représentants du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM). Je demanderais au porte-parole de s'identifier et de nous présenter la personne qui l'accompagne.

#### RCM de Montréal

**M. Doré (Jean):** Avec plaisir, M. le Président. Je m'appelle Jean Doré. Je suis président du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal. M'accompagne, ce matin, M. Jean-Robert Choquette, du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal.

J'aimerais d'abord m'excuser de n'avoir

pu être à l'heure fixée, mais vous comprendrez que les conditions de transport étant ce qu'elles sont, cela nous a pris quatre heures et demie, par auto, pour nous rendre jusqu'ici. Peut-être aurions-nous dû utiliser le transport en commun.

Cela dit, M. le Président, je voudrais dans un premier temps, situer le cadre général du mémoire que nous présentons ce matin en disant que, pour le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, le taxi n'est pas uniquement - je dis bien uniquement - une question d'affaires ou une question à incidence économique, mais c'est aussi - cela devrait être considéré comme tel - un service public rendu par des professionnels de transport collectif. Si bien que, quant à nous, la dimension du transport collectif qui doit s'insérer dans l'étude de la problématique du taxi nous apparaît importante. À cet égard, la trame de fond du document préparé par le ministère des Transports, voulant remettre certaines responsabilités de contrôle de l'industrie du taxi aux communautés locales ou régionales qui s'inscrivent aussi dans le cadre de la réforme, de la décentralisation et du contrôle par les élus locaux sur le transport collectif, nous semble être une position qui réponde, à tout le moins pour ce qui est des Montréalais et des Montréalaises, aux besoins de la région de Montréal et, je pense, pour l'essentiel, aux besoins de l'ensemble des citoyens du Québec.

Cela dit, le mémoire qu'on vous présente ce matin porte plus particulièrement sur deux aspects qui nous intéressent et qui s'inscrivent aussi dans la problématique qui apparaît au document du ministère des Transports, soit de se préoccuper de la rentabilité économique de l'industrie du taxi. À cet égard, on porte plus particulièrement notre attention sur deux avenues possibles pour rentabiliser l'industrie et mieux répondre à la problématique du transport collectif. La première est, bien sûr, l'utilisation du taxi comme moyen alternatif ou dans la forme qu'on appelle généralement le taxi dit collectif, qui peut devenir un complément utile aux services actuels d'autobus et de métro. La deuxième est l'utilisation du taxi comme moyen de transport adapté à certaines catégories de personnes handicapées.

(12 heures)

On connaît les difficultés, particulièrement dans la région de Montréal, de l'industrie du taxi. Il nous apparaît évident que les coûts sans cesse croissants de l'achat des véhicules, les coûts de l'essence obligent de plus en plus l'industrie à repenser ses modes traditionnels d'exploitation. En ce sens, l'intégration du taxi aux services de transport en commun nous semble susceptible d'apporter une vigueur nouvelle à cette industrie et aussi

d'améliorer sensiblement la qualité et l'accessibilité du transport en commun, particulièrement dans les situations suivantes: Je fais référence en particulier à la page 5 de notre mémoire. Dans un premier temps, le taxi collectif pourrait être utilisé à titre de complément aux services d'autobus sur certains axes linéaires fixes. Il ne s'agit pas, dans ce cas, de remplacer les services d'autobus déjà existants sur ces axes, mais plutôt de réduire les besoins d'utilisation de ces véhicules coûteux à opérer à l'extérieur des heures de pointe. Cette expérience aurait été tentée avec succès dans certaines villes de l'Allemagne de l'Ouest, particulièrement des villes comme Francfort et Hambourg, et, semble-t-il, avec un succès relativement certain.

La deuxième voie possible dans la problématique de l'utilisation du taxi dans le domaine du transport collectif est l'utilisation du taxi pour desservir de nouveaux circuits sur certaines rues, dans des parties entières de quartier - évidemment, on parle de la région de Montréal et de Montréal plus particulièrement - qui sont à toutes fins utiles, mal ou peu desservies actuellement. Les politiques de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal privilégient actuellement le métro au détriment parfois de zones résidentielles complètes. L'exemple de Westmount est à cet égard assez significatif. Il n'y existe pratiquement plus de services sur les axes nord-sud, mais essentiellement sur les axes est-ouest pour alimenter les stations de métro.

Troisième voie possible, le taxi peut également être un substitut à l'autobus dans des zones à densité faible de population. On pense en particulier au West Island de Montréal, toute la partie ouest de l'île. Le taxi pourrait alors servir à transporter ces résidents vers les têtes de pont du métro, avec correspondance. On pourrait éventuellement éviter ainsi de mettre sur pied des circuits d'autobus qui sont trop dispendieux par rapport à l'achalandage. On favoriserait du même coup l'utilisation du transport en commun plutôt que du véhicule privé et on décongestionnerait d'autant le centre-ville de Montréal. Des expériences positives ont été réalisées à Norfolk, à la Nouvelle-Orléans aux États-Unis et, plus près de nous, à Peterborough en Ontario.

Enfin, le taxi collectif pourrait être utilisé avec avantage la nuit alors que le volume de passagers ne justifie pas un service d'autobus régulier et soutenu, particulièrement entre 1 heure et 6 heures du matin.

Voilà autant d'avenues qu'il nous semble important d'explorer et sur lesquelles l'expérience américaine est très riche en enseignement, particulièrement dans des villes comme San Francisco, Pittsburgh,

Chattanooga, Atlantic City, San Diego et aussi à Porto Rico où on a déjà mis en oeuvre certaines de ces mesures et l'évaluation qui en a été faite par le ministère américain des Transports se révèle non seulement positive, mais extrêmement profitable à la fois pour l'industrie du taxi et aussi pour l'amélioration de la qualité du transport collectif.

Bien sûr, certaines mesures devraient être prises pour favoriser l'intégration du taxi au transport en commun. La première s'impose de soi, c'est une plus grande flexibilité dans les divers types de tarification. À San Diego, par exemple, le chauffeur de taxi peut opérer dans une même journée sur trois bases de tarification différentes. Il peut utiliser le système actuel de compteur pour le transport individuel exclusif. Il peut choisir de desservir des clients réguliers sur la base d'un forfait par capita, ou encore il peut opter pour un circuit linéaire fixe, de type taxi collectif, tarif établi sur la base des zones traversées. À Washington, on a, à la suite de la crise du pétrole, introduit le taxi collectif sur la base aussi d'une tarification par zone traversée.

La CTCUM devra éventuellement intégrer des voitures-taxis à sa flotte de véhicules et même employer certains chauffeurs dans le cas des circuits sur les axes fixes. Un système de tarification équitable devra être proposé pour les usagers avec correspondance au réseau régulier de transport en commun. C'est ce qui existe à San Diego et à Washington en particulier. L'état de la technologie permet maintenant de facilement fabriquer des compteurs qui peuvent enregistrer simultanément les coûts de cinq courses différentes à des tarifications différentes.

L'intégration du taxi au transport en commun ne se fera pas sans créer certaines difficultés, on en est parfaitement conscient, en relation avec les conventions collectives existantes à la CTCUM, particulièrement dans le cas du transport adapté aux personnes handicapées, dont je vais vous entretenir dans quelques instants. Mais nous croyons, au RCM, qu'il devrait être possible d'en arriver à une entente avec les syndicats si la volonté politique de rechercher un tel arrangement existe vraiment. L'amélioration du service peut se réaliser, quant à nous, sans entraîner nécessairement de mises à pied.

La deuxième avenue qu'on explore dans notre mémoire, M. le Président - et qui nous semble extrêmement importante - est l'utilisation du taxi pour le transport adapté aux personnes handicapées. J'avais déjà eu l'occasion, pendant la campagne électorale, de faire état de l'utilisation possible du taxi pour ce mode de transport et on avait pris l'engagement de venir faire ces représentations devant la commission. C'est

un des motifs qui nous amènent à être devant vous aujourd'hui.

On connaît l'évolution assez rapide du transport adapté. Il y a eu, bien sûr, l'adoption de l'article 102 de la Loi sur les droits des handicapés qui a conféré à la CTCUM le pouvoir de fournir à l'intérieur de la communauté un service de transport spécial. L'entrée en vigueur de l'article 67 de la même loi assurait l'exercice des droits des personnes handicapées. L'article obligeait les organismes publics de transport à préparer un plan de développement et à le faire approuver dans l'année par le ministère des Transports. Enfin, en avril 1980, la CTCUM a pris en charge le transport adapté en se substituant au service existant, le service de minibus Forest, un organisme sans but lucratif géré par des handicapés.

La CTCUM possède actuellement une flotte totale d'environ 40 véhicules. L'achalandage, selon des chiffres obtenus, serait de l'ordre de 700 personnes par jour en semaine et de 300 personnes par jour en week-end. La clientèle est composée de handicapés physiques, dont 55% sont en fauteuil roulant, 10% en fauteuil électrique et environ 45% sont des personnes ambulatoires qui éprouvent des difficultés de déplacement. Les priorités de déplacement sont de l'ordre de 55% pour le travail, 35% pour les études, 7% pour les raisons de santé et 3% pour le sport et les loisirs.

Le coût du service est estimé à environ 25 \$ par déplacement, 75% subventionnés par le ministère des Transports, 20% défrayés par la CTCUM et 5% par l'utilisateur, ce qui correspond au tarif habituel du coût du transport à Montréal. Les conditions d'admissibilité sont les suivantes: il faut être résident de la Communauté urbaine de Montréal, être affligé d'un handicap permanent, être dans l'incapacité d'utiliser le métro ou l'autobus. Si la personne handicapée est une handicapée ambulatoire, elle doit obtenir un certificat médical décrivant son handicap et attestant qu'elle ne peut utiliser le système de transport régulier.

Cependant, M. le Président, la réforme a entraîné de multiples problèmes. D'une part, le coût de fonctionnement est relativement élevé, soit environ 25 \$ par déplacement par personne, en moyenne. Deuxièmement, il n'existe pas de mobilité interrives. Un résident de Laval ou de Longueuil ne peut utiliser les services du transport adapté de la CTCUM lorsqu'il est sur l'île et vice versa. Un résident de la CUM ne peut se faire conduire à Laval ou à Longueuil. Il n'y a présentement aucune représentation des usagers au comité d'exploitation, comité formé pour l'examen des problèmes encourus et des solutions à apporter. En fait, il serait surprenant qu'il y en ait pour les personnes adaptées, puisqu'il n'y en a jamais eu à la CTCUM pour

quelque forme de représentation des usagers.

Finalement, seulement une personne sur deux peut actuellement bénéficier des services de transport adapté offert par la CTCUM. Les handicapés mentaux, les obèses ayant des difficultés de déplacement, par exemple, les handicapés visuels sont exclus du service. Ils apparaissent sur une liste d'attente et il est impossible pour l'instant de prévoir le moment de leur inclusion dans le service. La CTCUM est très lente à effectuer des modifications à ses véhicules ou à faire l'achat de nouveaux véhicules. Enfin, l'administration du service est inutilement lourde: l'obligation pour la personne handicapée de réserver les services d'un véhicule 24 heures à l'avance en semaine; surcharge des circuits téléphoniques, d'où difficultés et délais d'obtention de communication avec le service. Vous pouvez vous imaginer, M. le Président, madame et messieurs les députés, que ce problème peut être décuplé pour les handicapés au niveau des membres supérieurs, bras et mains, lorsqu'ils doivent recomposer quinze fois ou vingt fois dans une journée le numéro de téléphone pour obtenir le service et se faire dire, à 16 heures, qu'on ne peut pas avoir le service parce qu'on a réservé en retard pour le lendemain et que cela ira au surlendemain. C'est manifestement un service qui ne répond pas aux besoins de personnes qui n'ont pas d'autre moyen de se véhiculer que le transport adapté.

C'est pourquoi, dans les éléments de solution que l'on suggère à la commission, il nous semble que, d'une part, la participation des usagers handicapés aux décisions relatives au transport adapté devrait être un objectif prioritaire à atteindre. On croit qu'au moins un représentant des usagers du transport adapté devrait siéger au comité d'exploitation de la CTCUM. À tout le moins, si cette formule n'était pas retenue, nous favoriserions, au minimum, la création, à la CTCUM, d'un comité consultatif d'orientation formé principalement d'usagers du transport adapté. Ainsi les décisions prises relativement à ce mode de transport pourraient davantage correspondre aux besoins réels exprimés par les personnes handicapées qui nous semblent être les meilleurs juges en la matière.

L'intégration des services de transport adapté, en deuxième lieu, entre les différents territoires de la région métropolitaine, doit être poursuivie. À l'instar de la CTRSM et de la CTL, qui conduisent déjà, elles, les handicapés de leur territoire sur le territoire de la CUM - et ce pour le double du tarif habituellement exigé - on ne voit absolument pas pourquoi la CTCUM devrait exclure la possibilité de faire la même chose, c'est-à-dire de conduire des résidents de la Communauté urbaine de Montréal sur les rives sud et nord aux mêmes conditions

tarifaires que la CTRSM ou de la CTL.

Une plus grande concertation entre les commissions régionales de transport devrait permettre relativement facilement aux personnes de bénéficier des services de transport adapté.

Enfin, l'utilisation des voitures-taxis, subventionnées pour le transport de certaines catégories de personnes handicapées permettrait d'améliorer substantiellement la situation. Selon cette formule le propriétaire d'une flotte de taxis agit comme contractant et est subventionné par le ministère des Transports et par l'organisme de transport régional. Le tarif payé par l'usager est l'équivalent du tarif payé par l'usager du transport en commun.

Les avantages de la formule sont multiples. Premièrement, une baisse du coût de revient, des frais d'administration, d'achat et d'entretien des véhicules qui sont, bien sûr, à la charge des propriétaires de taxi. Les véhicules utilisés pour le transport des personnes handicapées sont les mêmes que ceux utilisés pour le service habituel aux citoyens et citoyennes de la région, par opposition aux véhicules de la CTCUM qui, bien sûr, sont munis d'équipement sophistiqué et généralement acquis à fort prix. Le coût de revient de ce service, selon l'expérience de la ville de Québec, est presque deux fois moins élevé que le coût de transport adapté actuellement à la CTCUM. Surtout, un autre avantage, une plus grande accessibilité du service. Selon la formule actuelle, seuls certains handicapés physiques peuvent bénéficier du service de la CTCUM. Le transport adapté par taxi bénéficiera à la clientèle exclue actuellement du transport adapté par minibus. On pense particulièrement aux handicapés mentaux, visuels et handicapés temporaires.

De plus, une large clientèle du transport adapté actuel, des handicapés ambulatoires ou capables d'effectuer un transport de la chaise roulante à un siège d'auto, pourrait utiliser avec avantage le transport par taxi. Cette solution permettrait d'alléger les services administratifs de la CTCUM, qui pourra alors répondre à un plus grand nombre de demandes provenant de handicapés ayant expressément besoin d'un véhicule spécialement adapté pour se déplacer. On pense en particulier aux handicapés qui se déplacent sur civière ou à l'aide de fauteuil électrique.

Enfin, plus grande souplesse aussi. La rapidité et la fiabilité des services offerts par les entreprises de taxi, la possibilité d'effectuer des déplacements interrives sont autant d'avantages qui profiteront à la personne handicapée pouvant utiliser ce service non ou moins bureaucratisé. De plus, et c'est là un fait non négligeable, les entreprises de taxi offrent leurs services 24 heures sur 24, augmentant ainsi la

disponibilité par rapport au service de minibus actuel.

Par ailleurs, l'allègement des services de la CTCUM permettra à cette dernière d'offrir un service amélioré et une rapidité accrue aux handicapés obligés d'utiliser le minibus.

En terminant, je souligne que c'est une façon d'augmenter la rentabilité de l'industrie du taxi qui, particulièrement dans la région de Montréal, à cause du trop grand nombre de permis qui y existent et qui découlent de la période d'avant 1973, fait qu'actuellement un bon nombre de chauffeurs de taxi et de travailleurs de l'industrie du taxi n'arrivent pas à joindre les deux bouts et que c'est une avenue possible pour augmenter la rentabilité de cette industrie.

Je termine, M. le Président, en disant que ces nouvelles avenues ne pourront voir le jour - c'est-à-dire la conception et l'utilisation du taxi comme mode collectif de transport - si on n'assiste pas à un changement substantiel d'attitude de la part de l'administration actuelle de la CTCUM à l'égard du public en général et de certaines catégories d'usagers en particulier. Le RCM croit que les usagers doivent trouver leur place au sein de la CTCUM, si on veut s'assurer que cette dernière réponde véritablement aux attentes du milieu.

Les usagers devraient pouvoir avoir accès à l'information, à la documentation disponible quant aux études faites par la CTCUM sur les horaires et les trajets. Il est absolument anormal que la pierre angulaire de l'élaboration d'une politique de transport en commun dans une ville comme la ville de Montréal, qui sont les études "origine-destination", demeurent des documents secrets qui ne peuvent pas être consultés par les organisations intéressées par les problèmes de transport de Montréal, qu'on ne puisse pas normalement pouvoir être capables de nous y pencher et de voir si les choix faits par la CTCUM sont les meilleurs dans les circonstances ou encore de proposer d'autres solutions qui pourraient bonifier la qualité du service.

(12 h 15)

Les usagers devraient être consultés sur les changements apportés aux divers circuits d'autobus. Vous savez, des villes comme Los Angeles, qui ne sont quand même pas des petites agglomérations, mais de très vastes agglomérations, ont intégré des processus de consultations obligatoires, préalables au changement des lignes d'autobus, au changement de l'emplacement de certaines stations ou, dans le cas de construction de nouvelles lignes, soit de métro de surface, particulièrement de trains de surface, la localisation des éventuelles stations. On sait qu'à Montréal, l'élaboration du réseau de métro, la localisation de certaines stations a été beaucoup plus l'objet de pressions

occultes que de discussions publiques. On peut penser en particulier à la station Namur qu'on a construite plus particulièrement pour supposément répondre à un besoin d'un éventuel projet domiciliaire d'une certaine corporation bien connue et qui, finalement, force la plupart des usagers à marcher un demi-mille de plus pour avoir accès à la station. S'il y avait eu consultation publique, ce n'est vraisemblablement pas dans ce coin qu'elle aurait été établie. Si c'est vrai pour la localisation des stations de métro, c'est vrai aussi normalement pour les consultations qui devraient être préalables à des changements de ligne d'autobus qui affectent la qualité du service et les services aux usagers. Ce qui est valable pour Los Angeles, quant à nous, devrait l'être pour Montréal.

En résumé, le RCM conçoit l'utilisation des voitures-taxis comme un ajout nécessaire afin d'augmenter la qualité du service de transport en commun à Montréal. Une étude réalisée par le service américain du transport, en fait, le US Department of Transport, à l'occasion de la tenue, en mai 1980, à Kansas City, d'une conférence nationale sur les voies de renouveau de l'industrie du taxi, concluait - vous m'excuserez de citer la conclusion en anglais, mais il me semble qu'elle est pertinente dans l'étude que vous faites de la situation: "A close examination of the situation in many cities may reveal that using taxicabs for some transit services is more cost-effective and less difficult than policymakers currently believe." Bien sûr, il faut faire un certain effort d'imagination. Il faut sortir des sentiers battus. Il me semble, relativement à ces expériences nord-américaines qui sont parfaitement adaptées à la réalité québécoise dans bien des cas sur le plan des questions de transport, qu'il serait relativement possible d'explorer ces nouvelles avenues.

Dans certaines conditions, l'utilisation du taxi devrait permettre de diminuer les frais d'exploitation. Dans le cas du transport des personnes handicapées, elle corrigera une situation jugée inacceptable par tous les organismes concernées et, bien sûr, par le RCM.

Ces nouvelles avenues interrogent finalement la volonté réelle de l'administration actuelle de tenir compte de l'expression des besoins formulée par les usagers.

M. le Président, je termine là-dessus, en ajoutant cet élément que, bien sûr, ce que nous mettons de l'avant et les réformes proposées que l'on suggère d'aborder autour de la CUM et de la CTCUM devront être effectuées en collaboration étroite avec le milieu du taxi. On pense très sincèrement que ce que l'on met de l'avant et les autres avenues possibles qu'on peut explorer devraient normalement répondre à la fois aux

besoins de la population pour augmenter la qualité du service et répondre aux besoins de l'industrie du taxi de rentabiliser l'industrie qui en a besoin. C'est là l'essentiel des propos que je voulais vous livrer ce matin. Je suis évidemment disponible pour répondre à des questions s'il y en avait.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci, M. Doré.

M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, d'abord quelques mots pour remercier M. Doré, président du RCM, d'être venu nous livrer le point de vue du RCM sur le document qui a été déposé en août dernier, "De nouvelles avenues pour le taxi", et dire qu'on comprend bien le retard à cause de la température aujourd'hui.

M. le Président, deux grands traits, deux grandes conclusions se dégagent de ce mémoire présenté par le RCM. Le premier, c'est d'abord un appui, une volonté ferme d'aller vers de nouvelles avenues, une prise de position très claire et nette en faveur de l'ouverture de nouvelles avenues pour le taxi. Deuxièmement, un jugement très sévère porté sur la CTCUM, notamment au niveau de l'organisation du transport des personnes handicapées.

Juste quelques chiffres qui peuvent intéresser les membres de la commission, en termes de budget, sur le nombre de déplacements et le coût unitaire des déplacements sur le territoire de la CTCUM. Le budget de 1981, 3 300 000 \$; en 1982, non encore certifié, l'année vient juste de se terminer, 6 900 000 \$; en 1983, les prévisions sont de l'ordre de 7 400 000 \$. Le nombre de déplacements: en 1981, 135 500 déplacements; en 1982, 255 000 déplacements. On verra pour l'année 1983 ce que cela donnera.

En ce qui concerne le coût unitaire des déplacements pour 1982, le chiffre est légèrement plus élevé que celui cité par le RCM. En fait, le coût unitaire du déplacement, en termes de transport adapté aux personnes handicapées, c'est 27 \$ le déplacement. C'est encore légèrement plus élevé.

Voilà, M. le Président, les deux grandes conclusions qui se dégagent: d'une part, une prise de position en faveur de l'ouverture de nouvelles avenues qui recourent sensiblement les avenues qui étaient proposées par le ministère des Transports; deuxièmement, des commentaires concernant en particulier le transport des personnes handicapées, souhaitant qu'à la mesure de l'expérience qu'on a vécue à Québec, le taxi soit davantage impliqué dans le transport des personnes handicapées.

Là-dessus, je dirai que notre intérêt est réel relativement à l'ouverture de ce

nouveau marché en même temps que ce nouveau service, le transport des personnes handicapées. Je vous cite simplement quelques phrases d'un document d'analyse interne du ministère des Transports: "L'expérience entreprise par la corporation Transport adapté du Québec métro Inc. est très révélatrice quant aux possibilités, au potentiel qui est offert par le taxi. Actuellement, les deux tiers des déplacements effectués par cet organisme pour le transport des personnes handicapées sont assurés par des véhicules-taxis. Le coût moyen de ces déplacements est d'environ 65% moindre que le coût moyen des déplacements par véhicule spécialisé. À la suite de cette expérience, le pourcentage de déplacements non desservis est passé de 9% en 1981 à 0%, à toutes fins utiles, en 1982. D'un autre côté, ce programme assure à l'industrie du taxi des revenus de l'ordre de 250 000 \$ pour l'année 1983, ce qui constitue, il va sans dire, un apport substantiel dans le contexte actuel de cette industrie."

Je pense qu'à partir de ces éléments, on peut voir à quel point il est vrai qu'il peut y avoir un intérêt pour tout le monde, pour la collectivité dans son ensemble, d'ouvrir réellement cette possibilité, d'élargir cette possibilité de l'utilisation du taxi pour le transport adapté.

M. le Président, on ne se chicanera pas sur les objectifs d'ouvrir de nouveaux marchés puisque, à quelque différence près, le mémoire propose d'aller dans le sens qu'on proposait d'aller concernant les nouvelles avenues.

Cependant, une question se pose: De qui devrait relever l'autorité pour mettre en place les nouvelles avenues, que ce soit en termes de transport adapté, que ce soit en termes de taxi collectif, comme substitut ou complément au transport en commun? Est-ce que cela devrait relever de la CTCUM? Est-ce que cela devrait relever directement de la Communauté urbaine de Montréal? Quelle est votre opinion sur cette question? En étant conscient du jugement sévère que vous portez à l'égard de la CTCUM, je pense que c'est important pour nous de connaître votre point de vue, à savoir qui devrait assumer l'autorité pour la mise en place des nouvelles avenues pour le taxi.

**M. Doré:** M. le ministre, vous avez à peu près deviné ma pensée. C'est clair qu'on porte un jugement assez sévère sur la CTCUM et ce genre d'administration. Il est fondé sur la base de l'évolution de cette commission au cours des dernières années et je pense qu'il est nettement juste. Je vais vous donner un exemple.

Il m'apparaît absolument aberrant que le président de la CTCUM n'ait jamais, publiquement à tout le moins - il l'a peut-

être fait privément, mais, encore là, à ma connaissance, après avoir vérifié, je ne pense que cela ait été fait - fait pression sur les municipalités de la ville de Montréal et la ville de Montréal elle-même pour aménager des voies réservées aux autobus afin d'augmenter l'efficacité du transport à Montréal, afin d'inciter davantage les citoyens à utiliser le transport en commun plutôt que des véhicules privés, décongestionnant d'autant le centre-ville, et permettre éventuellement que les voitures-taxis utilisent également ces voies réservées, aux heures de pointe, ce qui le permettrait aussi. Dans la réforme qu'on envisage, l'utilisation du taxi collectif pourrait bénéficier de ces voies. Jamais on n'a entendu le président de la CTCUM aborder cette problématique. On a vu, récemment, la CTL prendre l'initiative d'aménager une voie réservée sur le pont Viau avec le corollaire, évidemment, qu'on a assisté à une augmentation de l'utilisation du service et de son efficacité.

Dans le contexte où il nous semble que la CTCUM a été relativement hermétique à tout ce qu'on pourrait appeler efforts pour s'améliorer, dans le sens de nouveautés, explorer de nouvelles voies, il me semble nettement clair que, d'une part, cela doit relever de la responsabilité régionale. Là-dessus, il m'apparaît clair que ce n'est pas au ministère des Transports, à mon point de vue, de faire toute la réglementation puisqu'on parle d'expérience pilote, puisqu'on parle d'expérience adaptée à une réalité spécifique qui est celle de la région de Montréal. Il me semble que l'organisme approprié duquel devrait relever l'initiative d'exploration de ces nouvelles avenues est forcément la Communauté urbaine de Montréal. J'ajoute que la réforme adoptée qui va se vivre à Montréal par la loi 46 à travers la commission permanente sur le transport qui relève de la CUM rend encore plus indiqué le choix de confier à cet organisme la responsabilité d'explorer ces nouvelles voies concernant l'industrie du taxi. Je compléterai en disant qu'éventuellement c'est le souhait du RCM de voir l'autonomie de la CTCUM un peu moins grande relativement au contrôle que peut avoir la CUM et les élus de la CUM sur la gestion collective du transport collectif à Montréal.

**M. Clair:** Deux voies peuvent être ouvertes. Une première, c'est que la Communauté urbaine de Montréal ait autorité pour mettre en place de nouvelles avenues. Cependant, à ce moment, compte tenu de l'existence de la CTCUM, de ses pouvoirs, cela risque d'être difficile d'intégrer les nouvelles avenues dans le cadre du fonctionnement quotidien de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Les expériences qu'on a pu voir en

Europe récemment, c'est justement que, dans la mesure où différents modes de transport des personnes relèvent d'autorités politiques différentes, la coordination, la concertation est très longue à se faire. Je donne un exemple. À Paris, le taxi relève du ministère de l'Intérieur et il n'y a effectivement aucune intégration du taxi comme mode de transport des personnes. C'est vu comme une industrie, point, avec un gel du nombre de permis là aussi comme à Montréal. Si on devait aller de l'avant vers l'ouverture de nouveaux marchés, je pense que ce serait très important de s'assurer qu'il y a une ligne d'autorité suffisamment claire pour qu'il n'y ait pas blocage entre deux entités.

Si la communauté urbaine crée un groupe de travail, de mise en place d'une politique d'ouverture de nouvelles avenues dans le taxi, si de l'autre côté la CTCUM n'a pas de volonté dans ce sens, je pense qu'on va vite se retrouver face à un cul-de-sac.

**M. Doré:** M. le ministre, c'est évident dans mon esprit, je dis d'abord la responsabilité à la CUM, ce qui n'exclut pas, bien sûr, que cela se fasse sur la base de comités mixtes. Je ne vois pas comment on peut exclure la CTCUM. Dans le contexte de ce qui est l'encadrement juridique de la CTCUM et de sa relative autonomie, la CTCUM doit être associée à la démarche. Mais je dis que la responsabilité devrait relever de la CUM parce que, dans notre esprit, il faudrait éventuellement pousser au bout la réforme et que le transport public soit complètement sous le contrôle de la CUM tel qu'à notre point de vue cela devrait exister; et ce n'est pas le cas actuellement. On dit: La responsabilité du contrôle local, régional du taxi devrait relever de la CUM. L'exploration de nouvelles voies pourrait être sous la responsabilité de la CUM en collaboration avec la CTCUM dans le cadre de comités mixtes.

S'il se révélait que, précisément à cause de l'autonomie qui caractérise la situation juridique de la CTCUM, il soit impossible de mettre de l'avant des réformes qui auraient pu faire l'objet d'un consensus entre autres, par exemple, au niveau de la commission permanente du transport de la CUM, je pense qu'il serait peut-être nécessaire au législateur de se rendre compte que cette structure en place qui a été maintenue un peu avec la loi 46 devrait être révisée et qu'on devrait aller au bout de la réforme et assurer le contrôle total des élus éventuellement du transport en commun plus à fond que ce qui existe actuellement. On est dans une structure un peu hybride relativement au transport public actuellement à Montréal. Laissons une chance au coureur et disons qu'on peut envisager que cela

puisse fonctionner. Mais, à cause de petits blocages systématiques et, s'il est impossible, à cause de l'autonomie et de l'attitude de la CTCUM, de dépasser le cadre très restreint de l'administration d'un seul réseau d'autobus ou de métro, je pense qu'on serait peut-être obligé de revenir devant le gouvernement québécois, qui a, à la limite, la responsabilité finale relativement au bon fonctionnement de ces structures. On devrait peut-être aller au bout de la réforme qui a été amorcée par la loi 46. C'est la position qu'on aurait actuellement.

(12 h 30)

**M. Clair:** En juin dernier, le gouvernement a déposé une proposition gouvernementale de restructuration du cadre institutionnel financier et tarifaire du transport en commun dans la région de Montréal. L'une des grandes orientations était justement le pouvoir aussi élargi que possible des élus locaux sur le transport en commun en milieu urbain, le transport local. C'est un consensus, je pense, qui s'est dégagé au moment de la commission parlementaire tenue en octobre dernier, à savoir d'accorder encore davantage de pouvoirs sur les commissions de transport. Quant à moi, je n'ai pas renoncé du tout à cette avenue. Au contraire. On travaille présentement à voir quels seraient les pouvoirs qui devraient être ajoutés, si on veut, à la Communauté urbaine de Montréal sur la CTCUM. Quant à vous, quand vous dites que cette autonomie de la CTCUM est encore trop grande, quels sont les pouvoirs que vous verriez utile de transférer de la CTCUM vers la Communauté urbaine de Montréal?

**M. Doré:** Il me semble qu'en dernier ressort, M. le Président, c'est la CUM qui devrait avoir le contrôle du transport collectif, si on pousse la réforme dans sa logique. Ce qu'on dit, c'est que dans le document qu'on vous présente aujourd'hui, il y a deux aspects: Prenons, par exemple, la question du transport adapté. On dit: Il est important, il est très important que des organismes comme la CTRSM, la CTL et la CTCUM travaillent en concertation. On entre de plain-pied dans le cadre de la réforme que vous avez proposée et qui a été discutée en octobre dernier, qui est la création d'organismes régionaux de transport pour coordonner, précisément, le transport public à l'échelle d'une région. C'est par ce biais-là. Probablement que cela pourrait être une concertation intercommission, avant la création d'une superstructure régionale qui permettrait d'assurer une souplesse et une intégration du transport adapté entre les rives nord et sud et la CUM. Relativement à la CTCUM versus la CUM, plus particulièrement, quant à nous, il nous semble que la CTCUM devrait devenir un

service de la CUM au même titre que le service de l'environnement ou, éventuellement, les autres services de l'aménagement, par exemple, les autres services qu'offre la CUM. Il nous semble que la seule façon d'assurer le contrôle des élus sur un organisme de transport et de s'assurer que l'organisme de transport réponde bien aux besoins et aux aspirations de la collectivité qu'elle dessert, c'est d'aller au bout un peu de ce qui était, je pense bien, l'idée sous-jacente du législateur dans le cas de la loi 46, de dresser ou de donner le contrôle aux élus, ou une partie aux élus, des grandes orientations du transport collectif à Montréal. On verra, à l'usage aussi, comment la commission permanente de la CUM sur le transport fonctionnera. Elle n'a pas encore siégé. On est en train d'expérimenter. On verra au cours des semaines et des mois qui vont venir et de l'année peut-être, mais il est fort à craindre que les attitudes antérieures ne changeront pas. Autant on pense que c'est à la CUM que devrait revenir la responsabilité d'entreprendre des réformes relativement aux nouvelles voies qu'on veut explorer dans l'industrie du taxi, autant on craint qu'effectivement, les résistances traditionnelles de la CTCUM à la nouveauté pourraient être une embûche. D'où l'importance au départ de tenter de travailler dans le cadre d'un comité mixte. Éventuellement, si cela ne fonctionne pas, je pense que le législateur aura à se pencher de nouveau sur la question.

**M. Clair:** Une toute dernière question, M. le Président, rapidement, quelque chose dont le mémoire du RCM ne traite. C'est toute la question du rachat des permis. On sait qu'au coeur de la discussion sur le taxi dans la région de Montréal et surtout dans l'agglomération A-11 qui se trouve la ville de Montréal, en particulier, il y a deux grandes hypothèses. L'une, que le ministère des Transports favorise, soit, plutôt que de racheter des permis, qu'on favorise, au contraire, au maximum l'élargissement du marché du taxi; l'autre est que l'on peut toujours envisager d'élargir des marchés, mais que ce ne sera jamais suffisant, que ce ne sera pas assez rapide et qu'en conséquence, le gouvernement devrait racheter des permis. Le Rassemblement des citoyens de Montréal, sur cette question, a-t-il une position à savoir que le gouvernement devrait racheter des permis ou pas?

**M. Doré:** Là-dessus, M. le Président, j'aurais tendance à vous répondre qu'à prime abord, je pense que la politique actuelle du gel devrait être maintenue, évidemment; qu'on devrait tenter de faire tous les efforts nécessaires pour explorer de nouvelles voies dans les pistes qu'on trace, qui ne sont pas

exclusives - il y en a d'autres qui peuvent être explorées - en s'appuyant aussi sur le dynamisme du milieu, tant de la part de l'industrie du taxi que des responsables du transport collectif à Montréal. J'aurais tendance à penser qu'on devrait tenter d'expérimenter ces nouvelles voies et d'évaluer la situation dans deux ou trois ans pour voir si, eu égard au nombre de permis qu'on sait être trop élevé - on connaît le ratio de Montréal versus le ratio d'autres villes en Amérique du Nord qui est de l'ordre d'à peu près, dans certains cas, de deux et dans certains cas, trois fois plus bas qu'ailleurs - je pense en particulier à New York par rapport à Montréal.

Cela dit, l'exploration et l'utilisation des nouvelles lois pourraient permettre de régler le problème. Actuellement, je n'aurais pas tendance à penser que le gouvernement devrait investir des fonds publics pour racheter les permis en circulation pour résoudre ce problème. Je crois qu'on n'a vraiment pas fait l'effort d'imagination nécessaire jusqu'à maintenant. Je ne pense pas non plus qu'on ait permis à l'industrie du taxi de manifester tout le dynamisme dont elle pourrait être capable pour tenter d'innover et de trouver des voies pour en arriver à cette solution pour le moment.

En résumé, je dirais plutôt: Maintien du gel, explorons les voies nouvelles et réévaluons dans deux ou trois ans si effectivement les voies nouvelles explorées permettent d'augmenter la rentabilisation du taxi. Je vous ferai tout simplement remarquer que, selon le chiffre que vous nous avez fourni tantôt, vous disiez que le seul transport adapté dans la région de Québec a créé des revenus additionnels d'environ 250 000 \$ pour l'industrie du taxi de la région. Or, c'est grosso modo 800 \$ à 1000 \$ par taxi, s'il y a de 250 à 300 voitures-taxis à Québec.

Si on extrapole, si cette seule réforme engendrait à Montréal des revenus additionnels moyens d'environ 1000 \$ pour les voitures-taxis, ajoutés à des voies nouvelles sur l'apport du taxi collectif, on serait peut-être étonné de voir à quel point cet apport nouveau pourrait éventuellement se traduire par une rentabilisation accrue, tout en ayant une certaine autodiscipline dans le milieu de l'industrie.

À partir de ces paramètres, j'aurais tendance à dire que, pour le moment, la suggestion du ministre de ne pas procéder au rachat, mais de maintenir plutôt la politique du gel et de miser sur l'innovation est assez sage.

**M. Clair:** M. le Président, juste avant de donner la parole à mon collègue, le député de Jeanne-Mance, je voudrais simplement transmettre une information qu'on m'a donnée concernant les enquêtes

origine-destination de la CTCUM.

Il semble que ces enquêtes soient publiques; les enquêtes de 1978 et de 1982 seront disponibles bientôt. Il semble que ces documents soient du domaine public.

**M. Doré:** M. le ministre, simplement une précision. Sont-elles disponibles pour les fonctionnaires du ministère ou pour les citoyens et citoyennes de Montréal?

**M. Clair:** Ce sont des documents qui sont vendus, puisqu'il en coûte quand même quelque chose pour l'impression. Il semble que les enquêtes réalisées à tous les quatre ans soient en vente.

**M. Doré:** Alors on m'a fourni une information erronée, M. le ministre, parce qu'on m'a dit qu'on avait tenté d'obtenir ces documents et qu'ils n'étaient pas disponibles.

**Le Président (M. Brouillet):** D'accord. M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** M. le Président, je voudrais remercier le président du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal pour la présentation de ce mémoire.

Quand vous parlez des études "origine-destination", effectivement, les documents sont disponibles, mais, avant qu'ils ne deviennent disponibles publiquement, cela prend un certain temps.

J'aurais quelques commentaires à faire en ce qui concerne la CTCUM par rapport à la Communauté urbaine de Montréal. Lors de la commission parlementaire sur le projet de loi no 46, le président et les commissaires de la CTCUM ne se sont pas présentés aux audiences, cependant le chef de cabinet du président était là. Lors de l'étude sur la commission du transport, en octobre, aucun mémoire n'a été soumis par la CTCUM. Ce matin, et pour les trois jours d'audition que nous avons sur de nouvelles avenues pour le taxi collectif que, nous de l'Opposition, favorisons, là encore la CTCUM est absente.

D'autre part, dans nos revendications au sujet du projet de loi no 46 le gouvernement, dans un avenir le plus rapproché possible, devrait considérer le service de la CTCUM comme un service à l'intérieur de la CUM ou, sinon, que ce soient des élus qui en fassent partie. En tant qu'ancien maire, j'ai eu plusieurs revendications à faire à l'intérieur de tout... À titre d'exemple, si vous ajoutez un ligne d'autobus ou même un changement d'arrêt d'autobus, cela coûte plus cher de faire les études que d'effectuer le travail.

Lorsque vous nous dites que le taxi est un service public qui doit être fait par des professionnels du transport public dans une approche globale du transport des personnes,

nous sommes très favorables à cette situation.

Quant à vos remarques relatives au transport des handicapés, nous étudierons, ultérieurement, aujourd'hui, le mémoire très exhaustif des gens qui représentent les handicapés. Nous voyons une avenue nouvelle, comme cela a été fait dans la région de Québec, pour développer le taxi collectif à l'intérieur de l'agglomération A-11.

Quand vous parlez d'une volonté politique - vous avez dit cela dans votre exposé - en ce qui a trait à De nouvelles avenues pour le taxi, vous y voyez un résultat, si la volonté politique existe vraiment d'implanter un service collectif. Pourriez-vous nous dire, même si vous ne siégez pas à la CUM, quelles sont les revendications du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, quant à pousser de l'avant cette volonté politique telle qu'elle est favorisée dans De nouvelles avenues pour le taxi, le taxi collectif, en particulier?

**M. Doré:** Je vous répondrai, M. le député, qu'il était au départ dans notre intention, si nous n'en avons pas été exclus, de participer activement à la commission permanente sur le transport, à partir des quinze élus du RCM, pour mettre de l'avant précisément ce qu'on pense être de nouvelles avenues dans la façon de concevoir le transport public à Montréal. On n'y est pas comme parti, comme conseillers, on n'a pas été désignés par la CUM à ces commissions, mais on y sera à titre de citoyens. On a l'intention de suivre de très près les travaux des commissions permanentes particulièrement celle des transports, sans exclure les autres, mais particulièrement celle-là.

C'est à peu près le seul mécanisme qui, actuellement, est offert aux citoyens et citoyennes de Montréal comme porte d'entrée au niveau de la consultation pour faire valoir des points de vue, des idées, des suggestions qui permettraient éventuellement de mettre en oeuvre ne serait-ce que les voies qu'on a tenté d'explorer dans notre mémoire. On espérerait beaucoup, évidemment, que la CTCUM se présente devant vous et fasse sienne cette vision des choses. Cela ne semble pas vouloir être le cas. Je n'ai malheureusement pas eu le temps, avant de vous adresser la parole, de prendre connaissance du mémoire de la CUM. Je pense que la CUM est prête à accepter un rôle dans la gestion du taxi, de l'industrie du taxi.

Évidemment, je pense que le forum approprié pour en débattre au niveau de la consultation du milieu du taxi, comme d'autres milieux montréalais qui se préoccupent des questions de transport, devrait être la commission permanente de la CUM. C'est peut-être le forum privilégié

qu'on pourra utiliser. C'est à peu près le seul, de toute façon, qui soit à notre disposition pour le faire, puisqu'il n'existe pas, au sens strict, de comité d'usagers intégré à la CTCUM, mais il n'y a pas non plus, à la CTCUM, l'obligation de faire de la consultation publique lorsqu'elle explore de nouvelles avenues ou lorsqu'elle modifie certaines de ses politiques qui risquent d'affecter le service à la population.

C'est une autre chose qu'on déplorait également. On pense que ce qui est valable pour bon nombre de villes américaines là-dessus devrait l'être pour Montréal, compte tenu de l'importance du transport collectif à Montréal. Cela fera peut-être partie de réformes à venir, mais, à tout le moins, il existe maintenant une commission permanente, qu'on a souvent demandée par le passé - c'est une réforme que le RCM demande depuis 1974, pas juste pour la CUM d'ailleurs, pour Montréal également, mais on en parlera éventuellement - et, en ce qui concerne la CTCUM, on va sûrement utiliser ce forum.

**M. Bissonnet:** Merci, je n'ai pas d'autres questions.

**M. Clair:** Je n'ai pas d'autres questions. Je veux simplement, en terminant, remercier Me Doré d'être venu nous présenter son mémoire, en espérant qu'il n'aura pas plus de difficultés à s'en retourner à Montréal qu'il n'en a eu pour venir ce matin.

**M. Doré:** Merci de votre attention, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Je remercie tous les représentants des différents organismes que nous avons entendus ce matin. Je crois qu'il conviendrait, à ce moment, de suspendre nos travaux jusqu'à 15 heures. Les travaux de la commission sont suspendus jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 44)

(Reprise de la séance à 15 h 15)

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

La commission reprend ses travaux.

Nous entendrons, dans l'ordre, cet après-midi, la Communauté urbaine de Montréal, le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM Inc., la Communauté urbaine de Québec, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec.

Nous allons nous limiter, autant que possible, à environ une heure par exposé et échanges, afin de pouvoir au moins passer

trois des cinq groupes d'ici 18 heures. Nous reprendrons les travaux en soirée, si nécessaire.

J'inviterais les représentants de la Communauté urbaine de Montréal à nous présenter leur mémoire. Je demanderais au porte-parole de s'identifier et de nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

#### Communauté urbaine de Montréal

**M. Des Marais II (Pierre):** M. le Président, mesdames et messieurs les membres de la commission, je vous remercie de donner l'occasion à la Communauté urbaine de Montréal de s'exprimer sur cette question importante, qui nous préoccupe. Je suis accompagné, à la table, de M. Réal Landry, ingénieur au Bureau de transport métropolitain; à ma gauche, M. Robert Olivier, chargé de projets à la division de recherche, aménagement du réseau, à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal; à ma droite, M. André Pilon, directeur et commandant de la section circulation au service de police de la Communauté urbaine de Montréal.

M. le Président, nous avons préparé un exposé que je vais vous lire rapidement et nous allons tenter de répondre aux questions des membres de la commission et du ministre, s'il y a lieu.

L'industrie du taxi sur le territoire de la communauté affecte, évidemment, une clientèle nombreuse et variée qui est en droit d'exiger une qualité de service minimale, un confort assuré et une sécurité constante. Le projet gouvernemental intitulé "De nouvelles avenues pour le taxi" propose de modifier le cadre législatif de cette industrie par une certaine décentralisation de pouvoirs vers la Communauté urbaine de Montréal. C'est ce qui explique notre présence aujourd'hui.

Je tiens à souligner, M. le Président, que c'est la première fois que je viens ici représenter la communauté comme représentant officiel, et le mémoire qui est le nôtre est bien le nôtre, contrairement à d'autres mémoires que j'ai eu l'occasion de présenter à d'autres commissions parlementaires, dans d'autres circonstances. C'est donc le mémoire de la Communauté urbaine de Montréal, qui a été approuvé et adopté par son comité exécutif.

Le gouvernement du Québec, par son programme d'action, "De nouvelles avenues pour le taxi", désire améliorer la rentabilité de cette industrie en modifiant son cadre législatif et réglementaire et en lui permettant également d'exploiter de nouveaux secteurs de l'activité économique. L'analyse de ce projet permet d'en dégager trois conséquences directes pour la Communauté urbaine de Montréal. La première est l'accroissement des

responsabilités de son service de police en cette matière; la seconde fait ressortir l'opportunité pour la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal d'utiliser le taxi comme moyen de transport pour répondre à une partie de ses besoins; enfin, on ne peut passer sous silence une troisième conséquence, soit l'impact direct que crée cette industrie sur certains volets de l'activité économique du territoire de la communauté et, en particulier, le tourisme.

Quoique souscrivant aux objectifs généraux visés par le gouvernement et lui assurant notre entière collaboration, il nous apparaît cependant important d'indiquer qu'une analyse préliminaire du programme d'action gouvernemental nous a permis d'en dégager certaines réserves.

Sous le chapitre, Principes et réalités fiscales, par son projet, "De nouvelles avenues pour le taxi", le gouvernement du Québec entend confier certaines responsabilités à la Communauté urbaine de Montréal. Faut-il rappeler que tous les changements importants doivent être examinés en fonction de certains principes de base et selon la réalité financière et fiscale de la communauté. En effet, que l'on parle de principes se rapportant à l'autonomie locale, de la participation volontaire ou de l'efficacité, ces principes sous-tendent que notre société s'appuie sur la participation démocratique et responsable de nos concitoyens et des élus, en fonction de services dont la collectivité désire se doter, selon ses préférences et sa capacité de payer.

D'autre part, il est bon de rappeler au gouvernement du Québec l'engagement qu'il a pris, lors de la réforme de la fiscalité municipale, de compenser financièrement les communautés pour des programmes qu'il entend leur confier. Ces principes doivent être rappelés devant cette commission dans le cadre d'analyse du présent projet.

Enfin, rappelons que les contribuables de la Communauté urbaine de Montréal, déjà largement taxés, ne peuvent aucunement subir de nouvelles charges fiscales en assumant de nouvelles responsabilités. Cette réalité, la communauté la vit quotidiennement et il est de notre devoir d'en faire ressortir l'importance.

Sous le titre de la perception du projet, l'intention première du gouvernement du Québec, selon son projet, vise à remettre une partie de ses pouvoirs aux autorités locales et ensuite offrir de nouveaux marchés à l'industrie du taxi. Toutefois, la proposition annoncée ne semble pas répondre complètement au problème de fond qui affecte cette industrie sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Son organisation nous en démontre l'acuité. Au total, pour les trois agglomérations, soit Montréal A-11, l'Est de Montréal, A-5 et

l'Ouest de Montréal, A-12, on dénombre 5818 permis regroupant ainsi 63% des propriétaires de taxis et plus de 55% des permis de chauffeurs de l'ensemble du Québec.

En comparant ces données à certains ratios tels le nombre de permis par rapport à la population ou encore la valeur des permis de taxi par rapport à la densité des permis pour certaines agglomérations du Québec, nous sommes portés à nous interroger sur l'efficacité économique de cette industrie du territoire de la communauté plus spécifiquement en son centre, l'agglomération A-11. Quant au cadre législatif, nous n'avons pas l'intention de faire l'historique législatif entourant cette industrie. Le dernier remaniement majeur date de 1973 par lequel les pouvoirs étaient centralisés à Québec, mais nous rappellerons son cadre actuel.

L'industrie du transport par véhicule-taxi est régie par la Loi sur les transports et cette loi définit les pouvoirs du ministre, les pouvoirs du gouvernement en matière de réglementation et pourvoit à la création de la Commission des transports du Québec.

La pierre angulaire du cadre législatif du taxi se retrouve dans le règlement no 6 sur le transport par véhicule-taxi adopté le 25 septembre 1973. Ce règlement fut périodiquement amendé par le gouvernement au fil des ans et il définit les normes de construction d'utilisation, de sécurité, de garde, d'entretien et finalement les normes de propriété et de possession des véhicules-taxis. Ce règlement édicte aussi les règles applicables aux permis de propriétaires de véhicules-taxis, leur catégorie, leur nombre selon les types de services et les territoires desservis. Le règlement no 6 prévoit aussi les modalités applicables à la constitution des ligues de propriétaires, la préparation de certaines règles de régie interne. La Commission des transports du Québec est chargée de l'application de cette réglementation et voit à l'émission des permis de propriété et surveille les transferts de permis.

Les conditions de délivrance des permis de chauffeur d'un véhicule-taxi sont régies à l'instar des autres permis de conduire par le décret 34.74-81 concernant les permis de conduire dont l'application relève de la Régie de l'assurance automobile du Québec. Les municipalités possèdent la compétence pour établir les postes de stationnement des véhicules-taxis. L'établissement de ces postes de stationnement doit cependant recevoir l'assentiment du ministre des Transports. Ayant pressenti le besoin d'alléger cette centralisation extrême du cadre législatif, la proposition gouvernementale suggère un transfert des responsabilités vers les paliers d'autorité locale. Dès lors, plusieurs options peuvent être élaborées afin d'arriver aux résultats recherchés: déconcentration,

décentralisation fonctionnelle, décentralisation territoriale, transfert pur et simple de juridiction.

Avant d'en arriver à un tel résultat et reconnaissant l'autonomie de l'industrie, certaines mises en garde sont nécessaires. La loi et la réglementation future devront reconnaître la capacité et la nécessité pour l'industrie de s'autocontrôler, d'où l'importance de clairement identifier ce qui constitue un encadrement d'ordre privé et un encadrement d'ordre public. Le premier, régissant le fonctionnement des structures de l'industrie, lui est dévolu de droit. Les normes d'ordre public devront, par ailleurs, faire l'objet d'une décentralisation dans leur élaboration et leur application. La décentralisation annoncée par le gouvernement devra se réaliser en évitant tout empiètement de juridiction d'organismes disposant de pouvoirs de réglementation et d'application. La communauté devra, cependant, être nantie d'une certaine responsabilité pour mener à bien le nouveau mandat qu'on s'apprête à lui confier.

Il faudra donc aller plus loin que le simple transfert de tâches administratives. Quant au nouveau marché, il est intéressant de souligner les efforts que le Québec entend fournir afin de rentabiliser l'industrie du taxi. Il est indéniable que cette volonté y trouve notre appui. Des réflexions préliminaires nous amènent à présenter les trois considérations suivantes: Une réglementation mai adaptée au secteur privé peut grandement affecter les règles régissant l'offre et la demande ou encore les notions de profit et de compétition et ce souvent au détriment des consommateurs. C'est pourquoi nous recommandons la plus grande prudence au gouvernement du Québec si son intention est de changer les règles fondamentales de l'industrie du taxi. Nous soulignons, par ailleurs, que la Communauté urbaine de Montréal ne désire aucunement s'ingérer dans ce secteur de l'industrie privée.

La seconde considération, et c'est celle qui demande le plus de réflexion, est la possibilité de permettre à l'industrie du taxi d'effectuer du transport paracollectif.

La troisième considération que nous aimerions apporter ici est de solliciter la collaboration du gouvernement du Québec pour examiner d'autres possibilités qui solliciteraient la contribution de la première concernée soit l'industrie du taxi.

Enfin, un groupe de travail composé de fonctionnaires de la communauté (soit des représentants du Bureau de transport métropolitain, de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, de l'étude légale, du Service de planification du territoire, du Service de police et de la Trésorerie) a récemment été mis sur pied afin d'examiner cette industrie sur notre territoire. Ce groupe de travail déposera à la

nouvelle commission du transport en commun de la communauté le résultat de ses travaux. Cette dernière pourrait définir, en consultation auprès de l'industrie du taxi, le rôle de la communauté en cette matière.

Quant à l'impact du projet, l'analyse du projet gouvernemental nous laisse entrevoir l'obligation éventuelle pour la communauté de mettre sur pied une structure d'accueil si le projet était réalisé tel que présenté actuellement. C'est pourquoi nous avons concentré nos efforts sur les dimensions qui affecteraient le Service de police de la communauté.

Nous avons également examiné la question de l'utilisation du taxi en matière de transport paracollecitif. L'exploitation d'un tel système au réseau intégré de la CTCUM apparaît à première vue très marginale, complexe et difficilement rentable. En principe, l'utilisation du taxi pour le transport des personnes handicapées nous semble possible à condition que le cadre de cette utilisation soit bien défini. Il faut, de plus, qu'il soit réglementé afin de s'assurer que les besoins identifiés n'excéderont pas l'enveloppe budgétaire prévue à cette fin.

En matière de sécurité, si une décentralisation du cadre législatif selon la proposition gouvernementale était appliquée intégralement à la Communauté urbaine de Montréal, notre organisme serait tenu de créer 25 emplois additionnels et ce, probablement au service de police. Cette responsabilité entraînerait des dépenses additionnelles substantielles pour lesquelles nous sommes dans l'impossibilité pour l'instant d'identifier des mesures de compensation financière.

D'autre part, une mise en garde se révèle nécessaire dans le but d'éviter toute duplication de fonctions pour établir la probité des postulants chauffeurs dans l'obtention d'un permis de travail et des activités de contrôle et de qualité. Compte tenu que la RAAQ sera dans l'obligation de faire un suivi de la qualité de travail de son réseau de centres accrédités d'inspection mécanique, nous croyons que la régie devrait être attirée en ces domaines. Si l'émission des permis de travail est dévolue à un niveau de responsabilité locale, les critères d'appréciation et d'application devront aussi être élaborés en tenant compte des prérogatives locales. Cette responsabilité déléguée devrait être assortie de compensations financières adéquates.

D'autres mesures devraient également être considérées soit, par exemple, laisser l'initiative aux ligues de propriétaires de tenir à jour les dossiers des propriétaires des véhicules-taxis ainsi qu'un registre central d'affectation des chauffeurs.

En matière de transport collectif, lorsqu'il est question de confier le transport pour handicapés à l'industrie du taxi, nous

n'avons, en principe, aucune objection. Cependant, ce service ne pourra être offert qu'à un groupe spécifique parmi les handicapés. Dans le cas précis du service en dehors des heures de pointe, alors que la demande est moindre, le remplacement du minibus par le taxi pourrait s'apparenter dangereusement à un service personnalisé ou individuel. Il serait donc important de déterminer à l'avance quelles seraient les normes de transport pour handicapés par taxi sur le territoire de la communauté.

Un des points majeurs à considérer en regard de l'application de cette réforme est l'obligation contractuelle qu'a la CTCUM envers ses employés.

Pour ce qui est de l'utilisation des taxis comme moyen de transport paracollecitif à certaines périodes et dans des territoires à faible densité, des normes très strictes peuvent être édictées, respectant les notions d'économie d'échelle et de transport collectif reconnues sur le territoire de la CUM. Autrement, nous assisterons à une augmentation de l'offre, laquelle pourra engendrer des coûts supérieurs et non acceptables selon les politiques actuellement en vigueur.

Comme nous l'avons déjà dit, le déséquilibre de l'offre par rapport à la demande pour l'industrie du taxi sur le territoire de la communauté est plus crucial dans l'agglomération Montréal A-11. Il semblerait difficile d'utiliser les taxis, même partiellement, sur des réseaux de transport collectif, dans cette zone déjà bien desservie. Par contre, aux extrémités ouest ou est de la communauté, il serait sûrement possible d'utiliser le taxi comme alternative à certains réseaux d'autobus. Rappelons que l'industrie du taxi connaît moins de problèmes dans ces deux agglomérations particulières.

Enfin, comme le système de transport collectif est totalement intégré sur le territoire de la communauté, tout réajustement demande une certaine planification. Sous quelque forme que ce soit, le transport paracollecitif doit être envisagé comme une option pour la communauté et non comme une obligation.

En conclusion, M. le Président, la présente intervention au projet de revitalisation de l'industrie du taxi est avant tout positive. C'est pourquoi nous désirons y collaborer. Nous croyons également qu'un équilibre entre l'offre et la demande pour cette industrie sur le territoire de la communauté est la première étape pour améliorer sa rentabilité. Il est donc important de réaliser cette première étape pour laquelle le gouvernement du Québec possède déjà tous les pouvoirs nécessaires. (15 h 30)

La seconde étape consisterait à déléguer les pouvoirs alors mieux définis à la

Communauté urbaine de Montréal et ce, aux conditions suivantes: que la première étape, soit celle d'équilibrer l'offre et la demande du taxi sur le territoire de la communauté, **soit** réalisée; que soient adoptés des énoncés de principes reconnus dans un projet de loi; que ces énoncés de principes soient adaptés à la conjoncture de la communauté en lui conférant un pouvoir approprié; que toutes les responsabilités additionnelles que la communauté se verrait confier soient accompagnées de compensations financières adéquates et permanentes; qu'un comité consultatif Communauté urbaine de Montréal-industrie du taxi soit constitué afin d'assurer le suivi de l'évolution de cette industrie.

En terminant, nous vous signalons que la Communauté urbaine de Montréal continuera la réflexion amorcée sur la question afin d'apporter une dimension complémentaire à l'orientation gouvernementale dans ce projet.

M. le Président, à ce sujet, je vous souligne, ainsi qu'aux membres de la commission, que la loi 46 avait prévu la mise sur pied d'une commission de transport à l'intérieur du conseil de la communauté et que, malheureusement, comme ces commissions ont été créées tout récemment, la commission comme telle n'a pas participé aux travaux de préparation de ce mémoire qui cependant, comme je l'ai mentionné, a été entériné par le comité exécutif. Cependant, je tiens à vous assurer que ladite commission aura, dans l'ordre du jour de ses travaux, la question du taxi à étudier et qu'elle collaborera avec le gouvernement par l'intermédiaire du conseil de la communauté et le comité exécutif aux fins de trouver des solutions à ce programme.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci. M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, mes premiers mots sont d'abord pour remercier le président de la Communauté urbaine de Montréal et les gens qui l'accompagnent d'avoir, en période de transition, préparé un mémoire sur toute la question du taxi sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Je dois dire, comme je l'indiquais aux porte-parole de la Fédération des ligues de taxi et de la ligue A-11, qu'il est bien évident que, du point de vue du ministère des Transports, nous accordons une attention toute particulière à la question du taxi sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, puisque, comme c'est souligné dans le mémoire à juste titre, environ 60% de la réalité du taxi se retrouve sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Je suis heureux de constater, comme c'est indiqué dans le mémoire, que la Communauté urbaine de Montréal souscrit

aux objectifs généraux de la proposition du programme d'action qui a été mis sur la table en août dernier par le ministère des Transports du Québec et qu'elle entend y collaborer pleinement.

Je suis particulièrement heureux du fait que la Communauté urbaine de Montréal ait pris l'initiative de créer - je pense que c'est une première dans l'histoire de la Communauté urbaine de Montréal - un groupe de travail sur la question du taxi, lequel groupe, si j'ai bien compris, sera chargé de faire rapport à la commission permanente des transports dans des délais qu'on souhaite, de notre point de vue à nous, les plus courts possible, puisque - c'est l'utilité même d'une Opposition - l'Opposition pousse le gouvernement à déposer, si possible - elle le souhaite - au début de la prochaine session, un projet de loi. C'est aussi notre volonté d'aller aussi rapidement que possible, mais je ne voudrais cependant pas que nous nous privions d'un effort de réflexion qui se fait à la Communauté urbaine de Montréal et que nous agissions avant de connaître, dans un premier temps, le résultat du travail de ce groupe de travail et, dans un deuxième temps, l'opinion qui, j'imagine, sera émise par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Je pense qu'on ne peut pas se priver de cet apport dans la préparation du projet de loi puisque, encore une fois, plus de la moitié des détenteurs de permis de propriétaire de taxis se retrouve sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Je suis heureux que le groupe de travail soit constitué et le souhaite que je formule est que, le plus rapidement possible, ce groupe de travail fasse ses recommandations, que la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal se penche sur ce rapport et nous fasse, à la communauté urbaine et à nous, éventuellement, ses recommandations.

Le mémoire, malgré qu'il souscrive aux objectifs généraux, manifeste cependant un certain nombre de réserves, notamment quant à la question de la compensation financière éventuelle. Je pense que le problème est beaucoup moins important dans le cas de la Communauté urbaine de Montréal que dans le cas d'autres municipalités puisque, si on considère l'objectif de transférer à la Communauté urbaine de Montréal la gestion en quelque sorte du taxi, dans une grande mesure, devrait - cela est normal - s'accompagner du transfert de certaines ressources, comme par exemple, le coût de l'émission non pas des permis de propriétaire, mais des permis de chauffeur. Il existe une quinzaine de milliers de permis de chauffeur sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. On m'indique 16 000 permis de chauffeurs dans la ville, à 40 \$ par année

actuellement, ce qui donne plus ou moins 700 000 \$ par année de revenus. Je pense que tout le monde s'entend pour dire qu'au moins en ce qui concernera les chauffeurs qui se qualifieront après le 16 août 1982, les conditions d'admission pour devenir titulaire d'un permis de chauffeur de taxi soient plus exigeantes quant à la formation. C'est tout à fait dans l'ordre des choses qu'en conséquence, le coût de l'émission et du renouvellement du permis de conduire soit éventuellement plus élevé afin d'éliminer ceux qui détiennent un permis de conduire, un permis de chauffeur de taxi, un "pocket number", uniquement pour combler les fins de mois. Là-dessus, je pense que les ligues sont claires. Ce qu'elles souhaitent, c'est qu'on réserve au maximum l'activité de chauffeur de taxi pour les gens qui exercent un travail à temps plein et non pas pour du travail occasionnel.

Il y a des possibilités à envisager de ce point de vue. Cela crée moins de problèmes aussi, puisque déjà, le service de police de la Communauté urbaine de Montréal est chargé de l'application d'une partie au moins de la réglementation.

En ce qui concerne l'autocontrôle, je pense qu'effectivement la notion de disposition d'ordre privé, disposition d'ordre public, c'est émis comme une réserve, mais je pense que cela va de soi qu'effectivement, dans la loi, dans l'énoncé, il faudra bien distinguer les choses qui sont en quelque sorte d'ordre privé, internes pour les ligues de taxi, les associations de services et les dispositions d'ordre public.

Quant à la demande que le développement de nouvelles avenues, que ce soit en matière de transport paracollecif, de taxi collectif, de "jitneys", ou d'autres systèmes, on demande que ce ne soit pas une obligation, mais que ce soit un pouvoir. Quant à moi, c'est exactement l'esprit dans lequel on a conçu ce programme d'action. Il n'est pas question d'imposer quelque forme que ce soit de taxi collectif, mais je pense cependant, que dans bien des cas, cette hypothèse devra être creusée. Il y a un groupe ce matin, je me demande si c'est le RCM, qui citait le résultat d'un colloque à Kansas City, aux États-Unis, où on disait substantiellement que les hommes politiques avaient malheureusement tendance - on parlait des États-Unis, mais je pense que c'est un peu le cas chez nous aussi, que ce soit au niveau municipal ou au niveau du gouvernement du Québec - à voir les mises en application de formules de taxi collectif comme étant peut-être plus compliquées qu'elles ne le sont dans les faits. Il faudra voir à l'usage comment on peut en articuler.

Il y a deux secteurs, à court terme, qui retiennent notre attention: c'est la question du transport adapté par véhicule-taxi. Nous sommes au fait, nous sommes informés, nous

connaissons les chiffres que je citais ce matin au niveau du coût d'un déplacement sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. C'est 27 \$ le déplacement, le coût pour un déplacement dans le système actuel. Si on fait une comparaison avec ce qui se passe à la CTCUQ avec le service qui a été instauré avec le taxi, on constatait que la réduction du coût du déplacement était de l'ordre de 65% en procédant avec les taxis, que cela avait diminué à zéro, à toutes fins utiles, les déplacements refusés dans le cadre des normes actuelles pour l'admission aux services de transport adapté et que pour les travailleurs du secteur du taxi, cela avait amené des retombées intéressantes: 250 000 \$ pour environ 450 permis de taxi. C'est donc dire qu'il y a là quelque chose de très intéressant.

Un autre exemple: on a déjà mis sur pied un comité de travail avec Transports Canada pour voir quelle serait la possibilité de développer un service de taxi collectif entre Mirabel et le centre-ville de Montréal. Voilà deux exemples concrets de développement de taxi collectif qui méritent au moins d'être creusés.

J'en viens donc à mes questions. Parmi les réserves, la plus importante qui est énoncée par la Communauté urbaine à Montréal, c'est qu'on nous dit que la première étape soit celle d'équilibrer l'offre et la demande du taxi sur le territoire de la CUM et que cette première étape soit réalisée avant d'envisager quoi que ce soit. Cette question m'apparaît être au coeur même du différend qu'il pourrait y avoir entre la CUM et le ministère des Transports, parce que je crains qu'on soit un peu dans un cercle vicieux. Deux grandes possibilités s'offrent à nous, à mon point de vue. Une première, qui est une revendication traditionnelle du milieu du taxi, c'est de diminuer le nombre de permis de taxi par le rachat de permis.

Le cas échéant, dans mon esprit, on prend la solution facile. On ne cherche pas beaucoup à étendre le taxi dans le transport adapté et de lui ouvrir de nouveaux marchés dans le taxi collectif. On prend la solution, l'expédient, il y en a trop, le gouvernement les rachète. Il y a bien des embûches sur ce chemin, parce que d'abord c'est un dangereux précédent dans une conjoncture économique difficile; des permis de transport en vrac à racheter, il y en aurait un bon nombre. On pourrait éventuellement envisager de racheter des permis de camionnage général. On a vu dans le rapport Kirby, au fédéral, que l'on recommandait le rachat de permis de pêche. Jusqu'où pourrait-on être entraîné à racheter des permis? D'un point de vue gouvernemental, racheter des permis avec des fonds publics pour créer du chômage sans avoir tout fait pour rentabiliser un secteur, cela m'apparaît bien difficile à justifier face

à l'opinion publique.

Une autre avenue qui est possible et qui a été évoquée par certains ce matin et hier, c'est la règle dite d'un homme, une voiture par semaine. À ce moment on dit: Contingentons les chauffeurs; qu'on ait une règle par laquelle les chauffeurs ne peuvent conduire... On ne peut pas avoir sur le même véhicule trois chauffeurs dans la même journée, par exemple. À ce moment, le résultat sur la rentabilité, sur la disponibilité, sur l'offre de service du taxi a un effet semblable à celui du rachat du permis, d'un certain nombre de permis. Mais encore là, aller vers la règle d'un homme, une voiture provoque deux hypothèses. Le gouvernement l'impose ou on donne à quelqu'un la possibilité de le faire par auto contrôle justement, par exemple, en ce qui a trait aux associations de services, des ligues, mais en n'ayant pas de garantie qu'avant d'envisager les autres mesures, on ait réussi à équilibrer l'offre et la demande de taxi sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

Ma question est donc la suivante. Compte tenu de ce que je viens d'expliquer, est-ce que dans l'esprit de la communauté urbaine, quand on dit que préalablement on doit rééquilibrer l'offre et la demande du taxi, cela signifie une mesure précise comme le rachat de permis, la règle d'un homme une voiture qui est imposée, ou encore si cela peut aussi vouloir dire que le plus rapidement possible on met en marche des initiatives comme celle du transport par taxi pour le transport adapté et d'autres formules de transport collectif?

**M. Des Marais II:** La communauté a pris acte, comme tout le monde au Québec, qu'il y a un problème de nombre. La raison pour laquelle nous avons mis cette condition comme étant première et primordiale, c'est que nous n'avons pas voulu, pour le moment, et cela ne veut pas dire que dans les travaux de nos fonctionnaires et les travaux de la commission des transports on ne se penchera pas sur cette question, indiquer sans avoir étudié et consulté comme il se devait des possibilités de réduction. Ce sur quoi nous voulons insister, c'est que nous considérons que la responsabilité soit de la diminution ou d'une addition de charge de travail pour permettre à tout le monde de gagner sa vie réside clairement et totalement auprès du gouvernement du Québec avec qui, encore une fois, nous sommes prêts à participer à l'élaboration d'une solution; mais nous ne sommes pas rendus assez loin dans notre démarche. Simplement, on vous dit: Le problème est là. Qu'il soit réglé par une réduction de quelque façon que ce soit ou par une addition de charge de travail, nous considérons que c'est une responsabilité qui appartient au

gouvernement du Québec.

(15 h 45)

**M. Clair:** En termes de gestion, vous indiquez dans le mémoire que ce que vous souhaitez, ce n'est pas simplement de vous voir déléguer des tâches - l'expression m'échappe - administratives. À la page 7 du mémoire on peut lire: "La communauté devra cependant être nantie d'une certaine responsabilité pour mener à bien le nouveau mandat qu'on s'apprête à lui confier. Il faudra donc aller plus loin que le simple transfert de tâches administratives."

Qu'est-ce que cela veut dire? Quel est le niveau d'implication souhaité? L'Union des municipalités du Québec et l'Union des municipalités régionales de comté ont beaucoup insisté sur la différence entre la gestion et le contrôle ou des tâches administratives et des fonctions. J'ai essayé de les rassurer en leur disant qu'effectivement, quant à nous, il nous semble que ce qui doit être décentralisé, c'est la gestion, bien sûr, dans un encadrement défini nationalement, ce qui m'apparaît inévitable. Les plaques d'immatriculation vont devoir continuer d'être émises nationalement; les normes de sécurité, de construction, etc., des véhicules ne peuvent pas être décentralisées. Mais l'objectif que nous poursuivons, quant à nous, c'est justement de décentraliser réellement autant que possible la gestion, afin d'inclure le transport par taxi comme un mode de transport des personnes à part entière, de nature locale, sous la juridiction des élus locaux, au même titre que le transport en commun. Est-ce que cela correspond à ce que vous souhaitez quand vous dites que vous ne voulez pas simplement un transfert de tâches administratives?

**M. Des Marais II:** De façon générale, oui, et je donnerai un exemple. On ne voudrait pas se retrouver dans la situation où on devrait appliquer des normes de gestion locales édictées essentiellement par Québec. Par exemple, quand on lit le décret, je pense qu'il réglemente toutes les infractions possibles. C'est très large et, en principe, la communauté a la totale responsabilité - le service de police, en particulier - d'appliquer ces règles. Je dois dire, M. le ministre, qu'il y en a sur lesquelles on peut se poser la question: Qu'est-ce que cela fait là? Elles ne s'appliquent peut-être nulle part, il y en a qui ne s'appliquent pas du tout sur le territoire de la communauté, mais on a toujours pensé, quand on adoptait un règlement qui devait être appliqué par nos fonctionnaires, qu'ils soient du service de police ou des inspecteurs de différents services, qu'on devait mettre entre leurs mains un règlement qui soit totalement applicable et non pas y inscrire des dispositions qui laissent place à l'arbitraire.

Je vous donne simplement un exemple: on ne voudrait pas que les gens puissent utiliser des dispositions réglementaires ou des décrets qui serviraient à harasser - comme on s'en fait accuser occasionnellement, peut-être sans raison - des gens, soit dans l'industrie du taxi ou ailleurs. C'est dans ce domaine où on veut que soient reconnues par le gouvernement du Québec les responsabilités locales de la communauté. Il est bien évident que les autres responsabilités concernant tout le Québec, c'est au gouvernement du Québec de les assumer et nous verrons à nous y conformer et à travailler avec vous pour les appliquer.

**M. Clair:** Je peux vous en donner l'assurance, parce que la difficulté du règlement no 6 provient justement, en grande partie, du fait qu'un règlement d'application générale pour l'ensemble du Québec prévoit des choses qui ne sont pas très applicables sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal et, en plus de cela, on demande à un autre corps policier de l'appliquer, c'est-à-dire au service de police de la Communauté urbaine de Montréal. C'est justement la conséquence de la centralisation et ce qu'il y a d'inacceptable là-dedans, c'est ce que vous venez de souligner.

Une dernière question. Dans la mesure où vous souscrivez aux objectifs généraux, on peut donc envisager éventuellement certaines mesures de transport collectif et la mise en application d'une politique d'introduction du taxi, par exemple, dans le transport adapté ou - même si vous dites que c'est marginal - une partie des nouvelles avenues en matière de transport paracollecif avec les taxis. Dans votre hypothèse, de qui devrait relever la responsabilité de mettre en marche des expériences de taxi collectif ou l'utilisation des taxis dans tel ou tel secteur? Est-ce que, dans votre esprit, cela devrait relever de la CTCUM puisqu'elle est l'exploitant en matière de transport en commun et que, si on veut introduire le taxi dans une politique appliquée quotidiennement de transport en commun, cela peut aller vers la CTCUM? Ou est-ce que ce devrait être rattaché directement dans une structure d'accueil spécifique à la Communauté urbaine de Montréal? Quel est votre point de vue là-dessus?

**M. Des Marais II:** M. le Président, il faut se rappeler que nous avons une structure en transport qui est extrêmement complexe. En dehors des responsabilités générales qu'assument le conseil et le comité exécutif, je l'ai mentionné tantôt, il y a la nouvelle commission de transport qui va se pencher sur les politiques. Alors, disons que ce n'est pas elle. Nous avons en planification des réseaux de transport et, même s'il n'y a pas de construction comme telle, les

planificateurs du Bureau du transport métropolitain sont des gens compétents dans la planification de réseaux de transport, que ce soit sur rails, sur roues et que les roues représentent des autobus ou des taxis ou autres. Il y a notre opérateur qui, au nom de la Commission de transport de la communauté urbaine, assume la responsabilité du fonctionnement quotidien.

Sous réserve de vérifier auprès de la commission de transport, la commission des élus, je pense bien que cette responsabilité ne doit pas amener la création d'un autre organisme alors que, à la commission de transport de la communauté, des spécialistes du transport sont disponibles qui, encore une fois, compétents dans la matière, peuvent intégrer dans leur structure administrative, comme ils l'ont fait déjà pour le transport des handicapés par minibus, d'autres formes et d'autres façons de transporter les gens.

En conséquence, sujet à une opinion de la Commission de transport de la communauté urbaine, au point de vue politique générale, je pense que ceci devrait aller à la Commission de transport de la communauté urbaine.

**M. Clair:** Alors, en terminant, avant de laisser la parole à mon collègue le député de Jeanne-Mance, le comité consultatif CUM-industrie du taxi, dont vous proposez la constitution, à la recommandation 5 de la page 15 du mémoire, est-ce que c'est un comité consultatif qui serait mis en marche simultanément, ou même parallèlement au travail qui se fait par le groupe de travail? Autrement dit, est-ce que, dès les réunions du groupe de travail, l'industrie du taxi serait appelée à être mise à contribution immédiatement ou est-ce que vous envisagez cela en deux temps: groupe de travail, présentation du mémoire ou de la position, de l'analyse, de l'étude à la commission de transport de la CUM et après cela, un suivi, une consultation avec l'industrie du taxi? Comment l'un s'arrime à l'autre?

**M. Des Marais II:** Pour les fins de la préparation du mémoire, nous avons eu quelques consultations mais qui n'ont pas été complètes avec des représentants de l'industrie. Mais, il faudra que cela se continue. À mon avis, il faudra que, aux paliers politique et des fonctionnaires administratifs, des consultations préliminaires se complètent pour l'identification des plus grands problèmes; que se prenne suite à cela, à l'échelle politique, une décision générale à la suite de la recommandation des fonctionnaires et que, par la suite, le comité consultatif s'articule, là aussi en deux étapes, probablement élus et représentants de l'industrie, de fonctionnaires et de techniciens de l'industrie. Mais, cela peut se faire très rapidement.

**M. Clair:** Je suis heureux de voir que c'est dans ce sens-là et, simplement pour indiquer que, dans la mesure où le ministère des Transports pourra apporter une contribution utile, je vous fais l'offre des services que nos gens pourraient éventuellement rendre en participant à ce groupe de travail ou au comité consultatif. Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci. M. le député de Laporte.

**M. Bourbeau:** Merci, M. le Président. Il me fait plaisir au nom de mes collègues de l'Opposition de me joindre au ministre pour vous souhaiter la bienvenue M. l'ex-maire d'Outremont et président de la CUM ainsi qu'à vos collègues.

Vous avez noté tout à l'heure, au début de votre intervention, que c'est le premier mémoire que la CUM dépose en son nom. On se souvient que, jusqu'à récemment, vous veniez toujours déposer des mémoires en votre nom personnel en tant que président de la CUM et vous preniez beaucoup de soin pour nous expliquer que, étant maire d'Outremont, vous aviez deux chapeaux et que, à cause de cela, vous aviez un rôle qui n'était pas jugé suffisamment objectif, enfin, pas par vous-même mais peut-être par certains des autres membres de la CUM. Aujourd'hui, le problème est disparu. Vous avez acquis une grande indépendance, semble-t-il, maintenant que vous avez démissionné de votre poste comme maire. Cela me faisait penser tout à l'heure que mes collègues, le député de Jeanne-Mance et le député de Hull, et moi-même avons connu une situation semblable quand nous avons démissionné de postes semblables. Cette mutation que nous avons connue nous a apporté une grande sérénité. Maintenant, nous siégeons au-dessus de la mêlée, loin des querelles politiques. Surtout dans le cas du député de Hull, c'est encore plus évident.

**M. Clair:** Ils se sont fait une renommée nationale.

**M. Bourbeau:** M. le Président, revenons à des propos un peu plus sérieux. Votre mémoire fait état, aux pages 12 et 13, du transport collectif. Nous avons eu, dans le passé, à plusieurs reprises, l'occasion de discuter de transport avec vous lors de comparutions précédentes. Un des points qui m'intéressent dans la réforme proposée, c'est justement cette recherche que l'on fait de modes de transport alternatif moins coûteux pour la collectivité, entre autres, le transport par taxi, le transport paracollectif. Ayant participé quelque peu à la gestion d'une commission de transport, j'ai toujours eu un sentiment de frustration à voir comment le transport public est parfois peu

rentable quand on pense aux heures hors pointe, par exemple. Les spécialistes du transport nous disent que le transport public n'est rentable qu'aux heures de pointe alors que les véhicules fonctionnent à pleine capacité et qu'en dehors des heures de pointe, c'est vraiment déplorable. On voit, dans les quartiers, très souvent, surtout le soir ou tard le matin, des véhicules, qui coûtent au-delà de 100 000 \$ chacun, se promener presque vides. C'est un peu la même chose dans d'autres domaines. Par exemple, les usines de filtration qui, pendant de longues périodes, n'utilisent pas leur plein potentiel. C'est pour cela que, quand des propositions nous sont faites pour tenter de rentabiliser les équipements, je réagis toujours d'une façon positive.

Récemment, le président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal accordait une interview, qui a été rapportée dans la Presse - ce n'est pas très récemment; c'est à l'automne - à la suite de la publication du livre blanc. Les propos du président de la commission de transport étaient assez négatifs. Il ne semblait pas que, vraiment, il soit possible que la CTCUM puisse entrevoir la possibilité de collaborer relativement à ce genre de transport paracollectif, le transport par taxi.

Dans le mémoire que vous nous présentez, vous n'êtes pas extrêmement enthousiaste non plus. Il me semble que vous êtes un peu plus enthousiaste, un peu moins négatif que le président de la CTCUM. Est-ce que c'est parce qu'il y a eu un changement depuis cette date ou si vous partagez l'aspect un peu négatif du président de la CTCUM?

**M. Des Marais II:** M. le Président, je rappelle que, personnellement, ce que je lis dans les journaux, je ne le crois pas. En conséquence, on peut me citer des propos du président-directeur général de la CTCUM. C'est peut-être cela ou autre chose; je n'ai pas vérifié. Mais je pourrais simplement mentionner que le fait qu'il nous ait délégué, au comité qui a préparé ce rapport, des représentants distingués en la personne du chargé de projets, division de recherche, aménagement du réseau, et d'un chef de division de recherche, aménagement du réseau, cela n'infirme ni ne confirme les propos du président-directeur général, mais cela indique une volonté de collaborer au projet de solution du problème qui est devant nous.

**M. Bourbeau:** Je pense qu'il est admis que la CTCUM a un parc d'autobus et de métro assez important et qu'à certains égards la CTCUM souffre peut-être même de suréquipement, surtout aux heures de pointe alors que beaucoup d'autobus ne sont pas utilisés. Dans un contexte comme celui-là, ne

serait-il pas illusoire de penser que la CTCUM pourrait consentir à collaborer à une réforme qui ferait qu'elle aurait besoin de moins d'autobus puisqu'aux heures hors pointe, dans certains secteurs, les autobus seraient remplacés par des taxis?  
(16 heures)

**M. Des Marais II:** M. le Président, avec tout le respect que j'ai pour l'opinion professionnelle du député de Laporte, je sais que cela a été discuté à plusieurs reprises et qu'il a personnellement une opinion là-dessus qui n'est pas nécessairement partagée par la CTCUM.

Avant de m'engager dans un débat sur la question de la CTCUM, M. le Président, je vous rappelle que la loi de la communauté - je pense que c'est un de ses derniers gros défauts - ne donne pas aux élus le contrôle que, à mon avis bien personnel et qui est partagé aussi par d'autres, on devrait avoir et qui nous permettrait, au lieu de vous dire: C'est peut-être cela, c'est peut-être autre chose, je n'en ai pas la responsabilité, de vous dire: On va y voir, si réellement c'est le cas.

Il y a une question d'opinion, malheureusement, et, M. le Président, j'aimerais ne pas m'engager sur ce terrain puisque je n'ai pas la compétence, ni professionnelle, ni administrative, ni légale, de parler au nom de la CTCUM.

**M. Bourbeau:** On revient toujours au même problème. Alors que vous étiez président et maire, vous étiez très hésitant à parler de ce sujet. Maintenant que vous avez acquis une certaine indépendance, il me semble que cela n'a pas tellement changé non plus. C'est malheureux parce que - je le dis en toute sincérité - on se butte toujours au même mur. Il semble que la CTCUM ne soit qu'une espèce de tour d'ivoire dont personne ne puisse s'approcher. On sait une chose; c'est que le transport en commun à Montréal coûte très très cher et qu'il coûte relativement plus cher qu'ailleurs.

Quand on regarde les autres grosses communautés, comme Laval ou la Rive-Sud, et les territoires adjacents qui sont quand même des territoires assez peuplés, les coûts du transport en commun sont infiniment moins importants et, chaque fois qu'on tente de percer ce mur, de savoir pourquoi cela coûte plus cher à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, on se fait toujours répondre que ce n'est pas possible, qu'on n'y a pas de contrôle. Je ne vous blâme pas de répondre cela, je pense que vous dites la stricte vérité. Mais c'est malheureux, en fait, comme gestionnaire des fonds publics, d'être obligés de constater qu'on ne peut pas exercer de contrôle, que les élus ne peuvent pas exercer de contrôle.

Finalement, vous parlez de l'opinion

professionnelle du député de Laporte. C'est le seul qui émette des opinions. Les autres ne veulent pas en parler. Je comprends pourquoi vous ne pouvez pas le faire, mais je me demande si, un jour ou l'autre, on pourra savoir si, à la CTCUM, il y a vraiment du suréquipement, si cela coûte trop cher et pourquoi. On sait que cela coûte trop cher, cela n'est pas un problème, mais pourquoi cela coûte-t-il trop cher, et n'y aurait-il pas un moyen, un jour ou l'autre, de réduire les coûts du transport en commun à Montréal?

Ce qu'on nous propose aujourd'hui, c'est une méthode qui pourrait permettre de le faire. Certainement aux heures hors pointe en tout cas, la CTCUM pourrait utiliser ce transport paracollectif par taxi. Mais je pense que ce n'est pas M. Des Marais ou les gens de la CUM qui vont pouvoir régler le problème, semble-t-il. Je ne sais pas si le ministre peut nous éclairer...

**M. Clair:** Oui.

**M. Bourbeau:** ...parce que je pense que c'est sa responsabilité et celle du gouvernement. Qu'on a le témoignage du président de la CUM qui nous dit qu'il ne peut pas répondre, mais qui constate qu'il n'a pas de pouvoir. Je pense qu'on peut déduire de ce qu'il nous a dit qu'il y a un problème mais qu'il ne peut pas le résoudre. Finalement, on tourne en rond et on se retrouve à la porte du ministre pour lui demander: Qu'est-ce que vous faites?

**M. Clair:** M. le Président, l'automne dernier, au mois d'octobre, s'est tenue une commission parlementaire sur une proposition de restructuration du cadre institutionnel et financier du transport en commun. L'un des consensus qui s'est dégagé, au moment de cette commission parlementaire, c'est justement la nécessité pour les élus de toute la région de Montréal - si on parle au niveau local, en tout cas - de détenir les pleins pouvoirs, le plein contrôle de leur commission de transport dans chacun des cas. Dans ce sens, M. le Président, déjà, nous, au ministère, on est au travail pour voir ce que cela signifie, donner les pleins pouvoirs à la Communauté urbaine de Montréal sur la CTCUM et, comme c'est un consensus, il ne restera qu'à traduire dans les textes législatifs ce que cela signifie précisément.

Je pense que cela rejoint un peu la mise en application des mesures de transport paracollectif. À quoi cela servirait-il de décentraliser s'il y avait - passez-moi l'expression - du "tirailage" entre la volonté de la CTCUM, exploitant, et la volonté de la Communauté urbaine de Montréal, organisme démocratiquement composé d'élus? Je pense que les deux doivent se faire de pair, à savoir la décentralisation, éventuellement, et la mise en forme, dans une loi, de la

concrétisation de ce consensus du contrôle des commissions de transport à Laval, Rive-Sud et CUM par les élus de ces commissions de transport. J'espère, M. le Président - je profite de l'occasion pour le redire - que les suggestions qu'on nous fera vont porter sur les modalités, sur ce qu'est la définition de "avoir le plein contrôle des commissions de transport". On n'a aucune objection à cela; au contraire. C'était l'un des énoncés de la proposition de juin dernier en matière de transport en commun.

**M. Bourbeau:** M. Des Marais, si la CUM avait le contrôle effectif de la CTCUM, d'après vous, est-ce qu'on pourrait réduire les coûts du transport en commun à Montréal?

**M. Des Marais II:** M. le Président, je voudrais d'abord dire, pour éviter tout malentendu, qu'à l'intérieur du cadre institutionnel avec lequel je ne suis pas d'accord, dont je déplore la constitution et au sujet duquel je note avec plaisir les propos du ministre, il n'y a pas, entre les individus qui travaillent pour la communauté et pour la commission de transport, de problème ou de tiraillement important, sauf qu'il est bien évident que chacun lit la loi et réalise quelles sont ses responsabilités.

Pour répondre à cette question, il faut retourner peut-être une dizaine d'années en arrière; ce n'est pas tellement loin. Quand la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal ne déclarait pas un déficit à la fin de l'année, on pouvait peut-être prétendre que les élus n'avaient pas à être directement en contrôle sauf par la nomination ou participation à la nomination des commissaires; ensuite, la commission était relativement autonome. Au moment où les déficits augmentent de façon considérable, à cause de l'augmentation des coûts, à cause de l'augmentation de la demande, à cause de la transformation du réseau, à cause de la mise en service d'un plus grand nombre de kilomètres de métro, il est bien évident, à mon avis, que les élus doivent être partie au choix que devra faire la communauté - je ne dis pas la commission, mais la communauté - puisque la communauté devra décider si, pour un niveau de service prévu, le coût est de X centaines de millions de dollars et que ce service est réparti de telle façon sur le territoire de la communauté. Si les élus décident que c'est cela que cela coûte et que c'est cela qu'on doit donner aux gens qui utilisent le réseau, ils assument la responsabilité. Si les élus disent: Non, ce n'est pas 100 000 000 \$ que nous allons percevoir chez les contribuables pour ce service, mais c'est 50 000 000 \$, à ce moment-là, ils pourront dire à la commission, comme pour n'importe quel autre service sous notre contrôle: Venez nous

proposer des réductions de prix, des augmentations de tarif ou quelque solution possible pour réduire la participation du contribuable à 50 000 000 \$. Dans ce sens, M. le Président, je pense que, si les élus étaient responsables, il y aurait un meilleur contrôle des coûts et on cesserait cette anomalie de répondre non seulement aux élus du gouvernement du Québec mais aux gens qui élisent les conseillers municipaux et les maires.

Concernant le transport, vous savez, nous n'avons pas toute la responsabilité qu'on pourrait avoir pour nous permettre de vous dire: Oui, nous pensons que la décision de la commission de cesser un service sur une ligne quelconque ou d'augmenter le service sur une autre ligne, c'est raisonnable pour toutes sortes de raisons, ce qu'on ne peut pas faire aujourd'hui. La réponse, c'est oui, mais en la qualifiant comme je viens de le faire.

**M. Bourbeau:** Pensez-vous que, si les élus avaient un contrôle effectif de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal, on aurait plus de chances d'obtenir de la CTCUM une collaboration et, éventuellement, l'instauration d'un service paracollectif, par taxi - enfin, certains projets pilotes - que si on demeure dans le statu quo actuel?

**M. Des Marais II:** M. le Président, la réponse, c'est évidemment oui. Si la commission de transport est un organisme qui tombe sous les élus de la communauté, ce sont les élus qui vont lui dire ce qu'ils veulent qu'elle accomplisse. En conséquence, la réponse, c'est bien évidemment oui, plus qu'aujourd'hui, malgré qu'aujourd'hui il y ait une bonne collaboration, mais dans un cadre institutionnel qui est difficile.

**M. Bourbeau:** Pour terminer, là-dessus, c'est bien évident qu'à partir du moment où on peut faire faire du transport collectif par l'industrie privée, non subventionné, c'est toujours plus intéressant que de le faire faire par les fonds publics, quand on sait qu'un transport en commun est toujours déficitaire.

Je vais changer de propos. Dans votre rapport, à la page 10, vous parlez de la question de la surveillance policière et de la sécurité. Vous avancez le chiffre de 25 policiers additionnels dans le cas du transfert de juridiction. N'y a-t-il pas déjà des policiers qui sont affectés à ce genre de travail actuellement? Est-ce que les 25 feraient exactement le même travail que font les 10? On m'a dit qu'il y en avait une dizaine, actuellement.

**M. Des Marais II:** De la façon dont travaille le service de police actuellement, il n'y a pas, comme tels, de policiers assignés

aux taxis. Il y en a eu pendant plusieurs années, en fait, jusqu'à assez récemment mais, au moment où on se parle, que je sache, il n'y a pas de policiers comme tels attachés au taxi. Ce qui arrive pour l'application du règlement, par exemple, ce sont des directives qui sont réparties entre les postes et parmi les officiers de direction dans les postes qui, eux, transmettent ces directives, qui sont extrêmement détaillées, à tout le personnel qui fait de la surveillance policière et qui peut appliquer ce règlement particulier. Alors, il n'y a personne, en particulier.

Maintenant, dans les 25 emplois, on a bien pris soin de ne pas indiquer que c'étaient 25 emplois policiers comme tels. Il y a peut-être un certain nombre d'emplois policiers, un certain nombre d'emplois de cols blancs aussi, mais je ne peux vous dire quelle est la proportion de l'un ou de l'autre.

**M. Bourbeau:** J'ai de la difficulté à comprendre pourquoi ça prendrait plus de policiers. Vous me dites que ce ne sont pas tous nécessairement des policiers, mais il va certainement y en avoir, puisque c'est au service de police. Si, dans le travail normal d'un policier, il y a, entre autres, la surveillance des taxis actuellement, pourquoi cela serait-il plus onéreux après la réforme?

**M. Des Marais II:** Je ne prendrai qu'un exemple. Aujourd'hui, n'existent plus, à ce que je sache, des examens comme il en existait auparavant à travers, en particulier, la ville de Montréal et, au tout début, je pense, la communauté, sur la géographie locale. Il est bien évident que si, demain, nous sommes responsables de l'application de certaines réglementations, de la réglementation locale, nous allons sans doute remettre en vigueur un règlement par lequel les gens devront être au courant de la situation des rues, des ruelles, des monuments, des gares, etc., ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Aujourd'hui, comme ce n'est pas notre responsabilité, si quelqu'un dit à la communauté qu'elle ne fait pas son travail, moi, je dis: Écoutez, je ne peux pas le faire parce que ce n'est pas ma responsabilité. On pourrait penser que ce n'est peut-être pas sensé, non plus. En conséquence, c'est un peu l'addition de toutes ces choses. Le chiffre 25 doit être pris... C'est à peu près 25.

Revenons à un point. Après étude, si on en vient à pouvoir détailler 25, 50 ou 10, selon les principes de la réforme sur la fiscalité... C'est surtout là-dessus qu'on veut attirer l'attention du gouvernement. Selon les principes que nous avons endossés, il était bien entendu qu'aucun transfert de responsabilités n'existait au moment où la réforme a été mise en place sans qu'il y ait un transfert équivalent de ressources. J'ai

été heureux, évidemment, d'entendre le ministre nous parler de permis à 40 \$ pour 600 000 \$ ou 700 000 \$. Il faudra compléter notre travail là-dessus pour savoir, si ça doit nous coûter 700 000 \$, si notre revenu est de 700 000 \$. À ce moment-là, pas de problème, on va créer des emplois et on va s'en occuper. Si le revenu est de 700 000 \$ et que le coût est de 2 000 000 \$, nous allons en discuter un peu plus longuement.

**M. Bourbeau:** Si je comprends bien votre dernière réponse, la question des 25 emplois additionnels, ce n'est pas nécessairement pour le service de la police; probablement que ce sera même ailleurs qu'au service de la police. Vous avez plutôt parlé de cours de géographie qui seraient donnés. Je pense bien qu'on n'engagera pas un policier à 30 000 \$ par année pour donner des cours de géographie à des apprentis-chauffeurs de taxi.

**M. Des Marais II:** J'ai mentionné le service de police parce que, dans notre langage, le service de police comprend des policiers, mais aussi des cols blancs et des employés civils. Cela peut s'agir de policiers et de civils à l'intérieur du service de police.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Laporte, si vous pouviez terminer bientôt, votre temps est écoulé.

**M. Bourbeau:** M. le Président, j'ai terminé sur cette question. Comme vous voyez, je suis le député le plus obéissant qu'il puisse y avoir.

**Le Président (M. Brouillet):** Bien, merci. Je remercie M. Des Marais et son groupe.

**M. Clair:** M. le Président, en terminant, je veux réitérer mon intérêt pour le groupe de travail qui a été mis sur pied de même que notre désir de prendre connaissance, le plus rapidement possible, des conclusions du groupe de travail et de l'opinion de la commission permanente de la Communauté urbaine de Montréal.  
(16 h 15)

**M. Des Marais II:** M. le Président, M. le ministre, madame et messieurs les membres, merci beaucoup de nous avoir entendus.

**Le Président (M. Brouillet):** Maintenant, nous allons entendre les représentants du Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM. J'inviterais le porte-parole à s'identifier et à nous présenter la personne qui l'accompagne.

### Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM

**Mme Rémillard (Marie-Blanche):** Marie-Blanche Rémillard, je suis la présidente du Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM. Voici M. Jean-Marie D'Amours, membre de l'organisme, qui a travaillé comme chercheur à la préparation du mémoire.

**Le Président (M. Brouillet):** Madame, pouvez-vous présenter votre mémoire dans la mesure du possible, à l'intérieur de 20 ou 25 minutes?

**Mme Rémillard:** Tout d'abord, au sujet du Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM, je voudrais que ce soit bien clair que les personnes que nous représentons ne sont pas celles qui auraient droit d'utiliser le transport adapté de la CTCUM, c'est-à-dire que ce ne sont pas toutes les personnes handicapées, ce sont les personnes handicapées qui sont incapables d'utiliser les services de transport régulier de la CTCUM. Certaines de ces personnes ont droit au service actuellement, certaines n'ont pas droit au service. L'idée du taxi comme complément au service de transport adapté par minibus pour les personnes handicapées n'est pas nouvelle. Nous ne venons pas de la découvrir. Au tout début de la prise en charge de la CTCUM, en 1980, les usagers étaient au courant qu'ailleurs dans le monde, aux États-Unis ou en Europe, le taxi était utilisé pour transporter les personnes handicapées.

Nous avons aussi suivi attentivement l'expérience de Québec. Lors du sommet socio-économique sur l'intégration de la personne handicapée, en décembre 1981, le ministre a, à plusieurs reprises, mentionné le fait que la possibilité d'utiliser le taxi pour le transport des personnes handicapées était une avenue intéressante. Avec l'évocation du transport par taxi pour les personnes handicapées comme une avenue nouvelle pour le taxi, nous avons décidé que c'était le temps de faire le point et de présenter ce que nous voudrions comme service de taxi. Comme je n'ai pas l'intention de lire le mémoire dans son entier, je vais expliquer brièvement notre démarche.

Tout d'abord, il s'agissait de faire le point sur le transport adapté à Montréal. En termes statistiques: les personnes qui étaient desservies et les personnes qui n'étaient pas desservies et le coût aussi de ces déplacements. Nous voulions dire, après cela, qu'il y avait déjà du transport par taxi fait sur le territoire de la CUM, mais aux frais des associations de personnes handicapées et aux frais des usagers, même si quelquefois ces personnes auraient eu droit et la plupart du temps en fait auraient eu droit au

transport adapté de la CTCUM. Il y avait aussi une pratique dans l'industrie du taxi de transport des personnes handicapées, une certaine compétence qui s'était développée. Nous sommes allés voir à Québec. Nous avons interviewé toutes les personnes que nous pouvions sur ce sujet. Nous en sommes revenus très impressionnés. Donc, nous avons demandé à Montréal, à tous les intervenants dans le dossier, ce qu'ils pensaient de la possibilité d'une implantation d'un système de transport par taxi à Montréal.

Nous avons déduit les avantages d'un tel service, nous en avons défini les principales caractéristiques et nous suggérons au gouvernement certains scénarios d'implantation. Viennent enfin les recommandations.

Le service de transport adapté à Montréal actuellement. Le service de transport adapté de la CTCUM comptait, en 1982, un total de 2200 usagers admis. Si l'on considère que la CTCUM a systématiquement refusé l'admission des personnes obèses et handicapées sur les plans visuel et intellectuel, il faut conclure que le nombre total d'usagers actuels ne représente pas le nombre total d'usagers potentiels. La CTCUM n'ayant pas actuellement de comité d'admissibilité où pourraient être acheminées les demandes en provenance de ces usagers potentiels, aucune donnée n'est disponible pour évaluer leur nombre.

Cependant, des statistiques recueillies auprès de la CTL et de la CTRSM, où ces personnes sont admissibles, nous permettent de croire que ces personnes représentent entre 12% et 24% du nombre total des usagers potentiels. Une projection conservatrice situerait ce nombre à environ 2600 usagers, 2600 personnes. 15% d'usagers non admis actuellement, soit environ 400. Cette évaluation est très conservatrice si on tient compte d'une publicité plutôt déficiente et de la grande réticence de la CTCUM à admettre certaines clientèles.

Le pourcentage d'usagers ambulatoires, c'est-à-dire qui ne se déplacent pas en chaise roulante, était de 25% en 1981 et de 32% en 1982. Si l'on tenait compte de l'admission éventuelle des personnes handicapées visuellement ou intellectuellement, ce pourcentage pourrait se situer entre 40% et 45%, pourcentage assez réaliste si on le compare à celui de la CTCUQ, où ces personnes sont admises, qui était de 41% en 1982.

On comptait à la CTCUM, en 1981, 4,7% de refus de déplacement, réduit en 1982 à 4,2%. Il s'agit de refus attribuables à une surcharge du service. En chiffres absolus, cela signifie que l'on refusait une moyenne de 656 déplacements par mois en 1982. Si l'on tenait compte des usagers potentiels non admis actuellement, cela porterait le pourcentage de refus à 19% ou 3500

déplacements refusés par mois.

Le coût moyen d'un déplacement par transport adapté à la CTCUM était de 24,40 \$ en 1981. En 1982, à la suite d'une augmentation importante du nombre de minibus et, par conséquent, des frais d'exploitation, ce coût moyen se situait à 35,87 \$ par déplacement. Ce sont des chiffres qui nous ont été transmis par la CTCUM au début du mois de février. Il s'agit d'un coût très élevé. Il y a un tableau qui suit dans lequel les gens qui sont intéressés peuvent voir que c'est très élevé par rapport aux autres commissions de transport.

Nous pouvons donc conclure que le service de transport adapté de la CTCUM est loin de répondre aux besoins des personnes handicapées de son territoire et ce, malgré des coûts qui deviennent astronomiques. L'actuel transport adapté par taxi se fait surtout par des usagers individuels, comme moi, par exemple, quand je prends un taxi pour aller à un endroit si je ne peux pas avoir de minibus. Il y a aussi des associations qui déplacent soit leurs travailleurs, soit les gens pour des fins de loisirs en taxi parce qu'elles ne peuvent pas avoir le service de transport adapté de la CTCUM. Le mémoire décrit avec assez de détails l'expérience de l'utilisation du taxi à Québec. C'est à partir d'une analyse critique de cette expérience que nous avons déduit les avantages et décrit les conditions de fonctionnement d'un tel service à Montréal. Je pense que la CTCUQ va parler tout à l'heure de son service et j'aimerais autant qu'elle en parle elle-même.

L'implantation d'un service de transport adapté par taxi sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Du point de vue syndical, citons tout d'abord l'article 19 de la convention collective de la Fraternité des chauffeurs qui se lit comme suit: "Sous la réserve qui suit, aucun travail ou service exécuté présentement par des employés assujettis à l'accréditation syndicale ne devra être donné à contrat ou à sous-contrat à une compagnie ou à un entrepreneur individuel." Ce même type de clause se retrouve dans la convention collective de travail des autres unités d'accréditation syndicales.

Les premières réactions de la fraternité face à l'utilisation du taxi au niveau du transport adapté sont très prudentes. On craint, évidemment, que l'utilisation du taxi pour le transport adapté ne soit qu'un premier pas vers une utilisation beaucoup plus large au niveau des services réguliers. Cependant, on ne ferme pas complètement la porte, malgré tout, conscients que la partie syndicale se doit de définir une position sociale (comprendre: socialement justifiable).

Point de vue de la CTCUM. Le président de la CTCUM, M. Lawrence

Hanigan, a affirmé, lors de la présentation de son budget devant le conseil de la CUM, que le principe de l'utilisation du taxi au niveau du transport adapté était acquis par la CTCUM. D'autre part, les contacts établis avec des responsables de la CTCUM nous ont confirmé que le principal obstacle à l'utilisation du taxi pour le transport adapté se situait au niveau des conventions collectives. Outre cet obstacle majeur que constituent les conventions collectives, bon nombre de questions restent à résoudre au niveau de l'administration d'un tel service. On insiste particulièrement sur l'importance de maintenir la centralisation des activités reliées à l'établissement de l'admissibilité ainsi qu'à la réservation et à la répartition.

En ce qui concerne le point de vue de l'entreprise de taxi, nous avons mentionné qu'il se fait déjà beaucoup de transport de personnes handicapées par taxi sur le territoire de la CUM. Plusieurs chauffeurs de taxi se sont spécialisés dans le transport de personnes handicapées et vivent presque exclusivement de ce marché depuis une quinzaine d'années, dans certains cas. Dans les faits, il s'agit déjà de taxi collectif. On utilise régulièrement des coupons de crédit et on négocie des prix forfaitaires parfois inférieurs aux tarifs établis par taximètre. Dans plusieurs cas, il s'agit de véritables contrats réguliers.

Toute forme de subvention gouvernementale au transport par taxi de personnes handicapées serait fort appréciée car elle entraînerait un développement important de ce marché.

Avantages et conditions d'un service de transport adapté par taxi. Parce qu'on est bien conscient qu'il ne s'agit pas seulement de demander l'utilisation du taxi pour le transport de personnes handicapées, il faut aussi dire quel genre de transport par taxi on voudrait.

Les avantages: Premièrement, l'utilisation du taxi pour le transport des usagers ambulatoires ainsi que d'une partie des usagers utilisant un fauteuil roulant standard représente une importante économie sur les coûts du transport adapté; 30% à 40% d'économie sur les coûts du transport adapté. 30% à 40% sur chaque déplacement effectué en taxi nous apparaît une évaluation très réaliste, quand on sait qu'un déplacement par transport adapté - minibus - coûte aux contribuables de dix à douze fois plus qu'un déplacement par transport régulier, toute économie possible devient un facteur déterminant.

Deuxièmement, l'utilisation du taxi amène une très grande flexibilité dans l'ajustement entre l'offre et la demande et permet donc une réponse plus adéquate aux besoins des personnes handicapées qui ne peuvent utiliser les services réguliers de transport. L'utilisation du taxi permettrait,

entre autres, sur le territoire de la CUM, de desservir plus adéquatement les usagers handicapés physiques, en réduisant considérablement le pourcentage de refus, et de donner enfin accès au transport public aux usagers handicapés visuels, intellectuels, obèses et autres.

Troisième avantage, l'utilisation du taxi entraîne une plus grande souplesse dans l'utilisation du service en permettant, entre autres, de réduire à huit heures, voire quatre heures ouvrables, le délai minimum de réservation. Ce délai constitue en effet l'une des contraintes les plus lourdes imposées aux usagers du transport adapté. Combien le réseau régulier perdrait-il d'usagers s'il devait les soumettre à une telle contrainte?

Quatrièmement, l'utilisation du taxi permet un gain important quant à la fiabilité du service en réduisant le nombre d'usagers par véhicule et, en pouvant compter sur une véritable décentralisation de ceux-ci, on élimine presque complètement l'écart entre les horaires prévus et les horaires réels.

Les conditions idéales pour un service mixte minibus-taxi. Sans chercher à être exhaustifs, nous présentons un certain nombre de conditions à privilégier en ce qui concerne un service de transport adapté par taxi.

Premièrement, il faudrait privilégier un système mixte permettant l'utilisation coordonnée de minibus et de taxis. Cela permet de répondre à l'ensemble de la demande de transport adapté des usagers ambulatoires ou utilisant un fauteuil roulant standard ou motorisé.

Deuxièmement, il faudrait, dans l'hypothèse d'un service mixte, laisser le libre choix à l'utilisateur utilisant un fauteuil roulant standard quant au mode de transport à privilégier. Ceci, afin de tenir compte du degré relatif d'autonomie de l'utilisateur. Le taxi comporte suffisamment d'avantages, par rapport au minibus, pour qu'on laisse jouer librement ce facteur incitatif. Ce choix devrait s'exercer au moment de l'admission, mais pourrait être révisé au besoin.

Troisième condition, il faudrait privilégier le taxi collectif, sans pour autant en faire un absolu, surtout en dehors des heures de pointe où, même pour les usagers du transport régulier, les lignes de déplacement deviennent beaucoup plus individuelles. Dans le mémoire de la CUM, il y a quelque chose au sujet de la comparaison d'un service par taxi avec un service par minibus. Je tiendrais à préciser, comme usager du transport adapté, qu'en dehors des heures de pointe le service de minibus fonctionne pratiquement comme un service de taxi, c'est-à-dire presque généralement avec un seul passager dans le minibus.

Quatrièmement, il faut légaliser la négociation de prix forfaitaires qui peuvent permettre au service de transport adapté de

réaliser des économies d'échelles. L'achalandage incite à négocier les prix pour les entreprises de taxi.

Cinquièmement, il faut privilégier les coopératives ou autres entreprises de taxi regroupant des propriétaires artisans. Ceux-ci sont en mesure d'assurer une meilleure qualité de service et un meilleur contrôle face aux plaintes qui peuvent provenir des usagers. Il faut exiger des entreprises de taxi une assurance supplémentaire couvrant les déplacements sous leur responsabilité à l'extérieur du véhicule-taxi.

Il faut maintenir une centralisation administrative: un seul comité d'admissibilité, un seul centre de réservations et de répartition. Les usagers sont admis au transport adapté en fonction de leur incapacité à utiliser le service de transport régulier et non en fonction du mode de transport spécialisé qu'ils requièrent. La centralisation des réservations permet un meilleur contrôle face aux entreprises de taxi et simplifie la procédure d'accès au service pour l'utilisateur, à condition, bien sûr, que le centre de réservation soit facilement accessible par téléphone. La centralisation de la répartition permet une complémentarité beaucoup plus souple entre les deux modes de transport utilisés et une maximisation du taxi collectif.

(16 h 3D)

Huitième condition: Il faut réduire le plus possible le délai minimum de réservation. Si l'on veut profiter au maximum des avantages d'un système mixte avec répartition centralisée, il faut prévoir un délai identique de quatre heures pour tous les usagers.

Neuvièmement: Il faut prévoir pour les usagers du transport adapté une tarification au même coût et selon les mêmes modalités que pour les usagers du réseau régulier.

Dixièmement: Il faut exiger une formation des chauffeurs de taxi. Elle pourrait être préparée et donnée par un groupe d'usagers. Cette session de formation devra être brève et avoir un caractère vraiment pratique et, c'est très important, ne devraient être affectés au transport adapté et formés en conséquence que les chauffeurs qui y consentent librement.

Onzièmement: Il faut inciter les propriétaires à adapter leurs véhicules-taxis.

Douzièmement: Il faut adopter la plus grande prudence face à la question des abus possibles de la part des usagers. Tout d'abord, il faut noter que cette notion d'abus n'est jamais évoquée dans le cas des usagers du réseau régulier. Au contraire, l'introduction de la carte mensuelle a fait disparaître tout frais modérateur. Soulignons aussi que l'augmentation de l'achalandage est susceptible d'amener une économie d'échelle.

Treizième condition et non la moindre: Il faut former un comité de concertation

réunissant administrateurs et usagers du service de transport adapté. Ce comité-conseil constitue pour les administrateurs une sorte d'entonnoir face aux multiples demandes qui peuvent provenir des différents organismes de personnes handicapées, ainsi qu'une source de recommandations vraiment représentative sur laquelle ils pourront fonder leurs décisions. Les usagers, quant à eux, ont tout avantage à organiser leur représentativité et à définir par la concertation entre eux des positions communes sur l'opération du service de transport adapté. Ce comité de concertation pourrait très bien s'inscrire dans la structure plus large d'un comité d'orientation qui aurait pour mandat de traiter autant de l'adaptation du réseau régulier que de l'amélioration du transport adapté.

Une fois qu'on a reconnu les avantages d'un système mixte de transport adapté et qu'on en a décrit les principales caractéristiques souhaitées, il nous reste à voir comment un tel système pourrait s'implanter à Montréal en tenant compte des contraintes que l'on connaît.

Scénario no 1, qui est notre scénario préféré, le scénario qu'on suggère. C'est le seul que je vais lire au complet.

À l'initiative du ministère des Transports, un comité d'étude est formé pour négocier les modalités d'implantation d'un service de transport adapté par taxi à la CTCUM.

Ce comité est formé de représentants des unités d'accréditation syndicale concernées, de la CTCUM, du ministère des Transports et des usagers.

Ce comité doit soumettre, avant le 15 octobre 1983, son rapport dans lequel il recommandera des modalités d'implantation acceptables pour les quatre parties.

À défaut d'un consensus, il faudra recourir à un autre scénario.

Nous croyons que l'enjeu social de ces négociations peut amener les parties à des compromis acceptables. Malgré l'urgence d'un déblocage ressentie par les usagers, cette voie doit être explorée avant toute autre.

Les scénarios 2, 3 et 4 impliquent des modifications à la loi, alors que le scénario 5 est le scénario qui implique une subvention directe à l'utilisateur.

Recommandations: Considérant les nombreux avantages de l'utilisation du taxi pour le transport adapté, avantages qui en font globalement un service de qualité nettement supérieur pour un coût significativement moindre:

Nous voulons que le ministre des Transports prenne tous les moyens en son pouvoir afin de promouvoir ou d'imposer, si nécessaire, l'utilisation du taxi pour le transport adapté.

Nous voulons que le ministre des Transports modifie la réglementation actuelle

afin de permettre l'utilisation du taxi collectif au niveau du transport adapté.

Nous voulons que le ministre des Transports modifie la réglementation actuelle afin de permettre la négociation de prix forfaitaires inférieurs aux tarifs établis par taximètre.

Nous voulons que le ministre des Transports forme un comité d'étude chargé de recommander les modalités d'implantation d'un service de transport adapté par taxi à la CTCUM. Ce comité, comme on l'a mentionné tout à l'heure, étant formé de représentants des unités d'accréditation syndicale concernées, de la CTCUM, du ministère des Transports et des usagers devrait en arriver à un consensus et remettre son rapport avant le 15 octobre 1983. C'est le scénario no 1.

À défaut de pouvoir implanter le scénario no 1, nous recommandons que le ministre des Transports propose une modification à la loi no 9 confiant la responsabilité du transport adapté à la CTCUM, afin de remettre cette responsabilité entre les mains d'une autre autorité. Celle-ci pourrait contracter avec une corporation autonome chargée de l'exploitation d'un service de transport adapté, un service mixte utilisant le minibus et le taxi. Nous recommandons que le ministre des Transports s'inspire des conditions d'exploitation énoncées dans le cadre de ce mémoire pour toute démarche d'implantation et d'évaluation d'un service de transport adapté par taxi et, enfin, nous recommandons que le ministre des Transports favorise l'implication des associations d'usagers dans toute démarche à venir visant l'amélioration du service de transport adapté. Merci.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci. M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, d'abord quelques mots pour remercier la présidente du Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM Inc. et la personne qui l'accompagne de s'être penchées sur le programme d'action proposé en août dernier par le ministère des Transports pour favoriser de nouvelles avenues en matière de taxi.

Si toutes les possibilités qui sont offertes en matière de taxi collectif avaient été aussi fouillées que l'a été celle d'utiliser le taxi pour le transport adapté dans la région de Montréal, je pense, M. le Président, qu'on pourrait encore beaucoup plus rapidement passer à des projets concrets car on voit dans ce mémoire une qualité - personnellement, en tout cas, je la vois - exceptionnelle. On voit que le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM a fait un travail vraiment approfondi, non pas dans un simple souci d'améliorer le service,

mais en étant conscient aussi des contraintes financières qui sont imposées à tout le monde dans le moment. Donc, c'est un mémoire d'une grande qualité sur l'une des facettes qu'on veut ouvrir dans les nouvelles avenues, à savoir l'utilisation du taxi pour le transport adapté. C'est un mémoire de qualité, mais aussi un mémoire très crédible, très réaliste, dans le sens où il ne se contente pas simplement de revendiquer des augmentations de budget, mais dans le sens où le regroupement est très conscient que les fonds sont limités et que cette avenue de l'utilisation du taxi pour le transport adapté peut représenter un double avantage: une amélioration du service, certes, mais aussi peut-être une diminution, en tout cas, un plafonnement des coûts relatifs au transport adapté par minibus tel qu'on le connaît actuellement.

Je pense, M. le Président, qu'avec un mémoire de cette qualité, un mémoire réaliste comme je le disais tantôt, le Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM accroît sa crédibilité de jour en jour, de mois en mois, et que, dans ce sens, le caractère très crédible du mémoire devrait faire réfléchir ceux qui hésitent à mettre à contribution les usagers, les comités d'usagers. Que ce soit pour le transport en commun régulier ou pour le transport en commun adapté pour personnes handicapées, je pense qu'il est de plus en plus difficile d'ignorer les usagers quand on voit des mémoires de cette qualité.

Compte tenu, M. le Président, que le mémoire est assez clair, je pense qu'il n'y a pas beaucoup de questions à poser, si ce n'est sur le scénario d'implantation d'un service de transport adapté par taxi sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Vous avez entendu, avant vous, le président de la Communauté urbaine de Montréal nous indiquer qu'un groupe de travail avait été formé pour étudier l'ensemble de la problématique du taxi. Il est évident que c'est l'une des possibilités qui vont être étudiées par le groupe de travail. Cela m'apparaît tout à fait évident. Est-ce que vous ne pensez pas qu'avant de prendre l'initiative de mettre en marche le scénario no 1 ou quelque autre scénario, on devrait d'abord attendre, dans un premier temps, de voir quel sera le résultat des réflexions de ce groupe de travail? Est-ce qu'il va proposer d'aller dans ce sens-là? S'il y a une volonté de la part de la CTCUM et de la Communauté urbaine de Montréal d'aller vers cela, à ce moment, je pense que la mise sur pied d'une table de concertation, en quelque sorte, pourrait aboutir beaucoup plus rapidement que si on y allait immédiatement. J'aimerais avoir votre opinion là-dessus. Vous avez entendu comme moi, tantôt, le président de la Communauté urbaine de Montréal sur cette question.

**Mme Rémillard:** Si la Communauté urbaine de Montréal pense étudier sérieusement la possibilité de transport par taxi, tant mieux. Mais les usagers du transport adapté vivent, par rapport aux autres usagers du transport adapté - par exemple, par rapport aux colis ou aux autres types de choses que pourraient transporter les taxis - une situation d'urgence, en ce sens que les services répondent de moins en moins aux besoins et que les coûts sont astronomiques. Quand on parle de 35,87 \$ par déplacement, c'est peut-être difficile pour les gens de se rendre compte de ce que cela implique, mais cela implique, pour une personne qui prendrait de dix à douze fois par semaine le minibus, des coûts d'environ 400 \$ par semaine, ce qui veut dire, sur une année de 50 semaines, environ 20 000 \$ pour un déplacement.

Si je pense à ce qu'une personne pourrait faire pour se déplacer, deux ou trois personnes ensemble pourraient s'acheter un minibus adapté et se payer un chauffeur privé pour les transporter.

Il y a un point non seulement au niveau du manque de flexibilité du service par minibus qui doit demeurer...

**M. Clair:** Vous allez faire saliver les représentants de la ligue de taxi A-11 qui sont derrière vous et qui vous entendent. Je m'excuse de vous avoir interrompue.

**Mme Robillard:** Le service de transport par taxi n'est pas seulement une solution plus économique mais représente vraiment une solution tellement plus flexible et tellement plus souple parce que, de quelque façon qu'on regarde le problème du transport adapté, on s'aperçoit qu'il ne pourra jamais y avoir suffisamment de minibus, particulièrement aux heures de pointe, pour répondre à la clientèle. Quand on sait qu'à Montréal une bonne partie de la clientèle potentielle n'est pas encore desservie, on ne peut pas dire à ces personnes-là: On va attendre que la CUM ait produit un rapport sur l'utilisation du taxi pour le transport en commun.

Cela ne vient pas assez rapidement, c'est une situation d'urgence et à Québec, dès le début du transport adapté, ils ont utilisé un mode de gestion qui leur a permis d'utiliser le taxi. Si cela prenait trois, quatre ou cinq ans à la CTCUM, c'est un ordre de grandeur qu'on ne peut absolument pas supporter dans l'état de la situation actuelle.

**M. Clair:** Pourriez-vous élaborer un peu plus sur l'état des discussions que vous avez eues avec les représentants de la fraternité des chauffeurs? Est-ce que ces discussions sont récentes? Sur quoi ont-elles porté spécifiquement? Quelle réponse avez-vous eue? La même chose de la part de la

CTCUM.

Vous avez rapporté tantôt les propos de M. Hanigan au moment de l'étude du budget de la CTCUM, mais avez-vous eu une rencontre avec les responsables de la gestion du transport adapté par minibus? Quel est le niveau d'information dans lequel vous êtes présentement?

**Mme Robillard:** Le seul syndicat qui a été consulté, c'est la fraternité des chauffeurs. Aucune démarche n'a été entreprise auprès des autres syndicats, qui sont quand même un peu moins impliqués dans le transport adapté. Je vais répondre pour cela et je laisserai M. D'Amours répondre au sujet de notre approche auprès de la CTCUM.

En ce qui concerne la fraternité, premièrement elle ne semble pas tellement éveillée à tout ce qu'impliquait le document "De nouvelles avenues pour le taxi" par rapport aux intérêts de ses membres ou par rapport à sa profession. Face aux chiffres qui lui étaient présentés, elle était évidemment surprise, elle avait peu de choses à répondre. Les deux réactions un peu opposées, c'était premièrement évident que ce serait un précédent dangereux pour elle parce que, si le transport adapté se faisait par taxi, ce serait une porte ouverte sur l'utilisation du taxi pour le transport collectif.

D'autre part, ce qu'elle définit comme sa position sociale n'est pas encore élaboré et, comme il y a eu récemment une élection à l'exécutif de la fraternité et qu'il y a un nouvel exécutif, les démarches doivent être continuées.

Cependant, on a été invité pour une rencontre avec les chauffeurs du transport adapté et l'exécutif de la fraternité dans les jours à venir. Il y a donc un intérêt et une volonté de parler au moins et on pense que c'est assez important.

**M. Clair:** Parallèlement à cela... Je vais laisser monsieur répondre et je reviendrai sur l'autre question pour savoir si vous avez entrepris des démarches aussi auprès des taxis.

**M. D'Amours (Jean-Marie):** Je peux peut-être répondre tout de suite au niveau taxi. On a eu un contact avec une des coopératives de taxi à Montréal, la Coopérative de taxi de Montréal, secteur A-11. C'est à partir de cela qu'on a rédigé ce qui concerne le point de vue de l'industrie du taxi sur l'utilisation du taxi pour le transport adapté qui est dans le mémoire. C'est un premier contact mais il y a vraiment un grand intérêt et je pense que ce serait un dialogue à poursuivre.

Au sujet de la CTCUM, à part la position officielle qu'a prise le président lors

de la présentation du budget, les contacts qu'on a eus avec la CTCUM, ce sont des contacts avec des responsables de ce qu'ils appellent maintenant le service d'aménagement du réseau. On nous a dit, évidemment, que c'était leur opinion, en tant que fonctionnaires à la CTCUM, que cela n'engageait pas nécessairement la CTCUM. Mais il y a vraiment, chez les gens qu'on a contactés, un intérêt, une ouverture. L'une des choses qu'ils ont soulignées, c'est l'obstacle relativement aux conventions collectives. Mais ils ont souligné, en même temps, une certaine ouverture de la partie syndicale à d'autres dossiers, qui pourrait se manifester également dans ce dossier. On semblait relativement optimistes.

**Mme Rémillard:** Je voudrais ajouter quelque chose. À la direction du transport, on a eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'entendre clairement exprimer l'idée, par la CTCUM, que, sans la possibilité d'utiliser le taxi, le transport adapté était dans un cul-de-sac, c'est-à-dire qu'il ne pouvait pas développer davantage le type de ressources. Il pouvait le développer un peu; cela pouvait améliorer d'un côté et cela pouvait améliorer de l'autre, mais cela ne répondrait pas aux besoins. Ils revenaient toujours en disant: Il faut une intervention du ministère des Transports, une intervention du type...

**M. Clair:** Concertation ou législation?

**Mme Rémillard:** Pas concertation. Modifications à la convention collective, modifications législatives.

**M. Clair:** La méthode simple et expéditive.

Des voix: Ah!

**Mme Rémillard:** La méthode plutôt radicale.

**M. Polak:** Le gouvernement est expert là-dedans.

Des voix: Ah!

**M. Polak:** Copie de la loi 111 surtout.

**Mme Rémillard:** Sauf qu'on compte sur notre possibilité de médiation. C'est peut-être, entre la CTCUM et les syndicats, assez tendu comme relations. Mais nous arrivons, les usagers, avec nos besoins réels, nos besoins humains, et on pense qu'on pourrait jouer un certain rôle là-dedans.

**M. Clair:** J'indique immédiatement qu'il m'apparaît que l'approche que vous avez choisie comme usagers est l'approche privilégiée actuellement, à savoir que c'est

éminemment souhaitable que ce soit par négociation qu'on en vienne à la solution de ce problème et qu'on puisse, éventuellement, dans l'ensemble du Québec, réaliser un virage pour essayer d'offrir le plus de services possible avec l'argent disponible. Dans ce sens-là, je préférerais de beaucoup que cela vienne d'un consensus qui se dégage entre la CTCUM, les usagers et la fraternité que d'avoir à agir par législation, ce qui est toujours délicat et contentieux.

Quand vous me dites que vous avez l'intention de continuer vos discussions, je comprends donc, que ce soit auprès du milieu du taxi, de la CTCUM ou de la fraternité, que vous avez l'intention de continuer à faire la promotion de cette idée.

Maintenant, en termes de scénarios d'implantation, vous avez élaboré des scénarios d'implantation. Est-ce que vous avez fait des études pour savoir ce que cela pourrait représenter en termes du nombre d'usagers qui seraient desservis? Combien cela peut-il coûter? Combien cela occuperait-il de véhicules-taxis? Est-ce que vous avez fait une étude là-dessus ou si vous ne vous êtes pas rendus à quelque chose d'aussi précis?

**M. D'Amours:** On n'est pas vraiment rendu à des choses aussi précises. Il y a quand même certaines données incluses dans le mémoire desquelles on pourrait déduire aussi d'autres choses. Mais on n'est pas rendu à des évaluations aussi précises, aussi détaillées.

**M. Clair:** À la page 27 - je pense que vous appelez cela des conditions d'opération - vous parlez de la formation des chauffeurs de taxi. J'ai deux questions. Par qui et comment cette formation devrait-elle se faire? Comment, à votre point de vue, l'adhésion, si on veut, à ce système qui pourrait être mis de l'avant devrait-elle se faire? Vous faites état, dans le mémoire, qu'autrefois il y avait peut-être plus de chauffeurs de taxi qu'il y en a maintenant qui connaissaient le fonctionnement, les exigences d'un transport adapté par taxi. Comment voyez-vous cette formation des chauffeurs de taxi. Par qui? Comment?

**Mme Rémillard:** En ce qui concerne Québec, par exemple, ce sont les coopératives de taxi qui ont proposé à Transport adapté du Québec métro, un mode de formation assez rudimentaire, mais qui impliquait beaucoup de bonne volonté de la part de la coop de taxis. C'était un texte avec des dessins expliquant aux chauffeurs comment manipuler la chaise roulante, d'où se dégageait une certaine attitude vis-à-vis de la personne handicapée. C'est évident que, sur le plan du texte ou sur le plan de la documentation, ce pourrait être détaillé,

mais il y a aussi le contact avec des usagers ou avec un groupe d'usagers, entre des usagers et des chauffeurs, non pas nécessairement tous les chauffeurs de taxi, mais ceux qui sont intéressés à donner un service aux personnes handicapées.

**M. Clair:** Comment, pratiquement, se ferait ce choix des chauffeurs intéressés? En termes d'organisation ou de fonctionnement, je pense que l'envergure de l'agglomération

A-11, pour ne prendre que celle-là, avec à peu près 5000 détenteurs de permis de propriétaire et environ 15 000 permis de chauffeur, présente une situation plus compliquée à Montréal que sur le territoire de la CTCUQ. Avez-vous réfléchi sur cette question?

**Mme Rémillard:** Parce qu'on favorise les coopératives ou des associations de ce genre. À Québec, cela n'a pas été nécessairement décidé à l'unanimité parmi les chauffeurs qui acceptaient de faire du transport adapté; sauf qu'à Québec 75% des chauffeurs des trois ou quatre coop impliquées font du transport adapté. Il y a un système qui fait que, si les usagers se plaignent du comportement d'un chauffeur - ce n'est arrivé qu'une fois, semble-t-il, depuis le début du service - c'est la coop de taxis qui exerce une sorte de censure et qui demande à ce chauffeur de ne plus faire de transport adapté. Le chauffeur se plie à cette exigence de la coop.

**M. Clair:** Si je comprends bien, vous privilégiez la négociation entre la CTCUM et une ou des associations de services qui appliqueraient elles-mêmes des mécanismes d'auto contrôle en discussion avec les usagers afin de s'assurer qu'il n'y a pas de mauvaise qualité de service de la part de certains chauffeurs. C'est l'option que vous privilégiez.

**Mme Rémillard:** C'est cela, exactement. Il me semble assez important qu'il y ait possibilité d'une certaine concurrence. C'est évident que, si c'est une seule association qui a l'exclusivité du service par taxi, on peut se retrouver avec des problèmes semblables à ceux qu'on avait avant.

**M. Clair:** Je vous remercie.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Sainte-Anne.

**M. Polak:** M. le Président, quelques questions. D'abord, Mme Rémillard, au nom de l'Opposition, je voudrais également vous exprimer notre admiration non seulement pour votre mémoire, mais surtout pour le travail que vous faites. En fait, quand on a divisé la tâche entre nous, j'ai demandé de

poser quelques questions sur ce mémoire parce que le travail, au niveau de la déficience mentale et physique joue un très grand rôle dans le district où je suis député, dans le sud-ouest de Montréal, dans Sainte-Anne et Saint-Henri. D'ailleurs quelques-uns de vos groupes ont envoyé des télégrammes d'appui; ils sont très actifs sur toutes sortes de plans qu'on appuie très activement. Quant à nous, nous vous offrons non seulement notre admiration, mais tout l'appui nécessaire pour faire avancer le dossier. Je sais que votre travail est souvent très frustrant et très difficile; vous rencontrez fréquemment des obstacles. J'ai été impressionné par le ton modéré du mémoire.

M. le ministre, tout à l'heure, vous a dit que M. Des Marais a expliqué qu'ils sont à étudier ce problème entre eux, etc. Vous réclamez, à la fin de votre mémoire, un comité tripartite ou à quatre parties. Vous n'avez pas donné de réponse directe au ministre et je voulais revenir là-dessus. Ai-je bien compris votre mémoire lorsque vous dites: M. le ministre, vous comprenez ce problème, vous l'avez dit en décembre 1981, il y a plus d'un an maintenant; alors, pourquoi ne prenez-vous pas l'initiative, comme ministre des Transports, de former un tel comité qui commencerait son travail, une étude, pour ensuite, en octobre 1983, venir avec certaines recommandations? C'est ce que semble dire votre mémoire à la page 29.

D'autre part, j'ai entendu le ministre dire que M. Des Marais commence à étudier; on ne sait même pas si vous êtes impliqués dans ces études. J'ai peur, si on laisse tout le monde étudier individuellement, que le consensus sera beaucoup plus long à se faire. Personnellement, je voudrais qu'on dise: Nous exigeons qu'un tel comité soit formé, qu'il commence à travailler là-dessus. M. Des Marais, au lieu de former sa petite équipe, devrait vous inviter là-dessus. D'ailleurs, on peut faire une recommandation positive concernant un représentant des usagers. Peut-être que vous pourriez, justement, placer Mme Rémillard sur un tel comité parce que je pense qu'elle connaît très bien la matière et ce serait un facteur positif pour le travail. Est-ce que j'ai bien compris que vous réclamez que le ministre prenne l'initiative de nommer un tel comité et qu'on commence le travail tout de suite? C'est cela que vous voulez?

**Mme Rémillard:** Je pense qu'on demande - c'est assez clair à la page 35 - que le ministère prenne l'initiative de former un tel comité ou d'inciter fortement toutes les parties à en faire partie. C'est évident, par exemple, que ce qui se passe à la CUM, quant au transport en commun en général, cela nous intéresse et on voudrait être impliqué. Mais la problématique du transport en commun en général, c'est une chose; le

transport adapté, c'est plus précis, c'est notre affaire, c'est cela qui nous intéresse plus particulièrement. On pense que le problème du transport adapté, de l'utilisation du taxi pour le transport adapté pourrait arriver avant l'utilisation du taxi pour le transport en commun en général et que ce serait au profit des personnes handicapées qui sont concernées.

On ne voit pas nécessairement pourquoi la réforme ou la discussion devrait se faire à un niveau très général avant d'en arriver à ce problème. Il est possible que les syndicats soient beaucoup plus intéressés à discuter de cette partie spécifique du problème plutôt que du taxi collectif en général. Si le propos de la CUM est de donner une tangente particulière au problème du transport adapté, tant mieux. Mais j'ai cru comprendre qu'il s'agissait bien de l'utilisation du taxi en général pour le transport en commun. Je crois qu'on risquerait de noyer le poisson.

**M. Polak:** Maintenant, autre point. À la page 4 de votre mémoire, vous donnez des chiffres sur le coût moyen des déplacements pour le transport adapté. C'était 24,40 \$ en 1981; en 1982, c'était 35,87 \$. Avez-vous des chiffres? J'ai essayé de trouver cela dans le mémoire. Quand on prend le modèle de Québec, que je trouve très excitant, très intéressant, quel serait le coût moyen pour le transport si on prenait les mêmes éléments? Combien de moins?

**Mme Rémillard:** Le coût à Québec est divisé ici par le coût moyen par minibus, parce qu'à Québec il y a quand même un service de minibus pour les personnes qui en ont besoin. C'est 21,90 \$ par déplacement par minibus et 14,60 \$ par taxi. Cela veut dire que, de toute façon, même par minibus le coût est bien moindre que le transport adapté à Montréal, mais, évidemment, on ne peut pas complètement comparer la situation de Montréal à celle de Québec. Il y a toutes sortes de facteurs qui sont...

**M. Polak:** On peut dire, sans entrer dans les détails, qu'avec la formule que vous suggérez de prendre des taxis sur une base volontaire, cela va sans doute réduire substantiellement le prix actuel du transport en commun par le biais de la CTCUM. On peut tirer cette conclusion.

**Mme Rémillard:** Oui, on peut la tirer.

**M. Polak:** Maintenant, aux pages 26 et 31, vous parlez de subventions. Est-ce qu'on peut dire qu'on aura moins besoin de subventions directes de la part du ministère avec ce nouveau système, parce qu'on épargne déjà de l'argent, justement, en prenant, disons, le modèle de Québec pour le transport collectif par taxi? Est-ce qu'on

aura besoin de moins de subventions directes ou que le ministère aura moins à payer à la CTCUM pour ce mode de transport, puisqu'on va le faire par taxi et que cela coûtera beaucoup moins cher?

**Mme Rémillard:** Écoutez, on aimerait bien pouvoir dire cela, c'est évident: On ne demande pas plus d'argent, on demande seulement une meilleure utilisation des fonds. Cependant, il y a un grand nombre de personnes handicapées qui ne sont pas encore desservies et des carences évidentes du service, en particulier, du service de fin de semaine, en tout cas, du service en général. Il est évident que, si on améliore ces problèmes, si on les résout, si on donne du service aux personnes qui ne sont pas desservies actuellement, on n'est pas du tout en mesure de garantir que les coûts globaux vont être moindres. Cependant, les personnes vont être mieux desservies et si, par hasard, cela satisfait l'industrie du taxi, tant mieux, on est bien content. Mais les buts qu'on poursuit, c'est de satisfaire une clientèle qui est vraiment en assez mauvais état actuellement, malgré les sommes énormes qui sont dépensées par l'État pour ce service. (17 heures)

**M. Polak:** Une dernière question. À la page 10 de votre mémoire, vous parlez du modèle de Québec où le TAQM a contracté avec trois entreprises coopératives. Le ministre a déjà référé à cela. À Montréal, évidemment, c'est beaucoup plus grand et beaucoup plus difficile parce qu'il y a énormément d'organismes. Vous avez dit, tout à l'heure, que vous étiez entrés en contact avec une première coopérative. Peut-être que je peux vous donner un bon conseil, étant avocat. Très souvent, on règle des causes dans le corridor avant de commencer à les plaider. Les gens de la ligue A-11 qui étaient ici hier soir, qui sont tout de même des gens influents, peut-être serait-il temps de parler avec eux dans le corridor pour savoir - non, je suis sérieux, M. le Président; ils sont probablement un peu plus au courant du problème - s'il y a moyen de travailler ensemble là-dedans, à savoir si vous devez approcher toutes les coopératives à Montréal - les grandes - pour qu'il n'y ait pas de jalousies, une qui dise: On m'a approché et l'autre qui dise: On n'en a pas parlé avec moi? Je voudrais seulement faire avancer votre cause le plus possible. Donc, vous devez peut-être commencer à aborder cela avec la ligue, ensuite, voir quel rôle elle pourrait jouer là-dedans et, ensuite, voir de quelle manière vous pourriez aborder ce problème sans commencer à avoir toutes sortes de problèmes internes dans les différentes ligues qui existent.

**Mme Rémillard:** D'accord. Nous aussi, on peut s'apercevoir qu'il y a certains

problèmes dans l'industrie du taxi à Montréal, c'est-à-dire qu'on en a appris beaucoup hier. C'était très intéressant de voir cela et on voit que le système est, évidemment, beaucoup plus complexe qu'à Québec où, avec quelques coopératives, ils couvrent à peu près tout le réseau. Cependant, comme ce service est d'implantation délicate à Montréal, on favoriserait plutôt une approche sectorielle ou un contrat avec une coopérative qui garantirait certains services. Au bout d'un certain temps, il y aurait des conclusions qui seraient tirées de cela et il y aurait une possibilité pour d'autres compagnies d'offrir leurs services plutôt que d'essayer de faire une entente générale avec toute une ligue. Cela nous a beaucoup frappés de voir qu'il n'y a pas eu beaucoup de représentants de l'industrie du taxi qui ont parlé du transport des personnes handicapées, c'est-à-dire que, comme voie nouvelle ou avenue nouvelle, cela n'a pas été évoqué de façon persistante. La Coop de Montréal est une des compagnies qui font beaucoup de transport de personnes handicapées. Il y a des chauffeurs de LaSalle, il y a des chauffeurs d'autres compagnies qui en font aussi, mais on est prudent. On ne veut pas régler les problèmes de l'industrie du taxi. On va régler nos problèmes pour commencer.

**M. Polak:** D'accord. M. le Président, cela termine mes questions. J'ai juste une recommandation personnelle et de notre groupe pour le ministre.

**M. Clair:** De vous ou de votre groupe?

**M. Polak:** Personnelle, mais cela devient toujours du groupe parce qu'ils sont toujours d'accord avec mes suggestions. Ils savent qu'elles sont très positives. M. le ministre, en décembre 1981, vous avez fait une déclaration au sommet socio-économique sur l'intégration de la personne handicapée. Vous vous en souvenez sans doute. Cela remonte à longtemps maintenant, c'était en décembre 1981. Vous devez sans doute avoir une autorité morale. Vous êtes le ministre des Transports. Donc, je pense que le ministre des Transports devrait prendre l'initiative de dire à M. Des Marais: Vous, ne commencez pas à parler avec votre petit groupe. Organisez-vous avec eux, avec quelqu'un de votre ministère, avec ceux qui sont actifs dans le domaine - trois ou quatre groupes - pour qu'ils commencent ce comité d'étude tout de suite. Autrement, je peux vous prédire déjà ce qui arrivera. M. Des Marais va soumettre son rapport dans six mois, d'autres vont faire leur travail ici, La Fraternité des policiers a une autre opinion. Cela n'arrivera jamais à rien. Et vous ne voulez pas marcher par décret après l'expérience d'il y a une semaine qui a été

assez malheureuse. Donc, vous voulez avoir votre consultation. Commencez donc ce comité d'étude et nous, de l'Opposition, en serons très heureux. Je pense que c'est positif.

**M. Clair:** M. le Président, effectivement, dans la suite du sommet de décembre 1981, déjà plusieurs initiatives - je sais que ce n'est pas suffisamment à la satisfaction des organismes de promotion - ont été mises de l'avant par le ministère des Transports. Je vous donne seulement une indication, par exemple: le budget alloué au service de transport adapté a, je pense, à peu près doublé d'année en année depuis deux ans et on va continuer de lui octroyer beaucoup d'importance. Quant à la meilleure façon de faire avancer le plus rapidement possible cette partie de la réforme qui comporte une double réforme, dans le fond, l'ouverture de nouveaux marchés pour le taxi, mais aussi la satisfaction des besoins des usagers du transport adapté, je peux assurer le député et le Regroupement des usagers du transport adapté que, quelle que soit l'avenue qu'on va retenir, cela va être celle qui va, selon nous, en tout cas, nous permettre d'atteindre des résultats concrets le plus rapidement possible.

Je termine là-dessus, et je voudrais, encore une fois, féliciter le Regroupement des usagers du transport adapté pour l'excellente qualité de son mémoire et le remercier d'être venu nous présenter son point de vue sur cette partie.

**Le Président (M. Brouillet):** Je vous remercie, madame.

Maintenant, nous allons entendre les représentants de la Communauté urbaine de Québec.

Avant d'entendre la présentation du mémoire, j'aimerais revenir à l'ordre du jour. Habituellement, nous suspendons à 18 heures pour reprendre à 20 heures; je le dis pour les deux autres groupes qui doivent se faire entendre. Est-ce que les membres de la commission seraient disposés à ne pas suspendre à 18 heures, mais à terminer l'audition des trois groupes qu'il nous reste?

**M. Bissonnet:** Consentement.

**M. Clair:** Consentement, M. le Président, pour continuer.

**Le Président (M. Brouillet):** Je suppose que les deux derniers groupes sont présents. M. le représentant de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, cela vous irait d'emboîter le pas après? L'Association des propriétaires d'autobus du Québec est également ici?

**Une voix:** Parfait.

**Le Président (M. Brouillet):** Très bien.

**M. Bissonnet:** Cela fera moins de décrets.

**Le Président (M. Brouillet):** Je demanderais au porte-parole de s'identifier et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

#### Communauté urbaine de Québec

**M. Pageau (Marcel):** Marcel Pageau, président de la Communauté urbaine de Québec. À ma gauche, M. Denis Saint-Martin, secrétaire de la Communauté urbaine de Québec.

Permettez-moi, en premier lieu, de vous remercier de nous avoir donné l'occasion de vous présenter un mémoire aujourd'hui. Pour ne pas prolonger le temps qui nous est alloué et pour ne pas retarder les organismes qui nous succèdent, je vais commencer immédiatement à vous lire rapidement le mémoire que nous avons préparé.

Le gouvernement du Québec, en déposant le livre blanc sur De nouvelles avenues pour le taxi, s'adressait aux citoyens et, en particulier, aux corporations locales y incluant les communautés pour leur faire part que le gouvernement était sensible "aux problèmes grandissants auxquels font face les travailleurs oeuvrant dans le domaine du taxi" et déclarait: "L'objectif de la réforme vise, d'une part, à accroître la rentabilité de cette industrie pour ceux qui y travaillent et, d'autre part, à faire en sorte que le service soit mieux adapté aux besoins des usagers."

Le livre blanc a longuement été examiné par les responsables de la Communauté urbaine de Québec qui, d'accord avec le mémoire produit par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et l'Union des municipalités, demandent au gouvernement de suspendre toutes nouvelles avenues pour le transport par taxi, à moins que cette réforme ne s'inscrive dans une politique globale de transfert de compétence du gouvernement central aux corporations locales, politique qui devra au préalable avoir été établie conjointement entre les parties.

La proposition du gouvernement. La problématique de la question soulevée par le livre blanc exige que ce sujet soit discuté beaucoup plus en profondeur et qu'il s'inscrive dans le cadre global de discussions et d'ententes entre le gouvernement et les corporations locales. Toutefois, en ce qui concerne particulièrement l'industrie du taxi, nous remarquons en particulier que le gouvernement du Québec conserve le pouvoir législatif général en cette matière, laissant aux corporations locales et aux communautés

le soin d'appliquer les différentes réglementations du gouvernement concernant l'industrie du taxi.

Les nouvelles avenues offertes à cette industrie ayant longuement été examinées par la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec dans son mémoire produit à cette commission, la communauté s'en remet donc audit mémoire et endosse entièrement les conclusions qui y sont contenues. La Communauté urbaine de Québec tient à préciser qu'elle considère les problèmes vécus par les travailleurs de l'industrie du taxi comme étant des problèmes vécus par nombre de travailleurs de différentes industries de la province de Québec et qu'à ce titre il ne faudrait pas que la réforme proposée ne vise qu'à régler le problème de ces travailleurs au détriment de l'intérêt global de la population. Ainsi, il ne faudrait pas que le gouvernement tente de régler rapidement ou d'apporter des solutions trop rapides aux problèmes rencontrés par ces travailleurs sans auparavant avoir examiné l'impact réel de cette réforme sur les corporations locales et les communautés.

L'Union des municipalités du Québec a, à maintes reprises - et particulièrement dans son mémoire produit le 7 février 1983 devant cette commission - réclamé ceci du gouvernement: "Au nom de l'autonomie locale, l'UMQ recommande le respect et le maintien des compétences actuelles des municipalités, tant en matière de transport en commun que de protection policière". La Communauté urbaine de Québec ne peut qu'endosser cette position qui semble la plus convenable selon les circonstances.

La proposition du gouvernement expose différentes avenues pour permettre à l'industrie du taxi soit d'acquiescer de nouveaux champs d'exercice et de compétence ou soit de pouvoir continuer à exercer des pratiques qui n'étaient pas encadrées par les textes légaux et réglementaires. Le gouvernement, dans sa proposition, déclare qu'étant donné que l'industrie du taxi est une industrie purement locale il revient donc aux corporations locales et aux communautés d'assumer la gestion et le contrôle réglementaire de cette industrie dans le cadre réglementaire général fixé par le gouvernement. Cette proposition peut sembler très convenable et réaliste, mais nous croyons qu'elle doit faire l'objet de discussions plus approfondies entre le gouvernement, les corporations locales et les communautés, afin de bien s'assurer que le but visé par le gouvernement dans sa réforme sera atteint et surtout de s'assurer que la Communauté urbaine de Québec y trouvera son intérêt.

Nous croyons devoir ajouter que, face à cette proposition, il va sans dire que la Communauté urbaine de Québec y souscrita

lorsque ses administrateurs seront convaincus que le transport par taxi pourra s'inscrire dans le cadre des politiques de transport en commun élaborées ou à élaborer par cette communauté.

Nous examinerons dans les deux sections suivantes l'impact financier d'une telle réforme sur les budgets de la Communauté urbaine de Québec et, dans un deuxième temps, nous proposerons au gouvernement une façon, à court terme, de résoudre temporairement certains problèmes éprouvés par l'industrie du taxi et dont la solution s'inscrira dans le cadre souhaité par la Communauté urbaine de Québec.

L'impact financier de la réforme. Sans s'attarder trop longuement sur les différents partages de compétence qu'implique cette réforme, nous pouvons facilement résumer en disant que le gouvernement du Québec maintiendra sous sa juridiction l'obligation pour un propriétaire de taxi de détenir un permis pour offrir le service de taxi et que le gouvernement entend également conserver le pouvoir de préciser les normes de propriété dans les règles d'immatriculation et les règles applicables à la possession.

En ce qui concerne la responsabilité légale qui incomberait à la Communauté urbaine de Québec, il nous est beaucoup plus facile de citer le livre blanc, à la page 26, où il est déclaré: "Le gouvernement du Québec confiera aux autorités locales ou régionales les pouvoirs qui leur permettront d'adopter leur politique et de choisir les types de services qu'elles voudront développer en fonction de leurs besoins particuliers. Ainsi, pourront-elles se doter des moyens de contrôle qu'elles jugeront adaptés aux besoins de leurs citoyens quant à la qualité des services, et, le cas échéant, susciter un attrait particulier auprès des visiteurs dont le premier contact humain dans la ville est souvent le chauffeur de taxi. Le gouvernement conservera par législation un encadrement minimal des services de taxi. Il sera ainsi assuré d'une cohérence entre les rôles des différents modes de transport et conservera les aspects positifs quant à la centralisation."

Est-il besoin de préciser qu'en matière de réglementation et de législation l'aspect le plus coûteux du contrôle d'une réglementation n'est pas l'établissement de la réglementation, mais de s'assurer que la réglementation est respectée par les personnes qui sont directement touchées par elle. Avons-nous également besoin de préciser que le contrôle qui sera permis à la Communauté urbaine de Québec par cette réforme exigera la mise sur pied d'un service administratif particulier, ce qui exigera des sommes considérables au niveau budgétaire, alors qu'aucun revenu escompté ne peut être retiré directement par les travailleurs de cette industrie du taxi.

Il nous est impossible pour l'instant de calculer l'impact financier direct que peut amener une telle réforme, mais nous pouvons facilement affirmer que la communauté devra prévoir des sommes substantielles dans son budget afin d'assumer le contrôle de cette industrie déjà réglementée par le gouvernement du Québec. La communauté se rallie donc à l'opinion émise par le mémoire de l'Union des municipalités du Québec et réaffirme le principe établi lors de la réforme sur la fiscalité municipale, à savoir que toute responsabilité additionnelle confiée aux municipalités fasse l'objet d'une compensation financière équivalente aux coûts des services décentralisés. La communauté recommande donc le respect des principes établis lors de la réforme sur la fiscalité municipale face à tout réaménagement des responsabilités en matière de taxi.

Recommandations au gouvernement du Québec. La communauté, après avoir longuement examiné tous les aspects visés par le livre blanc sur l'industrie du taxi, recommande au gouvernement du Québec de suspendre l'application de ce livre blanc et, par conséquent, de retarder l'adoption de tout projet de loi concrétisant cette réforme, à moins que le gouvernement ne se soit entendu avec les corporations locales et les communautés sur la façon dont un transfert de compétence et de responsabilité peut être effectué avec compensation financière.

Toutefois, il n'est pas nécessaire de confier aux corporations locales la gestion de l'industrie du taxi pour qu'il soit permis aux travailleurs de cette industrie de bénéficier de certaines avenues permises par la réforme sur l'industrie du taxi.

Le gouvernement pourrait modifier les réglementations actuelles et permettre, entre autres, que le taxi puisse s'intégrer dans un cadre de politique globale de transport en commun et ce, sans pour autant confier la gestion de ces nouvelles avenues à la Communauté urbaine de Québec et aux autres corporations locales. Toutefois, avant de ce faire, le gouvernement devra consulter et s'entendre avec ses partenaires de façon à ne pas nuire au mode de transport en commun déjà développé à grands frais par la Communauté urbaine de Québec.

Conclusion. Cette réforme proposée par le gouvernement du Québec ne s'inscrit pas dans ce qui avait été formulé lors de la réforme de la fiscalité. Si les intentions du gouvernement sont de donner suite à ladite réforme, il va sans dire que le gouvernement devra prévoir des mécanismes pour compenser financièrement la Communauté urbaine de Québec pour toute somme d'argent qu'elle sera appelée à dépenser afin d'assumer le rôle qu'entend lui confier le gouvernement.

Toutefois, dans le rôle de la

Communauté urbaine de Québec relativement à ladite réforme, le gouvernement devra tenir compte des représentations faites par la commission de transport relativement aux différents modes de transport par taxi que le gouvernement entend mettre de l'avant et ce, afin d'éviter que des problèmes sérieux ne soient causés au mode de transport en commun déjà élaboré.

(17 h 15)

Évidemment, il serait de beaucoup préférable que le gouvernement suspende ce programme tant et aussi longtemps que les assises de transfert de compétence entre le gouvernement et les corporations locales n'auront pas été arrêtées. Par conséquent, l'industrie du taxi devra faire partie desdites politiques globales de façon à éviter la législation à la pièce dans ce qu'on peut appeler la décentralisation gouvernementale. De telles lois entraînent des frais considérables pour les corporations locales qui doivent procéder à des vérifications internes afin de s'assurer que toute nouvelle politique n'impliquera pas des déboursés importants ou des changements de structure considérables. Le gouvernement du Québec a avantage à examiner plus en profondeur l'impact de cette réforme sur l'industrie du transport en commun en général et, pour ce faire, les partenaires locaux doivent être invités à se faire entendre sur la politique globale et non exclusivement sur la réforme proposée actuellement. Merci.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, je voudrais remercier le président de la Communauté urbaine de Québec d'être venu présenter un mémoire sur la proposition gouvernementale De nouvelles avenues pour le taxi.

Je pense que le coeur, en quelque sorte, du mémoire présenté par la Communauté urbaine de Québec se trouve à la page 12 - en tout cas, je pense que c'est là qu'il est exprimé de la façon la plus condensée - où on dit: "Le gouvernement pourrait modifier les réglementations actuelles et permettre, entre autres, que le taxi puisse s'intégrer dans un cadre de politique globale de transport en commun et ce, sans pour autant confier la gestion de ces nouvelles avenues à la Communauté urbaine de Québec et aux autres corporations locales. Toutefois, avant de ce faire, le gouvernement devra consulter et s'entendre avec ses partenaires de façon à ne pas nuire au mode de transport en commun déjà développé à grands frais par la Communauté urbaine de Québec".

M. le Président, je vous avouerai qu'il me semble qu'il y a quelque chose de contradictoire là-dedans. Tout le monde reconnaît - le gouvernement, la commission

de transport, les élus municipaux - que le transport urbain, le transport collectif, le transport en commun sont une responsabilité locale en matière de gestion. On en a un exemple à la CTCUQ, qui est sous le contrôle complet des élus de la Communauté urbaine de Québec. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus.

Tout le monde s'entend également - l'Union des municipalités du Québec le disait ce matin - sur le fait que, dans une politique de transport collectif, l'un des outils de gestion du transport collectif, c'est le taxi. À ce compte-là, il doit y avoir une coordination évidente entre les politiques mises de l'avant dans le domaine du taxi et celles dans le domaine du transport en commun. Ce que j'ai de la difficulté à comprendre, c'est ceci: il "pourrait modifier les réglementations actuelles et permettre, entre autres, que le taxi puisse s'intégrer dans un cadre de politique globale de transport en commun, sans pour autant confier la gestion de ces nouvelles avenues à la Communauté urbaine de Québec ou à d'autres corporations locales." Cela m'apparaît contradictoire. On dit: C'est du transport local, ouvrez la réglementation, mais ne nous en confiez pas la gestion. Je ne vois pas comment on peut envisager d'intégrer le taxi dans un cadre de politique globale de transport en commun sans en confier la gestion à celui qui est responsable de la politique globale de transport en commun sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec. Il me semble que le meilleur endroit où faire gérer le taxi, si on veut vraiment l'intégrer dans un cadre de politique globale de transport en commun, c'est chez ceux qui détiennent l'autorité pour établir des politiques de transport en commun. Je ne vois pas pourquoi on compliquerait la situation ou le ministère des Transports ouvrirait de nouvelles avenues et se chargerait lui-même d'essayer d'intégrer cela aux politiques de transport en commun de la Communauté urbaine de Québec. Il me semble que c'est beaucoup plus simple que ce soit la CUQ et la CTCUQ, qui se confondent un peu dans ce cas-ci puisque l'autorité est pleine et entière de la part des élus de la CUQ sur la CTCUQ.

La meilleure façon d'éviter que le transport par taxi ne nuise au mode de transport en commun déjà développé à grands frais par la Communauté urbaine de Québec, la meilleure façon de s'assurer qu'on a toutes les garanties là-dessus, il me semble que c'est de confier la responsabilité de la gestion du taxi à ceux qui sont chargés de l'établissement de cette politique globale de transport en commun et de veiller à ce qu'il n'y ait pas duplication ou à ce que cela ne se fasse pas au détriment du transport en commun déjà développé.

Mettons de côté la question financière,

si on veut, non pas qu'elle n'a pas son importance, mais c'est une question différente, à mon avis. Sur le simple plan de la logique, il me semble que c'est contradictoire à sa face même et que c'est de se compliquer la vie inutilement. Il me semble que l'endroit au Québec où on a vécu la plus belle expérience à ce point de vue là, c'est justement sur le territoire de la CUQ, avec l'expérience d'utilisation des taxis pour le transport adapté. Il me semble que vous l'avez fait dans un cas; c'est le précédent qui en inspire plusieurs. Je me dis que, s'il y a quelque chose à faire dans l'intégration du taxi comme mode de transport des personnes dans une politique globale de transport en commun, c'est à la CUQ, dans la région de Québec, que la responsabilité devrait se retrouver.

**M. Pageau:** M. le ministre, vous répondez exactement ce qu'on veut. Dans le moment, on demande d'avoir le pouvoir de signer des ententes. Vous nous dites que nous avons des ententes dans le moment avec les handicapés, mais nous n'avons pas, pour cela, à légiférer sur l'industrie du taxi. Nous avons conclu une entente avec l'industrie du taxi au sujet du transport des handicapés. C'est ce que nous voulons présentement. Donnez-nous la possibilité de conclure des ententes sans pour autant avoir le contrôle de l'industrie du taxi.

**M. Clair:** Par exemple, on envisage la possibilité de développer le taxi collectif, le système "jitney" et autres, sans aucune obligation. On veut offrir la possibilité d'avoir d'autres utilisations du taxi que le taxi traditionnel. Dans la réforme, lorsqu'on parle du pouvoir de gérer cela - on pense que ce serait inutilement compliqué de le faire nous-mêmes - nous disons: Habilitons les autorités locales, par exemple la CUQ, à gérer cela, à juger si c'est bon, oui ou non, et dans quelles circonstances de développer le taxi collectif, le taxi pour les personnes handicapées. Nous disons: Donnons-leur le pouvoir de le faire. Sur la question de la gestion, est-ce que je comprends que vous êtes d'accord avec l'essentiel du mémoire?

**M. Pageau:** Je suis au courant que le mémoire de la commission de transport touche à cet aspect-là. Tout à l'heure, je ne voulais pas dévoiler le mémoire de la commission de transport. Mais quand on vous dit que présentement, avec le système de transport pour les handicapés, nous avons une entente, nous n'avons pas une grosse administration à faire à l'intérieur de cela et nous ne gérons pas, par le fait même, l'industrie du taxi.

Notre deuxième point dans le mémoire est que, si nous légiférons dans la question du taxi, cela nous prendra des deniers. Vous

savez qu'à l'intérieur de la Communauté urbaine de Québec il y a plusieurs corps de policiers, il y a des municipalités qui n'ont pas de policiers à l'intérieur de cela. Il faudra établir un système qu'on trouve très onéreux et on veut savoir où on prendra les deniers pour administrer un système semblable.

**M. Clair:** D'accord. Dans le fond, c'est une question financière principalement, quant à vous.

**M. Pageau:** Principalement, c'est une question financière et je pense que, dans les temps qui courent, la question financière est drôlement importante.

**M. Clair:** Elle n'est pas négligeable. Il s'agit de mesurer ce que cela coûte et quelles sont les avenues possibles de compensation; premièrement d'établir ce que cela coûterait et, deuxièmement, quelles sont les avenues de compensation. Sur le fond, ce qui me préoccupe surtout, c'est ceci: Est-ce que oui ou non la Communauté urbaine de Québec est intéressée à explorer toute possibilité, sans obligation, mais à avoir la possibilité de développer d'autres utilisations du taxi? Si je comprends, la réponse, c'est oui, vous êtes intéressés, mais vous ne voulez pas payer la facture du contrôle si jamais il y avait des coûts attachés à cela.

**M. Pageau:** On est intéressé à certaines conditions qui sont contenues dans le mémoire de la commission de transport. Il faut dire aussi qu'on vous mentionne que nous ne sommes pas prêts à accepter des transferts à la pièce. On a dit que, lors de la réforme fiscale, on devra faire un tout des transferts à la pièce et savoir ce qui viendra ensuite de transferts aux municipalités et où on prendra les deniers nécessaires pour travailler sur ces projets de loi ou sur ces nouveaux transferts qui nous sont donnés.

**M. Clair:** Une dernière question, M. le Président. Puisque le principal coût qui pourrait exister est celui du contrôle de la qualité des chauffeurs, à savoir l'émission des permis de chauffeur de taxi, à votre connaissance est-ce qu'il y a, sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, des plaintes relativement à la qualité des chauffeurs de taxi?

**M. Pageau:** Il n'est pas venu, à mes oreilles, de plaintes de chauffeurs de taxi. Quand on prend un taxi, on s'informe un peu et on peut déplorer, surtout, que les propriétaires de taxi se plaignent qu'il y a trop de permis sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec.

**M. Clair:** Merci.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Louis-Hébert.

**M. Doyon:** Je profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue aux représentants de la Communauté urbaine de Québec, mon ancien employeur.

M. le Président, le mémoire qu'on nous soumet contient un certain nombre de points extrêmement intéressants qui valent la peine d'être développés. J'en retiens un tout particulièrement. C'est une volonté de discuter positivement l'utilisation des taxis pour le transport des personnes handicapées. Je pense que cela s'inscrit pas mal dans la lignée du livre blanc que vous nous présentez.

Il y a un certain nombre d'autres points qui me laissent, cependant, songeur et sur lesquels j'aimerais avoir des explications supplémentaires afin que cette commission parlementaire dispose de tous les éléments nécessaires pour prendre une décision éclairée. Ici, il faut faire appel aux gens qui sont les mieux placés pour nous fournir ces renseignements.

Je me reporte au mémoire que nous a présenté le président de la Communauté urbaine de Québec. Il nous indique, à la page 12, que "le gouvernement pourrait modifier la réglementation actuelle pour permettre, entre autres, que le taxi puisse s'intégrer dans un cadre de politique globale de transport en commun." C'est une phrase extrêmement importante. J'imagine que les gens qui l'ont écrite et qui disent qu'il y aurait nécessité, possibilité de modification à la réglementation actuelle pourraient nous éclairer sur la nature des modifications à la réglementation qui seraient nécessaires. Tenons pour acquis qu'on accepte le paragraphe tel quel, quelles sont les modifications à la réglementation actuelle que vous souhaiteriez voir adopter pour donner suite à votre souhait d'intégrer le transport par taxi à l'intérieur du transport en commun? Le président de la Communauté urbaine de Québec pourrait-il éclairer la commission à ce sujet, s'il vous plaît?

**M. Pageau:** M. le député, je peux vous dire que la première des choses, c'est que, présentement - c'est contenu dans le projet de la commission de transport - nous ne sommes pas capables, en raison des conventions collectives, de donner des sous-contracts. Je pense que c'est une clause extrêmement importante. Si nous ne sommes pas capables de donner des sous-contracts ou de conclure des ententes avec l'entreprise privée parce que, dans les conventions collectives, c'est bien écrit que nous ne pouvons pas attribuer de travail à d'autres personnes que celles qui travaillent à la

Communauté urbaine de Québec, si nous sommes obligés de garder des clauses semblables, sans avoir de modification législative, vous voyez dans quel pétrin on est. Il est impensable de faire quelque économie que ce soit.

**M. Doyon:** Vous parlez de la convention collective qui régit actuellement les relations de travail entre la commission de transport et ses employés, en particulier les chauffeurs d'autobus. Est-ce cela?

**M. Pageau:** C'est cela.

**M. Doyon:** Est-ce que cette clause qu'on retrouve dans la convention collective est récente ou si elle existait auparavant?

**M. Pageau:** M. Hains, de la commission de transport, est ici. Je peux vous dire que c'est une clause qui existe depuis plusieurs années.

**M. Doyon:** Donc, qui a été négociée librement, auparavant, par la Communauté urbaine de Québec, en temps et lieu.

**M. Pageau:** Qui a été négociée par la commission de transport antérieurement et qui n'était pas la responsabilité de la Communauté urbaine de Québec. Vous savez, M. le député, quand nous avons fait la fusion des commissions de transport selon la loi, en 1979, nous étions tenus de respecter les avantages que les anciennes compagnies avaient au fur et à mesure que nous avons intégré de nouvelles commissions de transport. Alors, vous savez dans quelles conditions cela s'est fait et les avantages que cela a donnés aux travailleurs.  
(17 h 30)

**M. Doyon:** Ce que je veux souligner, M. le Président, c'est que, la dernière convention collective n'ayant pas été négociée, mais imposée, à la suite de difficultés de relations de travail, il y a des conventions collectives antérieures et tous les articles d'une convention collective, selon le Code du travail, sont négociables, que je sache. Je ne veux pas en faire un point, mais je le souligne. On m'a apporté cet exemple, mais, selon moi, ce n'est pas, à proprement parler, de la réglementation gouvernementale; ce sont des dispositions conventionnelles entre des parties par lesquelles on accepte de travailler l'un pour l'autre contre rétribution. Mais cela, ce n'est pas de la réglementation gouvernementale. On dit ici, à la page 12 - j'y reviens - que "le gouvernement pourrait modifier les réglementations actuelles pour permettre, etc." Quelle sorte de réglementation gouvernementale voudriez-vous pour que nous puissions nous faire une idée là-dessus? Quelle sorte de réglementation

gouvernementale voudriez-vous voir modifier pour que vous puissiez donner suite au souhait que vous exprimez dans le premier paragraphe de la page 12?

**M. Saint-Martin (Denis):** M. le Président, si vous me le permettez, je vais répondre au nom du président de la Communauté urbaine de Québec. Le règlement-cadre qui régit actuellement l'industrie du taxi pourrait être amendé ou on pourrait adopter une loi d'ordre général. Pour bien préciser le paragraphe, la communauté est convaincue que l'intérêt global de la réforme n'est pas entier pour la communauté. Il y a certains aspects, comme la commission de transport le mentionne dans son mémoire, qui peuvent être intéressants à la condition, évidemment, que certaines dispositions d'ordre impératif soient respectées pour ne pas nuire au développement du transport en commun.

Ce qu'on veut dire par là est très simple. Le gouvernement n'a pas besoin de donner aux communautés ou aux corporations locales la gestion totale de l'industrie du taxi. Il peut modifier ses lois pour permettre - prenons cette hypothèse - à la Communauté urbaine de Québec de conclure des ententes avec des corporations locales de taxi afin de s'occuper du transport pour handicapés ou afin de compenser, dans des temps morts, le transport par autobus sur des lignes secondaires. On pourrait le faire mais, encore là, on se bloque...

**M. Clair:** Je m'excuse de vous interrompre, mais vous avouerez avec moi qu'on joue un peu sur les mots. Faire cela, c'est gérer. Habilitier la commission de transport ou la communauté urbaine de pouvoirs visant l'implantation de taxis collectifs là où elle le juge à propos, si vous ne voulez pas appeler cela de la gestion, soit, on ne l'appellera pas ainsi, sauf que, dans mon dictionnaire, cela tombe effectivement dans de la gestion.

**M. Saint-Martin:** M. le ministre, il y a une différence entre permettre de conclure certaines ententes sur certains aspects de l'industrie du taxi et confier la gestion de l'industrie du taxi. C'est une autre paire de manches.

**M. Clair:** Dans l'hypothèse où la communauté urbaine ou la CTCUQ désire conclure une entente avec une association de services sur telle ligne pour remplacer des autobus par des taxis, qui va le faire? Est-ce le ministère des Transports qui va aller s'assurer du respect de la convention intervenue entre la CTCUQ et l'association de services?

**M. Saint-Martin:** Cela relève du

domaine des liaisons entre les entreprises privées et la communauté. Le contrôle du permis que détiendrait le chauffeur de taxi n'est pas de notre autorité. Si on conclut une entente avec une entreprise de taxi pour faire du transport sur des lignes secondaires, comme hypothèse, à ce moment-là, on signera une entente avec une compagnie de taxi qui s'engagera à nous fournir des chauffeurs qui ont légalement le pouvoir de conduire. C'est exactement le même phénomène qui se produit lorsque le gouvernement du Québec conclut une entente de transport de biens avec une entreprise privée pour faire du déménagement. À ce que je sache, le gouvernement du Québec, lorsqu'il reçoit le chauffeur de camion à sa porte, tient pour acquis que le chauffeur du camion détient un permis.

Ce qu'on vous demande par là, c'est d'ouvrir certaines avenues en nous permettant de conclure des ententes sans pour autant nous dire: Vous allez gérer l'industrie du taxi, vous allez vous assurer que le chauffeur détient son permis de conduire, comme hypothèse. Nous vous demandons de nous ouvrir des champs de compétence; on administrera ces champs de compétence sans aller dans le détail. Actuellement, à ce que je sache, dans le domaine du transport des handicapés, on n'a pas à contrôler si le chauffeur de taxi détient réellement son permis de chauffeur de taxi. Je ne pense pas que cela aille si mal actuellement.

**M. Clair:** Au contraire, justement, cela va bien. Je m'excuse auprès du député de Louis-Hébert, mais...

**M. Doyon:** Je me reprendrai après.

**M. Clair:** ...à mon avis, si on prend l'exemple du transport adapté - appelons cela comme vous le voudrez - je ne sais pas si vous l'administrez ou si vous le gérez - utilisez l'expression que vous voudrez - mais toujours est-il que c'est la CTCUQ qui s'en occupe et non pas le ministère des Transports du Québec.

**M. Saint-Martin:** Je suis d'accord avec cela.

**M. Clair:** Et c'est ce qu'on veut élargir. C'est ce qu'on veut faire dans d'autres avenues.

**M. Saint-Martin:** Si c'est le cadre de la politique du gouvernement dans le livre blanc, si cela se limite à cela, tout au moins pour la Communauté urbaine de Québec, je pense qu'on peut difficilement être en désaccord avec cela, mais si ça allait plus loin, si on nous en donnait un peu plus, je pense qu'on serait en désaccord.

**M. Doyon:** Si vous me le permettez, M. le Président, je vais continuer après avoir gracieusement permis au ministre de faire valoir un certain nombre de points qui lui importaient. Au niveau de la réglementation, je retiens que la communauté urbaine désire le statu quo, ni plus ni moins, avec une plus grande latitude en ce qui concerne particulièrement la possibilité de signer des ententes. C'est ce que je crois comprendre dans la modification à la réglementation qui est souhaitée. La communauté urbaine, dans son mémoire, fait grand état, et fort à propos, des compensations financières, des déboursés additionnels qui seraient amenés par un transfert de responsabilités de la nature de celui qu'on retrouve dans le livre blanc du ministre des Transports. Là aussi, je me vois dans l'obligation de demander des précisions parce qu'il est certain que des responsabilités supplémentaires vont amener des déboursés supplémentaires. La communauté urbaine ayant, dans son mémoire, affirmé une chose semblable doit pouvoir à titre indicatif nous dire, s'il y avait application éventuelle par une loi des propositions gouvernementales, ministérielles, quels seraient les montants impliqués pour les contribuables et pour la communauté urbaine en particulier pour prendre sur son dos, sur ses épaules les responsabilités qui seraient celles d'administrer localement au niveau de la communauté urbaine tout ce qui concerne le taxi. Est-ce que la communauté urbaine, premièrement, a fait des études à ce chapitre?

**M. Pageau:** On n'a pas fait des études concernant le montant réel de cela, mais M. le député, avec l'expérience qu'on a à la communauté urbaine, on sait ce que ça coûte quand nous mettons un service sur pied dans le temps actuel. Comme je l'expliquais tout à l'heure, nous ne sommes pas comme la Communauté urbaine de Montréal; nous avons différents corps policiers à Québec, ici, qui sont sous des juridictions locales et vous avez plusieurs municipalités à l'intérieur de la communauté urbaine qui n'ont même pas de corps policier, qui font affaires avec la police provinciale. Vous savez combien cela coûte pour mettre sur pied un système semblable. Quand on s'informe auprès du gouvernement pour savoir combien il y a de personnes qui contrôlent l'industrie du taxi dans la région 03 et que nous faisons approximativement une règle de trois, on peut savoir que c'est un montant assez élevé que cela représente.

**M. Doyon:** J'en retiens que vous savez que cela va coûter quelque chose, mais que le montant exact ou même approximatif vous est inconnu.

**M. Pageau:** Sur le montant exact, on

n'a pas fait d'études.

**M. Doyon:** Entre nous, je pense que c'était une évidence que, pour cette chose-là, il y aurait des coûts. Ce qui aurait vraiment éclairé cette commission, cela aurait été la nature et le montant des coûts. Cela nous aurait été très utile. Moi, me faire dire qu'il y a des coûts impliqués quand on transfère des responsabilités, je suis bien aise d'apprendre cela, mais je le savais déjà. Que quelqu'un vienne me dire: Cela va coûter tant ici à la Communauté urbaine de Québec, cela est utile. Je regrette de ne pas pouvoir avoir ces renseignements. C'est ce pourquoi cette commission siège ici, en grande partie. J'aurais aimé le savoir et je regrette qu'on ne puisse pas nous le donner.

**M. Pageau:** Je peux vous dire qu'on a senti que cela coûtait assez cher pour le mentionner dans notre mémoire. Alors, cela n'a pas été mentionné, comme cela, pour dire que c'est un coût que cela va apporter. Lors de la réforme fiscale, nous avons dit que, quelque argent que cela va prendre pour administrer une nouvelle compétence, on veut avoir un champ pour nous donner le pouvoir d'avoir cet argent.

**M. Doyon:** Là-dessus, vous me permettez d'enchaîner, à savoir que les coûts, dont tout le monde admet qu'ils seront là, devront être compensés par des moyens financiers, des moyens d'imposition financière quelconques. Ces coûts dans leur exactitude sont présentement inconnus. Le président de la communauté urbaine nous parle, dans le mémoire, de compensation financière. J'aimerais qu'il nous indique quelle forme pourrait prendre cette compensation financière. Serait-elle de la nature - j'imagine que non, mais je pose la question - d'une subvention? Serait-elle de la nature d'une part de ce que coûte un permis de taxi ou un permis d'immatriculation de voiture-taxi? Serait-elle de la nature - je ne sais pas - d'une partie de la taxe de vente?

Bien sûr, pour que cette commission puisse faire des travaux utiles encore, il faut qu'on soit éclairé sur le genre de compensation financière qu'envisagerait la Communauté urbaine de Québec. Si - elle ne le souhaite pas, évidemment - les responsabilités lui étaient dévolues, cela lui prendrait une compensation financière. Alors, ce que je demande au président de la communauté urbaine, M. Pageau, c'est de bien vouloir indiquer à cette commission de quelle nature serait cette compensation financière que vous souhaitez dans votre mémoire.

**M. Pageau:** Ce n'est certainement pas une compensation financière que nous irons chercher chez le contribuable directement

comme on le fait présentement sur une évaluation de propriété, parce que les évaluations de propriété dans le moment et les taxes qu'on perçoit sont rendues très élevées. Ce n'est certainement pas là-dessus. Ce n'est pas nous qui émettons les permis de conduire. Ce n'est pas nous qui émettons les plaques d'immatriculation de ces voitures. Je pense que, dans le moment, c'est en deuxième temps. C'est au gouvernement de faire des suggestions pour savoir quel champ d'imposition il est prêt à nous confier. Je pense que cela revient à celui qui nous donne la responsabilité d'appliquer une loi de nous dire où on pourra prendre cet argent.

**M. Doyon:** Oui, mais, finalement, est-ce la poule avant l'oeuf ou l'oeuf avant la poule? En fait, je pense qu'il faudra, évidemment, qu'il y ait une compensation. Je suis d'accord sur cela, M. le Président, que les taxes foncières sont déjà trop élevées dans la région de Québec. Vous n'aurez aucune difficulté à m'en convaincre, je le sais de bon droit. Finalement, le propos que vous tenez est le suivant: Si on nous obligeait à prendre cette responsabilité, on la prendrait, mais à condition qu'on ait une compensation financière adéquate. J'avais poussé mon interrogation un peu plus loin en demandant quelle était la nature et quelle forme prendrait cette compensation financière, parce que cela nous aurait aussi éclairés. Évidemment, vous renvoyez la balle dans le champ du ministre. Peut-être que je peux, en même temps, lui poser la question: Comment verriez-vous, M. le ministre, une telle compensation financière que ne semble pas connaître la communauté urbaine?

**M. Clair:** D'abord, M. le Président, je dirai que les coûts associés à un transfert de responsabilités, de notre point de vue à nous, sont infiniment plus petits que ce qu'on peut envisager. Il ne s'agit pas de prendre la décision, à la CTCUQ ou à la CUQ, d'aller vers le service de taxi pour le transport adapté, par exemple. C'est une décision politique, après des analyses qui sont faites par les services existants. Je ne pense pas qu'il y ait eu des coûts de rattachés, en soi, à l'exercice de cette décision. Bien au contraire, je pense que tout le monde y a gagné. Le service coûte moins cher que ce que cela aurait coûté s'il y avait eu une utilisation de minibus additionnels pour offrir le service. Cela m'apparaît évident.

D'autre part, en ce qui concerne le service policier, il ne faut pas s'imaginer que les 450 propriétaires de permis de taxi à Québec sont tous régulièrement, tous les jours, en état de fraude. On contrôle au niveau du Québec la réglementation du taxi avec une petite équipe, dont je ne dévoilerai pas le nombre exact de personnes, au service d'inspection. À mon sens, dans la plupart des

villes - je prends la mienne où il y a 44 permis de propriétaires de taxis à Drummondville - cela n'occupera pas un policier à temps plein de surveiller ces 44 personnes, qu'il surveille, de toute façon, dans l'exercice de certaines de ses responsabilités relatives aux infractions, relatives au stationnement, à la vitesse, etc. C'est déjà du travail qui se fait, en grande partie. Je ne nie pas que cela puisse entraîner un certain accroissement des responsabilités, mais je ne pense pas que les coûts soient facilement identifiables, parce qu'ils sont minimes. D'ailleurs, aucun corps policier, à ma connaissance, n'a congédié des gens, en 1973, après que la responsabilité eut été passée au gouvernement, parce que, tout à coup, on se serait retrouvé en surpeuplement dans les services policiers du Québec. À ma connaissance, il n'y a eu aucun changement dans les services de police nulle part dans tout le Québec quand la responsabilité est devenue centrale.

Il reste la question du contrôle de la qualité des chauffeurs que nous proposons de remettre aux autorités locales qui nous paraissent, avec leur service de police, mieux en mesure que nous de contrôler la qualité des chauffeurs. Cela veut dire que la façon dont on entrevoyait cela, nous, c'est que la Régie de l'assurance automobile du Québec fasse un premier effort pour développer des critères pour savoir ce que c'est, un bon chauffeur de taxi, qu'elle remette le produit de son travail aux municipalités et qu'à partir de cela un petit service soit chargé de vérifier l'habileté de nouveaux chauffeurs de taxi qui veulent obtenir un "pocket number", comme on dit régulièrement. Quand on aurait occupé, à mon avis, deux personnes à la CUQ pour voir au contrôle de la qualité des nouveaux chauffeurs qui veulent venir s'inscrire, je pense qu'on aurait les employés en nombre suffisant pour ce faire.  
(17 h 45)

Ce qu'on envisageait comme possibilité de transfert de ressources financières, c'était, comme le député de Louis-Hébert l'évoquait lui-même, une partie ou la totalité des revenus des permis de chauffeur de taxi, des "pocket number", selon une règle qui a été retenue, d'ailleurs, par l'Union des municipalités du Québec elle-même, à savoir que ceux qui sont réglementés paient à peu près ce que cela coûte pour les réglementer. Dans ce sens, cela nous paraissait être une avenue à retenir qu'une partie ou la totalité des revenus de l'émission des permis de chauffeur aille en contrepartie de la responsabilité du contrôle de la qualité des chauffeurs. À la limite, qui a le plus intérêt à ce que, sur le territoire de la Communauté urbaine de Québec, on ait une bonne qualité de chauffeurs? C'est sûr qu'on y a tous intérêt; le gouvernement a l'intérêt supérieur dans toutes les questions d'intérêt public.

Mais qui a un intérêt plus immédiat...

**M. Polak:** Les passagers.

**M. Clair:** ...si ce ne sont les passagers, comme le dit le député de Sainte-Anne? Qui sont ces passagers? Ce sont généralement des résidents de la Communauté urbaine de Québec ou encore des touristes. Qui a intérêt à ce que les touristes soient le mieux traités possible, si ce ne sont, encore une fois, les responsables de la Communauté urbaine de Québec, de Montréal ou de la CRO?

Alors, dans le fond, ce n'est pas si sorcier que cela les responsabilités qu'on voulait transférer aux communautés urbaines. C'est beaucoup moins coûteux, à notre avis. Il y a un coût d'associé à cela, c'est évident. Comment pourra-t-on le mesurer? C'est difficile parce qu'il n'est pas très élevé, mais on envisageait de transférer des ressources financières compensant à peu près les coûts additionnels à partir des revenus provenant de l'émission des permis, des "pocket number", parce qu'on se disait: Si les "pocket numbers" sont contrôlés localement, cela apparaît tout à fait normal que les revenus aillent avec; cela ne nous apparaissait pas déraisonnable.

**M. Doyon:** Merci, M. le Président. En terminant, disons que, même si on reste un peu sur notre appétit, au moins le mémoire de la Communauté urbaine de Québec nous aura permis d'aller un peu plus en profondeur quant aux applications pratiques administratives. Les réponses ne sont peut-être pas là, mais les questions sont posées, elles demeurent ouvertes et, avec la permission de cette commission, j'inviterais la communauté urbaine à se pencher sérieusement sur les questions que je me suis senti tenu de poser sur la compensation financière, sur la nature des changements à la réglementation et sur les coûts impliqués, de façon que, éventuellement, si jamais c'est adopté, quand la communauté urbaine aura des discussions pour mettre en pratique un certain nombre de dispositions législatives, la communauté urbaine et les contribuables de la Communauté urbaine de Québec soient bien au fait de ce que cela implique et qu'on ne s'en aille pas dans le vague et dans le flou, qu'on sache ce que cela va coûter et ce que cela veut dire. Je pense que c'est la base nécessaire et essentielle à une discussion qui puisse mener à une entente qui permettrait, éventuellement, de protéger les intérêts des contribuables de la communauté urbaine tout en tenant compte des besoins de la population en général. On doit faire cela et, pour faire cela, il faut avoir des chiffres, il faut avoir des études, il faut avoir de la recherche. Les questions que j'ai voulu poser étaient dans ce sens.

Je remercie la communauté urbaine de nous avoir éveillés aux difficultés qu'elle entrevoit dans le livre blanc qui nous est proposé par le ministre des Transports. Cela nous permet de nous poser des questions qui sont vitales, qui sont fondamentales. Si, dans un deuxième temps, la communauté urbaine était capable de nous donner un éclairage qu'elle n'a pas été capable de nous fournir maintenant, j'en serais très satisfait. Je serais très heureux de pouvoir disposer de ces renseignements, à la convenance, bien sûr, de la communauté urbaine, avec les moyens dont elle dispose. Je vous remercie...

**M. Pageau:** M. le Président, je voudrais bien répondre à ces questions. Quand j'envoie quelqu'un acheter quelque chose, ce n'est pas celui qui vend qui doit dire où il va prendre l'argent dans son budget; je pense que c'est celui qui va acheter qui est censé avoir l'argent pour acheter ce qu'il désire. Dans le moment, on veut transférer une juridiction à la Communauté urbaine de Québec, mais on veut savoir où on va et avec quel argent on va administrer la nouvelle juridiction transmise à la Communauté urbaine de Québec. Je pense que c'est cela dans le moment. Quand bien même on voudrait avancer des chiffres ou toutes sortes d'hypothèses, celui qui transfère doit savoir combien cela lui coûte pour administrer cette chose, quel est le personnel qu'il a pour faire la vérification nécessaire et les juridictions qu'ils veulent transférer à la communauté urbaine.

**Le Président (M. Brouillet):** Vous avez terminé?

**M. Bissonnet:** Juste un commentaire, M. le Président.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** Est-ce que le ministre pourrait transmettre aux membres de cette commission dans les plus brefs délais toute la structure administrative, au niveau des employés, inhérente à l'émission des permis de taxi, à l'émission des examens de taxi et également au contrôle des permis de taxi?

**M. Clair:** M. le Président, c'est certainement quelque chose qu'on va devoir faire de façon plus détaillée. La difficulté provient du fait qu'il n'y a pas beaucoup de personnes qui sont affectées uniquement à la question du taxi. C'est à l'intérieur d'autres responsabilités, si on veut, qu'à la Régie de l'assurance automobile, au ministère des Transports, à la Commission des transports du Québec on s'occupe de ces questions. Maintenant, c'est certain que c'est un sujet sur lequel on devra approfondir nos études

afin d'être en mesure de donner une information aussi précise que possible.

**M. Bissonnet:** Juste à titre d'exemple...

**M. Clair:** Je pense qu'il fallait d'abord et avant tout discuter de la question de principe. Ce sera mon dernier mot, tout en remerciant M. Pageau et...

**M. Saint-Martin:** Saint-Martin.

**M. Clair:** ...M. Saint-Martin, de leur présence. Je suis heureux qu'ils soient venus à la commission parlementaire, qu'ils ne nous aient pas simplement envoyé un mémoire parce que finalement, en se parlant, quant à moi, je retiens qu'il y a beaucoup plus d'ouverture d'esprit de la part de la Communauté urbaine de Québec que ce qu'on pouvait y comprendre au premier abord, à la lecture du document, dans le sens qu'ils ne sont pas fermés aux nouvelles avenues. Il s'agit de s'entendre sur quelles seront ces nouvelles avenues et comment s'exerceront - je ne sais plus quel mot employer - la gestion, le contrôle de ces nouvelles avenues. Troisièmement, il y a la question financière qui est présente dans l'ensemble des mémoires et qui est une préoccupation, comme je le disais tantôt, très légitime de la part des municipalités.

**M. Pageau:** M. le ministre, on vous a prouvé que nous avons l'esprit ouvert quand nous avons eu des problèmes dans le transport des handicapés. Nous avons exactement le même esprit à la communauté urbaine, mais nous y pensons toujours quand nous envoyons la facture aux contribuables.

**M. Clair:** À cette occasion, vous avez pu vérifier l'ouverture d'esprit du ministre des Transports.

**M. Pageau:** Oui, cela a pris peut-être un peu de temps parce que j'ai été retenu en otage pendant plusieurs heures avant d'avoir une décision du ministre des Transports.

**M. Clair:** Je veux souligner, sans méchanceté, que ce n'est pas le ministre des Transports qui vous détenait en otage justement!

**M. Pageau:** Non.

**Le Président (M. Brouillet):** Rapidement, s'il vous plaît!

**M. Doyon:** Je voudrais conclure rapidement. Simplement pour dire que moi aussi je retiens que l'approche que propose la communauté urbaine est faite dans un esprit positif, un esprit qui permettra d'en arriver

éventuellement à une entente, à la condition qu'on dispose de tous les éléments nécessaires pour pouvoir discuter d'une façon intelligente et rationnelle. Je remercie la communauté urbaine. Je suis satisfait du mémoire qu'elle nous a présenté. Je suis content de voir qu'elle s'est déplacée, qu'elle est venue nous trouver. Elle a pris le temps de le faire et a bien voulu répondre aux questions qu'on lui a posées. Je remercie et M. Pageau et M. Saint-Martin.

**M. Pageau:** M. le Président, je n'ai plus qu'à remercier les gens de la commission, qui ont bien voulu nous entendre. Nous sommes à votre disposition pour répondre à toutes les questions et pour travailler d'une façon positive à la préparation du projet.

**Le Président (M. Brouillet):** Merci bien. Nous allons entendre maintenant la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. Je demanderais au porte-parole de s'identifier et de nous présenter la personne qui l'accompagne.

#### **Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec**

**M. Carignan (Gilles):** M. le Président, mon nom est Gilles Carignan, je suis vice-président de la CTCUQ. En l'absence du président, M. Léonce Bouchard, j'agirai comme porte-parole du conseil d'administration. Je suis accompagné du directeur général, M. Liguori Hains. Je vous signale que M. Pageau est également membre du conseil d'administration.

L'introduction du document intitulé "De nouvelles avenues pour le taxi" décrit trois volets - je pense qu'il est important de le rappeler au début - que comporte le programme d'action proposé par le gouvernement du Québec et qui fait l'objet justement des travaux de cette commission parlementaire.

Ces trois volets, je les rappelle en faisant référence au document lui-même. Dans le premier, il s'agit de "l'élargissement du rôle du taxi offrant de nouveaux services aux usagers afin qu'il s'intègre mieux au réseau actuel de transport des personnes". Dans le deuxième volet, il s'agit de "l'assouplissement du cadre réglementaire qui régit l'industrie du taxi afin de permettre actuellement aux instances locales de mieux jouer leur rôle" et je pense que, sur ce point, le mémoire de la Communauté urbaine de Québec a insisté. Quant au troisième, il s'agit de "l'affirmation de l'existence des ligues, de la clarification de leur rôle afin de favoriser leur développement, tout en permettant au ministre des Transports d'intervenir s'il y a lieu".

De ces trois objectifs, c'est le premier surtout qui nous intéresse à la Commission

de transport de la Communauté urbaine de Québec et c'est essentiellement sur celui-là que portera ce bref mémoire.

Les politiques proposées par le gouvernement du Québec. Il est dit que "le gouvernement du Québec se propose de supprimer les barrières réglementaires qui empêchent actuellement les propriétaires de taxi d'offrir à la population des services plus diversifiés que le taxi traditionnel". Les domaines d'activité mis à la disposition de l'industrie du taxi pour le transport des personnes seraient alors les suivants. D'abord, le service traditionnel qui est maintenu.

Le service à contrat: "Un client pourra, sur une base régulière, selon un lieu d'origine et de destination préétablis, contracter une entente avec un propriétaire de taxi en s'écartant de la tarification réglementaire."

"Sous la forme contractuelle, l'industrie pourra offrir ses services aux entreprises pour le transport des employés, aux organismes à but non lucratif pour le transport de leurs membres, aux institutions d'enseignement et aux commissions scolaires pour le transport des étudiants et également à des groupes structurés de personnes pour des activités communes de loisir, de travail et d'études. Cette formule contractuelle sera aussi autorisée pour le transport subventionné accordé aux bénéficiaires d'aide sociale à des fins de traitements médicaux."

Ici, je pense qu'il est important de faire une distinction. C'est que, "dans le cas des employeurs, des organismes à but non lucratif, des institutions d'enseignement, des commissions scolaires, le requérant ne serait pas nécessairement bénéficiaire du transport". Quant au deuxième cas, la catégorie des groupes structurés à des fins de loisir, de travail ou d'études, "les clients seront obligatoirement bénéficiaires du transport et chacun des membres de tels groupes sera partie au contrat".

Le troisième domaine d'activité concerne le service collectif. "Le gouvernement entend également étendre le marché du taxi au service collectif. Ce service pourra être offert au public par voie réglementaire ou contractuelle, selon le cas. Lors de l'intégration au service de transport en commun, s'il existe un organisme public de transport, celui-ci pourra négocier avec l'industrie du taxi un système complémentaire ou substitutif au transport par autobus."

"Le contrôle de l'exploitation des taxis appartiendra - d'après le document de travail - à la communauté urbaine. Elle aura également pour tâche d'établir les tarifs des services de taxi traditionnels ou collectifs s'il y a lieu.

"Quant au service de taxis à contrat, la tarification sera essentiellement fonction de l'entente entre le client et le pourvoyeur de service. Le rôle de la communauté ne sera

alors que d'attester en avoir pris connaissance."

Voilà les principaux éléments, dans le document que vous nous avez présenté, qui nous intéressent et qui feront l'objet des réflexions de la CTCUQ. La Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec est consciente que le transport par taxi représente, dans certains cas, une alternative intéressante à l'autobus conventionnel pour le transport des personnes en milieu urbain. Comme le mentionne le document, le transport par taxi "pourrait fort bien, en effet, être utilisé au remplacement d'autobus, là où la demande est faible", ou encore pour assurer un transport spécialisé tel que le transport des personnes handicapées.

(18 heures)

À propos de ce dernier point, M. le Président, j'aimerais insister sur l'expérience intéressante vécue par la CTCUQ au cours des derniers mois. Au départ, je voudrais rectifier une erreur qui apparaît dans notre document et qui, malheureusement, a été reprise par M. le ministre au cours de différents exposés. Il s'agit du pourcentage qui apparaît là. On aurait dû lire que c'est 35% moindre ou encore 65% du coût moyen que représentent les frais pour l'utilisation des voitures-taxis. Vous avez dit à plusieurs reprises, si j'ai bien compris, que c'était 65% moindre. En fait, on aurait dû lire 35% dans le mémoire.

Si vous voulez, à l'aide de certaines données, je tenterai davantage de faire état de...

**M. Clair:** ...

**M. Carignan:** Oui, je pense que c'est assez important, mais je pourrai l'expliquer un peu plus loin. En gros, nous avons signé jusqu'à maintenant trois ententes avec des organismes, soit au niveau de la ville de Québec, de la ville de Sainte-Foy et de la ville de Charlesbourg. Prochainement, nous devrions être en mesure de signer également une entente avec un organisme de la ville de Beauport. Les principaux éléments de ces ententes sont importants, à cause de l'expérience qui sert un peu de modèle et je pense qu'il faut insister sur les éléments de l'expérience. D'abord, il n'y a aucune obligation de paiement si la course n'est pas autorisée par TAQUEM - Transport adapté du Québec Métro - qui est une sorte de filiale, une corporation autonome, mais les administrateurs de la CTCUQ sont également administrateurs de cet organisme autonome.

Si on peut expliquer le succès, pour répondre à certains points qui ont été soulevés antérieurement par des organismes, je pense que le succès à Québec s'explique par l'existence pour le transport des personnes handicapées de cette corporation

autonome, par l'autonomie de cette corporation.

Le taximètre ne peut être mis en marche qu'au moment où le client est dans la voiture. Le chauffeur doit percevoir le montant de 0,85 \$ en argent ou en billet. De plus, il doit compléter un coupon crédit qui contient les détails suivants: Le prix total de la course plus 0,50 \$ de frais de service, le numéro du chauffeur, la date de la course, les adresses desservies et la signature du dernier client de la course.

La compagnie de taxi facture TAQUEM aux quinze jours en y ajoutant 5% pour les frais d'administration. Aucune garantie d'un nombre minimum ou maximum de courses à effectuer n'est donnée. La compagnie de taxi fournit une liste contenant le plus grand nombre possible de prix fermes pour les courses.

Il y a une couverture d'assurance-responsabilité supplémentaire pour l'aide fournie en dehors des voitures-taxis.

Les avantages de l'utilisation d'un transport mixte, si on peut l'appeler ainsi, consistent d'abord en une réduction des délais de réservation. Au lieu d'avoir des délais de 24 heures en moyenne, il y a des délais qui sont de 8 heures actuellement. Donc, c'est beaucoup plus rapide de retenir la voiture-taxi pour une course.

La durée moyenne de la course est diminuée d'environ 20 minutes. Il y a élimination des impossibilités de transport inhérentes au système à cause du système qui est beaucoup plus lourd. Avec l'utilisation des minibus il y avait beaucoup de refus. Le mémoire le dit, nous devons refuser à peu près 9% des demandes dans le passé, alors qu'avec cette formule mixte, nous sommes en mesure de répondre à toutes les demandes.

La répartition des déplacements est beaucoup plus flexible et il y a la réduction des immobilisations; en fait, cela paraît évident, il y a moins de minibus qui font partie de la flotte.

Les caractéristiques opérationnelles de cette formule: D'abord, quant à la répartition de la clientèle, nous avons 59% de fauteuils roulants et nous avons 41% de handicapés ambulants. Le nombre de déplacements, pour l'année 1982, a été de 65 982. Si vous voulez une idée de la répartition des déplacements, environ 66% se sont effectués par taxi et 34% - le reste - par véhicules spécialisés, minibus de TAQUEM.

Le coût moyen des déplacements: Là-dessus, des chiffres ont été donnés tout à l'heure. Nous aurons les chiffres exacts lorsque nous posséderons les états financiers vérifiés de TAQUEM. Nous avons quand même des estimations. Je pense que le coût moyen total des déplacements est actuellement de 17 \$. Par véhicule-taxi, ce

coût est de 14,50 \$ environ, encore une fois, parce qu'il s'agit toujours d'estimations. Par véhicule spécialisé, c'est 22 \$ environ. Si vous faites le calcul, vous en arrivez à la proportion de 35% et 60%, environ.

Je me permets de vous indiquer quelques-uns des désavantages qui sont reliés à l'utilisation de cette formule. Évidemment, le transfert du fauteuil à la voiture-taxi occasionne des craintes de la part de certains clients, mais on ne peut pas dire qu'il y a eu des plaintes en abondance. Je pense que les gens qui utilisent le service sont, règle générale, très satisfaits de la formule.

Certains handicapés se plaignent du mauvais état de leur fauteuil roulant sous certaines conditions climatiques. Le fauteuil peut, par exemple, être froid, sale, mouillé. Il y a la difficulté à obtenir un véhicule-taxi pour de petites courses, particulièrement s'il s'agit d'un handicapé en fauteuil roulant. Il y a la difficulté, pour la corporation, de contrôler la nécessité et la présence d'un accompagnateur. Finalement, la flexibilité et la souplesse qu'offre le taxi au plan de la mobilité du handicapé peuvent produire des abus de la part de certains clients, pouvant occasionner l'impossibilité de transport pour d'autres clients ayant des motifs plus prioritaires, si vous voulez, dans le cadre du respect d'une enveloppe budgétaire affectée à ce type de transport.

Voilà ce qui résume l'expérience vécue par la commission de transport. Je me permets également de vous indiquer que - ce qui a été soulevé par le regroupement des handicapés de Montréal - nous avons, à TAQUEM, un comité consultatif d'orientation pour vérifier cette expérience et peut-être modifier certaines orientations qui sont suivies jusqu'à maintenant. Ce comité est formé d'un représentant de l'Office des personnes handicapées, d'un représentant du CRSSS, de deux membres du comité d'admissibilité et des représentants de la CTCUQ et de TAQUEM.

En résumé, à la suite de cette expérience, nous pouvons dire que l'industrie du taxi va profiter de revenus, pour l'année 1983, d'environ 250 000 \$, provenant des organismes qui bénéficient de l'entente, ce qui constitue, d'après nous, un apport substantiel dans le contexte actuel de cette industrie.

Pendant, avant tout accroissement du rôle du taxi dans le domaine du transport des personnes, le gouvernement du Québec devra, pour en assurer les chances de succès et d'efficacité, apporter des correctifs à deux aspects particuliers du projet. C'est là-dessus, maintenant, que je voudrais insister. Le premier concerne la coordination essentielle qui, selon nous, devrait être assurée entre les commissions de transport et l'industrie du taxi pour toutes les activités

de transport des personnes autres que le service traditionnel par taxi. Le deuxième concerne l'obligation de légiférer pour libérer des conventions collectives des commissions de transport des clauses qui interdisent de donner un service à sous-contrat. Là-dessus, je pourrai peut-être apporter notre éclairage aux questions qui ont été soulevées tout à l'heure.

Concernant la coordination commission de transport-taxi, les municipalités et le gouvernement du Québec ont investi énormément d'argent dans la mise en place d'un système de transport en commun adéquat pour desservir la population de la région de Québec. Il ne faut pas que l'entrée d'un nouveau partenaire dans le domaine du transport des personnes en milieu urbain ne mette en péril les profits des investissements déjà consentis et la qualité du service actuellement offert. Cela ne sera possible que s'il existe un maître d'oeuvre chargé de la coordination entre les différents intervenants dans ce domaine. Il faut le mentionner, c'est cette coordination qui a permis, selon nous, le succès du service de transport des personnes handicapées par taxi.

Malheureusement, cette coordination n'est pas assurée par les propositions contenues dans le projet gouvernemental. La coordination existe pour le service de type taxi collectif puisque sa mise en place ne peut se faire qu'à la suite d'une entente entre la commission de transport et l'industrie du taxi. Cette coordination est cependant absente pour tout ce qui touche le taxi à contrat qui ne relève que d'une entente prise entre le client et le pourvoyeur de services, la CUQ se contentant d'enregistrer l'accord. Une telle situation peut avoir des conséquences néfastes sur la qualité minimale de services offerts à la population de certains secteurs du territoire.

Par exemple, supposons que, pour un secteur donné de la région, le service de taxi à contrat attire une part appréciable de la clientèle actuelle du transport en commun. Il n'est pas certain que la clientèle restante soit suffisante pour que soit assuré un service minimal de transport en commun. La commission de transport se trouvera alors devant le choix suivant: soit continuer d'assurer le service, avec comme conséquence un accroissement du déficit de fonctionnement, soit cesser le fonctionnement du service avec comme conséquence la non-disponibilité de transport pour une partie des résidents des secteurs concernés. C'est ce type de situation, d'après nous, qu'il faut éviter. Si le projet était corrigé dans ce sens, je pense que le problème serait évité.

Maintenant, quant aux contraintes des conventions collectives, je pense que, pour l'information des personnes, il serait peut-être bon de lire la clause de la convention collective à laquelle on a fait référence tout

à l'heure. Je la lis, si vous voulez: "Tout travail ou service exécuté à forfait ou à être exécuté par la commission, étant sous la juridiction des fonctions assujetties à l'accréditation syndicale, ne doit être donné à contrat ou sous-contrat, en partie ou en entier, à une compagnie, à un contracteur individuel ou à tout autre entrepreneur, à moins que la commission ne possède pas l'équipement nécessaire à cet effet". Si nous avons pu en arriver à cette entente avec les organismes de taxi pour le transport des handicapés, c'est justement parce que la corporation était autonome et que nous n'avions pas cette clause dans nos conventions collectives.

En plus de faire état de cette clause, nous avons fait examiner la valeur de cette clause et nous avons obtenu une opinion juridique qui nous dit qu'il ne serait pas possible d'aller à l'encontre de cette clause, si elle existait. Pourquoi demandons-nous l'intervention législative? Si nous tombons dans une impasse, s'il n'y a pas possibilité d'entente entre le TAQUEM ou la commission de transport et les employés, même si l'avenue est là, même si elle existe théoriquement, je pense qu'en pratique, nous ne pourrions pas l'appliquer. De façon impérative, en donnant la possibilité à la commission de transport d'aller à l'encontre de ce genre de clause, nous pourrions, je pense, éviter un problème qui pourrait se poser. Mon commentaire, je le formulerai peut-être sous forme de question. Concernant les contraintes de la convention collective, s'il y a une impasse, s'il n'y a pas entente, étant donné que c'est une clause de convention collective et que, comme on l'a dit, c'est le résultat d'une négociation, s'il y avait impasse, comment pourrions-nous appliquer ce qui est suggéré dans le document de travail gouvernemental?

En conclusion, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec est consciente de l'intérêt que représente l'élargissement du rôle du taxi à des activités de transport de personnes en milieu urbain autres que son rôle traditionnel. Cependant, elle exprime son désaccord à cet élargissement tant que la loi future ne prévoira pas un seul maître d'oeuvre. Concernant cette gestion opérationnelle, le maître d'oeuvre pourrait être la CTCUQ elle-même pour les activités de transport en commun par autobus et pour les activités de taxi collectif et de service à contrat par taxi. Cette opposition sera aussi maintenue tant et aussi longtemps que la loi proposée ne libérera pas la CTCUQ des contraintes de ces conventions collectives qui lui interdisent de donner un service à sous-contrat.

La position de la CTCUQ a pour objectif d'assurer que toute expérience de taxi collectif ou de taxi à contrat sur une

grande échelle améliore les conditions de déplacement des résidents de son territoire de desserte, tout en protégeant la rentabilité des investissements déjà consentis et la qualité du service actuellement offert à la population.

Voilà les quelques réflexions que je voulais vous communiquer au nom du conseil d'administration de la CTCUQ. Je suis à votre disposition ainsi que le directeur général, M. Hains, pour répondre aux questions que pourrait soulever notre mémoire.  
(18 h 15)

**Le Président (M. Brouillet):** M. le ministre.

**M. Clair:** M. le Président, permettez-moi d'abord de remercier M. Carignan et M. Hains de nous permettre de profiter d'abord et avant tout de leur expérience dans l'organisation d'une des nouvelles avenues de taxi pour les personnes handicapées. Je pense que l'ensemble de la commission de même que les autres organismes qui font régulièrement appel à eux pour avoir de l'information ont apprécié et apprécient encore aujourd'hui la mise en disponibilité, si on veut, de toutes les informations que vous détenez sur cette expérience puisqu'elle est unique au Québec, à ma connaissance. Dans ce sens, je vous remercie beaucoup d'en avoir traité aujourd'hui même, ici en commission parlementaire.

Deux questions majeures sont soulevées par le mémoire de la CTCUQ. La première est relative au seul maître d'oeuvre dans les activités de transport en commun, de transport par taxi collectif et de service à contrat pour le taxi.

**M. Carignan:** Il faut quand même être clair, M. le ministre. Il s'agit bien de la gestion opérationnelle et non pas administrative.

**M. Clair:** Oui, je comprends cela. C'est ce que j'avais compris. Sur la question d'un seul maître d'oeuvre en ce qui concerne le service à contrat par taxi, je ne sais pas si vous avez fait des études détaillées là-dessus. Quelles recherches avez-vous faites là-dessus? Quant à nous, nous croyons sincèrement que le taxi à contrat peut être une avenue pour rentabiliser, pour offrir une plus grande gamme de services par le taxi. Mais de là à entrevoir la possibilité que, dans une partie du territoire de la CTCUQ, par exemple, le taxi à contrat soit tellement populaire que cela vienne miner la rentabilité du réseau de transport en commun, je trouve que l'affirmation est pas mal importante. C'est la raison pour laquelle je voudrais savoir si vous avez essayé de faire des études là-dessus. De deux choses l'une: ou bien il faudrait que ce soit tellement très

populaire ou il faudrait que cela se passe dans un secteur où, de toute façon, la présence d'un autobus ne se justifie pas beaucoup et qu'un moindre déplacement de clientèle du transport en commun vers le taxi à contrat viendrait achever, si on veut, un circuit d'autobus en particulier.

Est-ce que c'est une appréhension ou si c'est basé sur quelque chose d'un peu scientifique comme prise de position là-dessus?

**M. Carignan:** J'invite le directeur général à donner son point de vue.

**M. Hains (Liguori):** L'un des objectifs de la commission de transport, c'est justement d'offrir dans tous les secteurs du territoire une desserte complète. Dans des secteurs de banlieue où la densité de population ne justifie pas une fréquence de service qui soit jugée par l'utilisateur intéressante, on croit justement que les nouvelles avenues au taxi collectif, c'est dans ce genre de secteur qu'elles vont s'appliquer. Nous, notre position était la suivante: si on ne peut pas coordonner les efforts de ces deux modes de transport pour qu'à certaines périodes de la journée, ce soit un mode qui prévale sur un autre, et qu'à d'autres périodes de la journée, ce soit un autre mode exclusivement pour pouvoir faire un partage du service dans certaines heures de la journée ou certaines journées de la semaine... On croit que, si nous avons la coordination, nous pourrions affecter totalement le mode de taxi collectif à certaines périodes et retirer le service d'autobus pour pouvoir ainsi récupérer une certaine rentabilité.

**M. Clair:** La coordination à cette étape entre taxis collectifs, style "jitney", je pense que vous avez tout à fait raison, mais vous réclamez plus que cela, vous réclamez aussi la coordination même du taxi à contrat. Je vous avoue que je trouve que la revendication n'est pas très soutenue sur ce point. Je veux bien m'en laisser convaincre, mais, à première vue, je me dis: Il faudrait vraiment que cela connaisse un succès phénoménal pour que le taxi à contrat vienne miner la possibilité d'utiliser le taxi collectif et l'autobus sur certaines lignes. C'est pour cela que je posais la question. Sur la coordination du taxi collectif, sur un circuit qui remplace des autobus, vous avez tout à fait raison, pour qu'il n'y ait qu'un seul lieu de coordination et un seul maître d'oeuvre. Mais pour le taxi à contrat, il me semble que vous en demandez beaucoup.

**M. Hains (Liguori):** En fait, nous considérons...

**M. Clair:** Vous en demandez beaucoup

pour ce que vous êtes capables d'avancer comme études.

**M. Hains (Liguori):** Effectivement, ce sont des réflexions seulement. Nous n'avons pas d'études très exhaustives sur le sujet, mais aussi minime que soit l'effet, je pense que ce sera déjà trop en termes de rentabilité, justement dans des secteurs où la viabilité d'un trajet d'autobus ou d'un parcours d'autobus est souvent mis en doute dans les secteurs de banlieue. On pense à des institutions scolaires qui pourraient signer des contrats. On pense à des organismes importants qui pourraient signer des contrats, comme Bell Canada, par exemple. On connaît une expérience au niveau de Bell Canada qui, actuellement, en vertu de la réglementation actuelle, utilise le taxi pour transporter, par exemple, ses téléphonistes en fin de soirée ou des choses du genre. On pense que la prolifération de ce genre de contrat pourrait, éventuellement, nuire à la rentabilité d'investissements déjà en place dans la communauté.

**M. Clair:** On pourrait affirmer aussi à l'inverse que cela pourrait permettre à la communauté d'éviter d'avoir à assumer le coût de services très déficitaires. À ce compte-là, si je tiens pour acquis que c'est dangereux d'aller vers le transport à contrat dans le taxi, pour être certain de ne pas toucher à la clientèle éventuelle de l'autobus, on ne devrait pas légaliser le covoiturage. On ne devrait prendre aucune mesure pour encourager soit le covoiturage, soit le taxi collectif ou le taxi à contrat. On devrait, au contraire, empêcher ce phénomène de se développer. Je vous dis que, là-dessus - je sais bien que ce n'est pas un argument, c'est une constatation - vous êtes les seuls à penser à peu près comme cela.

**M. Hains (Liguori):** C'est-à-dire que, sur le plan du covoiturage, je pense bien que les contraintes inhérentes au covoiturage lui-même imposent des limites à ce mode de transport. Il y a des contraintes substantielles au covoiturage et ces contraintes limitent l'usage très grand d'un type de transport semblable qui a, éventuellement et nécessairement, sa place dans un transport urbain, effectivement.

**M. Clair:** Mais ne pensez-vous pas que le transport par taxi à contrat a aussi des contraintes et des limites comme possibilités?

**M. Hains (Liguori):** Ce qu'on retrouve dans le document, c'est que ce n'est pas l'utilisateur qui va payer pour la course en question. C'est l'employeur qui va payer et c'est peut-être...

**M. Clair:** Ce pourrait être les deux.

**M. Hains (Liguori):** Ce pourrait être les deux.

**M. Clair:** Deuxième question. À la fin, sur les contraintes de la convention collective, vous dites, quant à "l'intérêt que présente l'élargissement du rôle du taxi à des activités de transport des personnes en milieu urbain autres que son rôle traditionnel, que, cependant, la CTCUQ "s'opposera à cet élargissement tant que la législation future ne prévoira pas un seul maître d'oeuvre..." On vient d'en discuter et là, je lis: "Cette opposition sera aussi maintenue tant et aussi longtemps que la législation proposée ne libérera pas la commission des contraintes de ses conventions collectives qui lui interdisent de donner du service à sous-contrat." Là-dessus, M. Carignan, je pense, disait: Au cas où on ne réussirait pas dans des négociations - si j'ai bien compris - à nous libérer de cette hypothèque, on pourrait requérir, à ce moment-là, une loi. Mais je vous dis qu'il me semble qu'une affirmation comme celle que je viens de lire, "cette opposition sera maintenue tant et aussi longtemps", ne nous démontre pas une volonté bien ferme de la part de l'administration de la CTCUQ d'essayer d'aller en récupération, si on veut, ou en ouverture sur cette clause et que, dans le fond, on s'en lave un peu les mains. On dit au gouvernement: Fais la "job"; nous autres, on ne la fera pas. Quand on dit que c'est une opposition, cela ne démontre pas une volonté très intense d'essayer de régler vous-mêmes le problème. Dans ce sens, je répète ce que j'ai dit tantôt au Regroupement des usagers du transport adapté de la CUM: Il m'apparaît que la solution à ce problème doit venir, d'abord et avant tout, par négociation et qu'on ne doit pas envisager le règlement de problèmes comme ceux-là en se tournant toujours immédiatement vers la loi comme premier recours. C'est quoi, la volonté de la CTCUQ d'essayer de régler ce problème par voie de négociation?

**M. Carignan:** Vous me permettrez une brève réflexion. Je ne voudrais pas me transformer en historien, mais je pense qu'il y a eu une tentative dans le passé et, si je me souviens bien, à un moment donné, quelqu'un a dit: On ne touche pas à cela.

**M. Clair:** Je n'ai pas d'autre question, M. le Président.

Le Président (M. Brouillet): M. le député de Louis-Hébert.

**M. Doyon:** Je remercie la Commission de transport de la Communauté urbaine de

Québec d'avoir voulu se présenter devant cette commission.

Je retiens, de l'idée générale du mémoire que ses représentants nous présentent, une ouverture d'esprit positive. Ils sont prêts à des accommodements, ils prévoient des problèmes et ils proposent un certain nombre de solutions qui peuvent être aménagées d'une façon ou d'une autre.

Le ministre soulignait tout à l'heure la question de certaines clauses des conventions collectives. Je pense que, même si on retrouve la phrase que le ministre vient de citer, on peut quand même espérer qu'à l'intérieur d'une convention collective, qui contient je ne sais combien d'articles, il y a du "give and take" - comme on dit - qui peut se faire, il y a toutes sortes d'accommodements qui sont possibles. Je me permets de souhaiter que cette avenue soit explorée à fond et la preuve devrait être faite d'une façon très satisfaisante qu'on peut procéder par entente négociée, l'attitude du parti que je représente, ici à cette commission parlementaire, étant bien connue en ce qui concerne les décrets et les interventions législatives de cette nature.

Je suis heureux de voir que le ministre partage là-dessus l'opinion de l'Opposition et qu'il ne désire pas outre mesure intervenir quand il peut faire autrement. C'est extrêmement intéressant.

Maintenant, la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec a fait oeuvre de pionnier en ce qui concerne le transport des personnes handicapées, à telle enseigne que, depuis que cette commission siège, il en a été question à moult reprises.

Le vice-président, M. Carignan, nous a apporté des chiffres qui sont extrêmement intéressants et qui nous donnent une idée du mode de fonctionnement pratiquement et comment cela peut s'organiser et se faire. Les résultats semblent être satisfaisants.

Là-dessus, j'ai quand même un certain nombre de questions; ce ne sont pas des inquiétudes, ce sont simplement des questions. Nous avons eu des indications, si ma mémoire est bonne, que, par exemple à Montréal - je peux me tromper dans les chiffres - il y avait environ 40% de la population handicapée qui était desservie par le service existant. J'aimerais, M. Carignan, que vous nous disiez si vous considérez que, dans l'agglomération urbaine de la Communauté urbaine de Québec, toute la population handicapée est considérée comme étant desservie par le service qui est en place actuellement.

**M. Carignan:** C'est-à-dire que 100% des gens admissibles peuvent actuellement utiliser le service qui est offert.

**M. Doyon:** Excellent.

**M. Carignan:** On pense répondre entièrement à la demande.

**M. Doyon:** Parfait. Si la chose est possible, j'aimerais savoir si vous avez eu l'occasion de vérifier des études qui auraient été faites à certains endroits - ou de les faire vous-mêmes, s'il n'y avait pas d'étude existante - des résultats et la façon dont fonctionne le taxi collectif dans certaines villes américaines. Vous êtes au courant qu'il y a des villes américaines qui ont mis en place un tel système qui semble, d'après ce qu'on a cru comprendre, donner des résultats satisfaisants, à certains endroits en tout cas. Étant donné que c'est une possibilité qui est évoquée et qui est même proposée dans le document ministériel, est-ce que, de votre côté, à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec, vous avez été un peu plus loin et vous avez regardé comment cela se passait ailleurs? Si oui, où plus particulièrement?

**M. Carignan:** Nous avons des données assez complètes d'expériences dans deux villes, Stockholm et Los Angeles. Je pense que, dans ces deux villes, à première vue - je n'ai pas les données devant moi - une très grande proportion des déplacements se fait par ce genre de moyen. On me dit même que 80% ou 90% des déplacements se font par taxi collectif.

**M. Doyon:** En ce qui a trait à la satisfaction quant à ce mode de déplacement?

**M. Clair:** De quels déplacements?

**M. Carignan:** Mon collègue pourrait peut-être expliquer.

**M. Hains (Liguori):** Par taxi.

**M. Clair:** De 80% à 90% des déplacements par taxi se font par taxi collectif?

**M. Hains (Liguori):** Ce sont des déplacements...

**M. Clair:** D'accord, je comprends mieux.

**M. Hains (Liguori):** Environ 80% de la desserte du transport adapté est faite par taxi, dans ces villes, à des coûts comparables à ceux qu'on retrouve ici et même moindres.

**M. Doyon:** Mais si je me réfère au taxi collectif ordinaire, pour me limiter encore aux personnes handicapées, y a-t-il des études qui ont été faites à savoir comment les choses pourraient se passer ou comment elles se passent ailleurs?

**M. Carignan:** Non, malheureusement, on ne dispose pas de ces données.

**M. Doyon:** La Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec est-elle en processus ou en période d'expansion, c'est-à-dire songe-t-elle à acquérir de nouveaux véhicules, est-elle en train de penser à des investissements majeurs, par exemple, au niveau du garage ou de ces choses? Y a-t-il des projets pour la commission de transport dans ce domaine? (18 h 30)

**M. Carignan:** Cela déborde un petit peu l'objet de la commission, mais je peux vous dire que nous avons adopté récemment un plan triennal où nous avons des réponses aux questions que vous soulevez. Évidemment, il y a des discussions actuellement concernant... D'abord, pour 1983, il y aura livraison d'un certain nombre de véhicules. Il y a déjà des discussions qui sont entamées avec d'autres commissions de transport pour les prochaines années. Maintenant, quant aux immobilisations - vous parlez d'un garage - notre garage actuellement est utilisé à pleine capacité. Il y a des travaux qui sont actuellement faits au niveau du service de planification pour étudier soit une possibilité d'agrandissement de l'immeuble actuel ou peut-être l'établissement d'un poste satellite.

**M. Doyon:** M. le vice-président Carignan affirmait que cela débordait le cadre de la discussion de cette commission. Pour lui montrer que ce n'est pas le cas, je vais poursuivre ma question en lui demandant si, hypothétiquement, il y a eu des études comparatives de faites au niveau des coûts, de l'utilisation de taxis collectifs, de l'utilisation de taxis par contrat. Quel serait l'impact de la mise en place de telles avenues par rapport à certains investissements qui semblent se dessiner? Je ne dis pas qu'ils sont certains. Il est bien sûr qu'on peut considérer l'utilisation de ces avenues pour le taxi in abstracto, comme étant des choses qui n'ont pas de rapport avec le garage de la CTCUQ. On peut aussi considérer que l'utilisation du taxi collectif, que l'utilisation des taxis à contrat auraient un impact sur le fait qu'on n'a pas besoin d'agrandir le garage, qu'on n'a pas besoin d'acheter de nouveaux autobus, etc., et, par voie de conséquence, on diminue les dépenses de la Communauté urbaine de Québec. C'était là l'objet de ma question. Je ne voulais pas du tout déborder le cadre des discussions. On voit comment tout cela se rattache finalement.

**M. Carignan:** Oui, d'accord, la question est pertinente, mais je n'ai pas voulu dire que la question était sans intérêt. J'ai tout simplement voulu indiquer que nous nous étions préparés à partir du mémoire. On n'a

pas voulu apporter de renseignements. Je pense quand même qu'il est important d'apporter une réponse. Actuellement, le service de transport en commun est établi, si vous voulez, en fonction des heures de pointe. Tout le service auquel je faisais référence, en dehors des heures de pointe... Je laisserai peut-être le directeur général expliciter comment ces nouvelles avenues pourraient tenir compte des ressources dont nous disposons actuellement.

**M. Mains (Liguori):** Je dirai que, même dans les banlieues les plus éloignées du centre, où la densité est relativement faible, à l'heure de pointe, on retrouve suffisamment d'usagers pour faire usage du transport collectif conventionnel. C'est surtout en dehors des heures de pointe où une utilisation mixte ou exclusive au transport collectif pour ces secteurs serait avantageuse en termes de récupération de coût d'exploitation. Étant donné que la pointe détermine le nombre d'autobus, détermine nécessairement les possibilités de remisage, sur le plan de la récupération au niveau des investissements, je dirai que non. En termes de récupération de coûts d'exploitation hors pointe et à certaines journées de la semaine, il y a évidemment de l'intérêt à examiner cela de très près.

**M. Doyon:** C'est une ouverture qui vaudrait la peine d'être explorée. Je suis heureux de voir que le directeur général de la CTCUQ se déclare prêt à le faire. Je souligne en passant qu'il n'y a rien qui dit qu'aux heures de pointe, on ne puisse pas avoir de taxi collectif et il n'y a rien qui dit qu'aux heures de pointe, on ne puisse pas avoir de transport par taxi à contrat. À ce moment, l'argument qu'il m'amène vaut pour autant qu'on prenne comme prémisses qu'il n'est pas question qu'il y ait du transport par taxi collectif aux heures de pointe. Si on n'accepte pas, parce qu'on doit envisager quand même toutes les possibilités, cette prémisses qui ne paraît pas être une chose qui va de soi, à ce moment, l'argumentation que vous nous faites valoir vaut beaucoup moins, vous devrez l'admettre.

**M. Carignan:** Je pense que, si les nouvelles avenues se concrétisent, évidemment, dans l'établissement du service, avec toutes ses modalités, il faudra tenir compte de l'existence des services ou des modes de transport qui existeront à ce moment-là. Je pense que ça serait important de le faire. Mais nous verrons le suivi des travaux de la commission. Je pense qu'un programme de planification doit se mettre à jour régulièrement. On tiendra compte de cette possibilité.

**M. Doyon:** Finalement, une dernière

question, M. le Président. La région de Québec est une région où l'industrie touristique joue un grand rôle. Il est exact, à ma connaissance - à moins que je ne me trompe - que la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec a des ententes avec Grey Lines - je ne sais trop comment ça fonctionne - qui permettent certains déplacements pour les touristes, qui permettent à des gens de visiter la belle région de Québec et de se familiariser avec ce qu'il y a de beau à voir autour d'ici. Maintenant, ces ententes-là donnent une exclusivité de facto - j'aimerais qu'on éclaire la commission là-dessus - à la commission de transport pour ce genre de transport en commun. Comment cela se passe-t-il exactement? Comment voyez-vous l'arrivée éventuelle des taxis - parce qu'on doit explorer cela aussi - dans un tel décor où ils pourraient, jusqu'à un certain point, pour la ville de Québec et pour certains autres endroits aussi qui ont sûrement des attraits touristiques, servir de guides touristiques? Est-ce une possibilité que vous avez envisagée? Quels seraient les impacts sur ce que vous donnez comme service actuellement? Comment voyez-vous la chose en gros?

**M. Carignan:** Concernant ce service touristique, je dois vous dire que nous exploitons la franchise Grey Lines comme une entreprise privée et, à ce titre, nous devons faire face à une concurrence. Donc, ce n'est pas en exclusivité. Maintenant, quant à cette concurrence, je demanderais au directeur général de donner quelques renseignements sur son importance, ou encore sur le pourcentage du service touristique qui est assumé par Grey Lines et la CTCUQ.

**M. Hains (Liguori):** Comme M. Carignan le signale, nous dirigeons la franchise Grey Lines comme une entreprise privée, à savoir que nous devons demander nos permis à la commission des transports comme d'autres transporteurs. Et la commission juge de l'opportunité de nous donner le permis ou de nous le refuser, de le donner à d'autres ou de le refuser à d'autres.

Maintenant, en termes de véhicules-autobus, nous avons l'exclusivité, c'est-à-dire que les propriétaires privés ne pourraient s'acheter un autobus de 45 passagers et venir nous faire concurrence, à moins que la commission n'émette de nouveaux permis, chose qu'elle n'a pas faite depuis un certain temps. Et c'est justement sur ce plan que le conseil d'administration a tracé quand même une ligne assez nette, à savoir que la place de la commission de transport dans l'opération des services touristiques se situe dans un transport de masse, c'est-à-dire avec gros véhicules. Et particulièrement en été - c'est un aspect intéressant - alors que le service urbain est plus léger, il y a un

surplus de véhicules que nous affectons au transport touristique. Je pense que c'est une façon de rentabiliser l'équipement déjà en place. Nous nous concentrons très fortement sur le service de masse, c'est-à-dire de volume. La charte-partie qui arrive de l'extérieur est transférée dans nos véhicules. Nous avons des chauffeurs-guides formés par la commission de transport, et ils font fonctionner ce service.

**M. Doyon:** M. le Président, en terminant, j'ai simplement des commentaires personnels. Je n'ai pas d'autre question.

Je retiens des dernières réponses que, pour ce qui est des taxis proprement dits, il y a une avenue qui ne semble pas susciter d'objections majeures de la part de l'exploitant actuel de la concession Grey Lines. Il serait peut-être intéressant de voir quel avantage il y aurait à ce que les chauffeurs de taxi puissent, avec une formation adéquate, bien sûr, servir de guides touristiques et de promoteurs de la région qu'ils desservent.

Je terminerai, M. le Président, en faisant part aussi d'un autre commentaire personnel. Cela concerne les taxis à contrats. La commission de transport dit dans son mémoire, à la page 5, qu'elle souhaiterait être, ni plus ni moins, une tierce partie contractante pour les taxis à contrat. Ma réflexion personnelle, est que cela m'apparaît aller un peu loin. Je pense que nous devons évoluer à l'intérieur d'un système qui est le nôtre, c'est-à-dire un système où ce sont les personnes directement intéressées qui contractent des ententes. Et il faut respecter ce système. Je n'ai pas d'objection à ce qu'il y ait une information qui soit transmise à la commission de transport. Je pense que cela peut être utile. Si on acceptait - comme le ministre l'a mentionné et je dois dire que je suis d'accord avec lui là-dessus - une obligation pour la commission de transport d'intervenir comme partie cocontractante dans de tels contrats, il faudrait déboucher nécessairement, en vertu des arguments qu'ils nous font valoir eux-mêmes, sur le fait que, pour ce qui est du covoiturage ou quelque autre arrangement qui puisse être pris, on peut caricaturer en disant que, même pour les gens qui décident d'aller au bureau en faisant du "jogging" il faudrait que la commission de transport en soit informée puisqu'il y aurait là diminution de la clientèle. En tant qu'utilisateur de la bicyclette pour me rendre au bureau pendant de nombreuses années, M. le Président, je n'aurais pas aimé avoir à avertir qui que ce soit que j'avais l'intention d'aller au bureau en bicyclette.

**Le Président (M. Desbiens):** M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** Juste une question, M. le Président. Lorsque le vice-président de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec a reçu le document du ministre des Transports intitulé: De nouvelles avenues pour le taxi... Il y a deux objectifs à cela: premièrement, de rentabiliser l'industrie du taxi et de diminuer les coûts de transport en commun dans les commissions de transport. C'est parallèle à la rentabilisation du taxi.

Vous avez fait preuve d'initiative, ce qui a été remarqué par la population du Québec, en ce qui a trait au transport des handicapés par véhicule-taxi. Est-ce que vous seriez prêts à vous engager dans un projet pilote? Nous parlons du taxi collectif, le ministre en parle depuis un bon bout de temps et, tant qu'on n'aura pas un projet pilote quelque part, on ne sera pas plus avancé. On demande au ministre un projet de loi pour le printemps. Je suis convaincu que ce ne sera pas au printemps, que cela ira à l'automne et, à l'automne, cela ira peut-être au printemps prochain.

**M. Polak:** Il y aura des élections entre-temps.

**M. Bissonnet:** M. le député de Sainte-Anne...

**M. Polak:** ...notre projet.

**M. Bissonnet:** ...la question n'est pas pertinente.

**M. Polak:** On réglera le problème.

**M. Bissonnet:** Est-ce que la commission de transport qui a déjà pris une initiative - parce que, évidemment, vous avez des demandes de citoyens pour de nouvelles lignes d'autobus - a pensé à préparer un projet pilote afin de l'essayer à Québec? Pour la Communauté urbaine de Québec, je pense qu'il est peut-être plus facile de tenter une première expérience, à titre d'exemple, que pour la Commission de transport de la CUM parce que la communication entre les citoyens, vu que c'est une ville très belle, mais de moindre importance au niveau de la population... Est-ce que vous avez pensé à cela?

**M. Carignan:** Quand vous posez la question, est-ce que vous allouez également des ressources pour faire cette expérience pilote?

**M. Bissonnet:** Écoutez! Je ne suis pas ministre des Transports! Je souhaite que l'initiative soit prise par une commission de transport, d'une part, et également que le ministre des Transports suive cette initiative.

**M. Clair:** Les enchères, M. le Président, je suis...

**M. Bissonnet:** Écoutez! Vous parlez du transport collectif.

**M. Clair:** Oui, oui.

**M. Bissonnet:** Vous avez fait des études à votre ministère, mais, tant qu'on n'aura pas fait une expérience pilote, M. le ministre, il ne sert à rien d'en parler, on ne sera pas plus avancé. Il faut aller de l'avant et agir.

**M. Clair:** Les enchères sont ouvertes, M. le Président, parce que, dans le document...

**M. Bissonnet:** ...à Québec, on pourra regarder cela de très près.

**M. Clair:** ...on a indiqué qu'on était prêt à contribuer à la mise sur pied d'une première expérience, surtout en termes d'analyse de coûts, parce qu'en termes de fonctionnement, notre objectif n'est pas de subventionner le fonctionnement du déficit d'exploitation d'un réseau de taxi collectif. Si on en venait à cette conclusion, on passerait à une autre étape.

Actuellement, Laval nous a contactés là-dessus, comme je l'ai indiqué, et aurait une proposition à nous faire. Nous irons vers la proposition la plus intéressante qu'on recevra. Si la CTCUQ est prête à nous faire une proposition là-dessus, on sera prêt à l'étudier parce qu'on sait qu'effectivement, comme le dit le député de Jeanne-Mance, c'est certainement une des commissions de transports, qui pourrait se prêter le mieux à une expérience pilote à cause de son dynamisme, de sa volonté d'innover.

**M. Carignan:** Je suis content de vous entendre reconnaître le dynamisme de la commission de transport et son esprit d'initiative. J'aurais aimé que ce soit constant, qu'il n'y ait pas de phases où cela ne s'applique pas, des phases récentes auxquelles je fais référence, M. le ministre. (18 h 45)

Je pense qu'on a fait la preuve, avec le transport adapté, qu'on n'avait pas besoin d'attendre que quelqu'un nous demande de faire l'expérience; on l'a faite. Concernant l'autre possibilité, avec la collaboration des fonctionnaires du ministère des Transports, nous sommes prêts à envisager sérieusement de faire cette expérience pilote dans la région de Québec.

**M. Bissonnet:** Merci.

Le **Président (M. Desbiens):** Je remercie...

M. le ministre.

**M. Clair:** Juste un mot en terminant, M. le Président, pour remercier les gens de la CTCUQ d'être venus en commission parlementaire et leur dire que j'attendrai, dans un prochain courrier, une proposition de leur part.

**M. Doyon:** M. le Président...

Le **Président (M. Desbiens):** M. le député de Louis-Hébert.

**M. Doyon:** ...du ministre. J'ai été très heureux de les voir et on a été suffisamment éclairé pour que les travaux de cette commission aient profité de leur passage parmi nous. Merci, encore une fois.

Le **Président (M. Desbiens):** Merci.

J'inviterais l'Association des propriétaires d'autobus du Québec à s'approcher, s'il vous plaît! Je demanderais au porte-parole du groupe de s'identifier et d'identifier son partenaire.

#### Association des propriétaires d'autobus du Québec

**M. Poliquin (Guy):** Je suis Guy Poliquin. Je parlerai à titre de vice-président de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Je suis accompagné de M. Paul Noreau qui est secrétaire à l'association. Je lirai le mémoire puisqu'il est très bref et j'ajouterai certains commentaires à la suite des conclusions.

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec regroupe quelque 90 membres dont la presque totalité sont impliqués à la fois dans le transport en commun et le transport des écoliers. La flotte des membres de l'APAQ représente plus de 2000 véhicules qui sont affectés tant au transport urbain et interurbain qu'au transport des écoliers. Selon les statistiques du ministère des Transports pour l'année 1980, 58 transporteurs en commun privés, ne recevant pas de subvention, ont transporté 8 400 100 passagers et parcouru 67 233 700 kilomètres pour des revenus bruts de plus de 84 000 000 \$.

Sans compter le nombre important d'emplois suscités par ce secteur de l'économie, l'industrie du transport en commun a été jusqu'ici un véhicule extraordinaire d'échanges socio-culturels, touristiques et économiques. En fait, les transporteurs desservent quelque 950 municipalités au Québec dont 850 desservies uniquement par l'autobus. Il fut un temps pas tellement éloigné où le nombre de municipalités desservies atteignait 1100.

Différentes politiques en matière de transport, appliquées par les autorités

gouvernementales, ont fait régresser quelque peu cette industrie qui a pourtant encore un rôle très valable à jouer comme facteur de progrès social et économique. Il est primordial de lui assurer une juste protection afin de prévenir que sa situation s'affaiblisse davantage, ce qui aura pour effet que la population perdra ses services de transport en commun ou il faudra investir des montants considérables en fonds publics pour prendre la relève.

La situation: Le transport par taxi fait face, depuis quelques années, à quelques problèmes de rentabilité. Cette situation n'est pas exclusive à ce système de transport car les services de transport en commun sont aussi confrontés avec les mêmes difficultés, soit une rentabilité complètement négative.

Cet état de choses, pour l'un comme pour l'autre de ces deux modes de transport, a sans doute les mêmes causes: une hausse des frais d'exploitation alors que les revenus se stabilisaient et avaient même tendance à la baisse. Il a fallu hausser les taux, ce qui a provoqué une diminution de la clientèle. C'est alors le cercle vicieux aux conséquences néfastes qui a commencé: nouvelle hausse de taux, nouvelle baisse de la clientèle et ainsi de suite. La crise économique actuelle est venue empirer les choses.

L'utilisation de l'automobile de promenade pour les déplacements demeure une coutume profondément enracinée dans la population malgré le coût élevé d'achat et de possession de ce véhicule. Et, comme nous le disions précédemment, la hausse des taux ou tarifs des autres modes de transport n'est pas de nature à favoriser un changement d'habitude.

On cherche maintenant les moyens de prévenir une dégradation accentuée de la situation. La solution idéale serait certes que l'on trouve la façon d'augmenter l'achalandage des taxis dans l'exercice de leur rôle traditionnel. Il semble qu'une des solutions préconisées par les taxis eux-mêmes pour atteindre cet objectif serait la diminution du nombre de taxis en circulation. En fait, il faudrait peut-être moins de monde pour partager un gâteau qui rapetisse constamment.

La réforme. Dans son livre intitulé *De nouvelles avenues pour le taxi*, le ministère des Transports propose différentes mesures en vue de rentabiliser l'industrie du taxi. Ce sont les professionnels qui oeuvrent dans ce secteur qui sont le plus aptes à les apprécier, surtout en ce qui concerne le nouveau cadre réglementaire touchant uniquement l'exploitation d'un taxi traditionnel.

Cependant, il y a certaines avenues envisagées qui concernent aussi l'industrie de l'autobus. Il en est ainsi du taxi collectif et du transport des biens par taxi. Il faudrait

prévenir que la libéralisation des règles pour le taxi empiète indûment sur des activités réservées jusqu'ici à l'autobus utilisé dans les services de transport en commun. Rappelons que ces derniers services vivent aussi des jours très difficiles et que leur viabilité est très précaire. Il faudrait peu de choses pour que les exploitants fassent une nouvelle concurrence qui viendra tarir davantage leur source de revenus déjà nettement insuffisante et faire qu'ils soient dans l'obligation d'abandonner la partie.

Effectivement, bien des services de transport en commun, surtout les services régionaux et locaux, sont disparus ces dernières années et il s'est aussi produit un très grand nombre de diminutions de services. La moindre atteinte portée au peu de droits qui leur reste aura pour effet d'accélérer ce processus au détriment de l'ensemble de la population.

Il est donc impérieux de bien encadrer les droits additionnels que l'on veut octroyer au transport par taxi afin qu'il n'en découle pas une concurrence mortelle pour les services de transport en commun exploités par l'entreprise privée. Là où il n'existe pas de tels services, il ne peut y avoir d'objection à ce que le taxi se voie confier un rôle plus large en ce qui concerne le transport de personnes et de biens.

Dans une tentative pour rentabiliser les taxis, il faut empêcher de rendre encore moins viable un autre moyen de transport. En déplaçant la clientèle d'un système de transport vers un autre, on n'aura pas réglé grand chose; bien au contraire, il est bien possible que le taxi ne sorte pas beaucoup plus revigoré d'un changement pour lequel il est plus ou moins adapté mais qui pourra quand même causer un grave préjudice à l'autobus.

Dans tous les changements qui surviennent ou qui sont à venir, les transporteurs en commun ont fortement l'impression d'être laissés pour compte. Il y a bien actuellement une étude sur le transport en commun, mais on craint que le malade soit décédé avant que les remèdes ne soient appliqués.

À la suite de cette dernière remarque, j'aimerais enchaîner avec un propos tiré du mémoire de la CUQ qui parlait d'une politique générale. Particulièrement à la suite d'événements récents, on sait que la Société des jeux du Canada a accordé des contrats pour le transport des athlètes à un transporteur scolaire alors que les transporteurs en commun de la région étaient largement en mesure de répondre à ces besoins.

Les questions que se posent les transporteurs en commun sont les suivantes. Nous avons eu la loi 31, qui a changé le système de transport des écoliers, qui prévoit la possibilité, par réglementation, d'ouvrir la

charte-partie aux transporteurs d'écoliers dans un rayon de 200 kilomètres. Nous arrivons aujourd'hui avec un livre blanc sur le taxi, qui concerne le taxi collectif, le covoiturage. J'ai fait mention d'un groupe de travail, dont M. le ministre a annoncé la formation en septembre, pour étudier les problèmes du transport en commun fourni par l'entreprise privée. Face à tout cela, on se demande si, avant d'adopter des décisions, par exemple, quant aux 200 kilomètres, quant au taxi collectif, quant au covoiturage, il ne serait pas sage d'au moins attendre le rapport de cette étude ou de ce groupe de travail puisque, en fonction du taxi collectif, par exemple, nous n'avons pas d'objection, mais on craint que s'il s'appliquait à des services à faible rayon d'action ou des services suburbains, les quelques passagers que le transporteur pourrait perdre pourraient entraîner sa perte. La même chose pour le covoiturage. Nous n'avons pas d'objection formelle à tous ces modes. De même à l'égard des 200 kilomètres, par exemple, mais on a vraiment l'impression que si des décisions intervenaient avant qu'on ait pu faire dresser tout le tableau de l'industrie du transport par autobus dans la province, il pourrait y avoir des décisions qui feraient en sorte qu'il n'y ait plus de possibilité de revenir en arrière et qu'un tort considérable soit causé.

En terminant, nous avons déjà fait part au ministère d'une possibilité qui serait sûrement favorable à l'égard des transporteurs en commun et qui a été soulevée par les ligues de taxis. Vous savez que les coûts ont augmenté, que les transporteurs ont augmenté leurs coûts de la même façon qu'il a augmenté pour les automobilistes. Dans ce sens, si les transporteurs en commun pouvaient déjà se voir exemptés d'une taxe sur le carburant, nous croyons assurément que cela permettrait un encouragement à l'entreprise de transport en commun. Nous soumettons le tout et nous sommes disponibles pour répondre à vos questions.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le ministre.

**M. Clair:** Je voudrais remercier les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec de s'être penchés sur les nouvelles avenues en matière de taxi, que nous avons proposées en août dernier, et de venir en commission parlementaire nous présenter leur mémoire et leur point de vue.

Les deux principaux points qui sont soulevés, c'est, premièrement, la crainte que le taxi collectif ne puisse, dans certains cas, miner la rentabilité de transporteurs privés. On sait que les transporteurs par autobus privés soutiennent que plusieurs de leurs

circuits sont déficitaires. J'ai de la difficulté à comprendre. Quant à nous, il nous apparaît que le taxi collectif pourrait, dans certains cas, constituer une alternative à des circuits à très faible achalandage, donc des circuits déficitaires. Dans ce sens, j'ai un peu de difficulté à comprendre l'argument. Le résultat le plus possible qui pourrait se produire, c'est que des taxis collectifs remplacent des autobus privés sur des circuits déficitaires. Si ces circuits sont déficitaires, pourquoi y tient-on? Pourquoi cela ne serait-il pas une avenue intéressante que de pouvoir soulager éventuellement des propriétaires d'autobus privés détenteurs de permis de transport en commun sur des circuits qui sont déficitaires et les remplacer par du taxi collectif?

**M. Poliquin:** À ce sujet, nous n'avons pas d'objection formelle comme telle, mais avant d'adopter une loi, une réglementation dans ce sens, je pense qu'il faudrait d'abord identifier les endroits où effectivement - il y a un groupe de travail qui se penche là-dessus actuellement - c'est dans ce sens. Comme je vous l'ai dit, on n'est pas totalement négatif au sujet de cette idée. Je pense qu'il faut - je reprends l'idée de la CUQ - peut-être voir cela dans le cadre d'une politique générale de transport de personnes et non pas uniquement d'une politique de transport en commun pour l'entreprise privée, pour le taxi. Je pense que c'est une politique qui doit être vue dans son ensemble et qu'on doit faire en sorte que les industries comme telles soient le moins pénalisées possible, ou qu'on favorise le plus possible la rentabilité de chacune de ces industries.

**M. Clair:** C'est ce que nous essayons de faire, mais, encore une fois, c'est fonction de l'approche que j'ai retenue depuis mon entrée au ministère des Transports. Plutôt que d'essayer de définir une politique globale des transports et de ne rien faire en attendant, mais d'essayer de voir théoriquement comment on peut articuler une politique globale de transport, on s'est fixé un certain nombre d'objectifs: l'intégration des différents modes de transport, la diminution des coûts, l'augmentation de la rentabilité de ceux qui sont rentables ou qui peuvent l'être, agissant dans chacun des secteurs, transport scolaire, transport en commun, public, privé, transport par taxi, trains de banlieue, etc. Donc, l'approche globale, nous l'avons jusqu'à un certain point. En tout cas, c'est l'effort qu'on fait présentement, mais on se refuse à accepter qu'on ne bouge pas tant et aussi longtemps qu'on n'est pas en mesure de voir une application concrète de règles encore plus précises pour chacun des groupes de transporteurs concernés. On essaie d'agir,

effectivement, dans le cadre d'une politique d'ensemble, secteur par secteur, en tenant toujours compte, effectivement, des intérêts des uns et des autres autant qu'on le peut. (19 heures)

Sur la question du transport de biens, je veux vous rassurer. Je ne pense pas que, dans les permis de transport en commun urbain privé, il se fasse beaucoup de transport de biens. Là où il s'en fait, c'est dans l'interurbain, où on transporte de petits colis par autobus. Dans ce sens, je voudrais simplement vous rassurer pour vous dire qu'on ne vise nullement, en libéralisant le transport de petits colis par taxi, à autoriser la transformation, en quelque sorte, des permis de taxi en permis de transport interurbain de petits colis. Je pense que là-dessus on peut vous rassurer. Ce serait quand même très limité. Cela devrait répondre à des critères d'urgence et de dépannage et non pas permettre, en quelque sorte, la transformation de permis de taxi en permis de transport en commun ou en permis de transport de biens ou de petits colis.

M. le Président, je n'ai pas d'autres questions ou commentaires, quant à moi.

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Sainte-Anne.

**M. Polak:** Oui, M. le Président, même si tout le monde commence à constater qu'il est 19 heures, je pense que le dernier groupe mérite autant d'attention que les autres. Donc, j'aurai quelques questions. M. Poliquin, ai-je bien compris que la plupart des membres de votre association se trouvent en dehors des grands centres?

**M. Poliquin:** Pas nécessairement, c'est-à-dire que la plupart des membres de notre association effectuent du transport interurbain. Donc, ce sont les grands et les petits centres qui sont réunis d'un bout à l'autre de la province.

**M. Polak:** D'accord, parce que quand vous parlez, à la page 3, de la peur que vous avez vis-à-vis du transport collectif, transport de biens par taxi, cela ne s'applique pas vraiment dans des centres comme Montréal ou Québec? S'il y avait un tel changement, vos membres sont là...

**M. Poliquin:** Cela ne s'applique pas, évidemment, dans des commissions de transport ou des régions métropolitaines comme Montréal ou Québec, mais cela s'applique dans les régions suburbaines surtout, et c'est là la crainte. Pour prendre un exemple à Québec, prenons les services comme Québec-Sainte-Anne-de-Beaupré, Québec vers la Beauce ou vers Bellechasse.

commun quotidiens qui s'effectuent. Prenons

le transport collectif, éventuellement. Pour le transport collectif, s'il y avait un mode, une description, avec des règles particulières qui s'appliqueraient, on craint, s'il y a des services qui se donnent matin et soir entre ces localités, que les quelques passagers qui pourraient utiliser ces services... Ce serait un transfert de passagers, tout simplement, et cela pourrait mettre en péril le système comme tel.

**M. Polak:** Oui, je comprends. Est-ce que...

**M. Poliquin:** Cela s'applique moins, évidemment, sur les services interurbains de longue distance, c'est évident.

**M. Polak:** ...les membres de votre association sont déjà impliqués dans le transport? On a beaucoup parlé de transport adapté. D'après moi, il semble y avoir vraiment de nouvelles avenues dans ce domaine. Y a-t-il moyen, pour vous ou votre groupe, d'y participer avec des minibus, par exemple? Cela existe-t-il?

**M. Poliquin:** Oui. Il y a certains transporteurs privés qui exploitent actuellement un tel service. J'ai un exemple en tête: la région de Chicoutimi, où la corporation avait la responsabilité d'implanter le transport adapté et en a confié l'exploitation à une entreprise privée.

**M. Polak:** Donc, en d'autres termes, si j'ai bien compris, vous dites: M. le ministre, nous sommes bien intéressés à vos nouvelles avenues, mais il ne faut pas que cela devienne pour nous une route glissante.

**M. Poliquin:** On est déjà... Je pense que le ministre est déjà conscient des problèmes de l'industrie du transport en commun par autobus et on ne voudrait pas que des décisions viennent nous affecter avant même que d'autres décisions soient prises pour aider l'entreprise privée dans le transport par autobus.

**M. Polak:** Vous avez entendu l'engagement du ministre tout à l'heure.

**M. Poliquin:** Oui, monsieur, j'ai très bien entendu.

**M. Polak:** C'est tout enregistré. Donc, il n'y a pas de problème. On peut toujours invoquer cela plus tard.

**M. Poliquin:** Oui, oui.

**M. Polak:** Votre engagement tout à l'heure... Vous ne vous rappelez plus ce que  
Il y a un ~~volet~~ de services de transport en

**M. Clair:** J'en ai pris plusieurs, n'est-ce pas?

**M. Polak:** Oui, j'espère bien que c'est tout enregistré.

M. le Président, quant à moi, je n'ai pas d'autres questions. Mon chef d'équipe...

**Le Président (M. Brouillet):** M. le député de Jeanne-Mance.

**M. Bissonnet:** Lorsqu'on parle de transport collectif par taxi, on se limite à l'intérieur d'une agglomération, parce que les taxis qui ont des permis sont à l'intérieur d'agglomérations. Alors je ne pense pas que ce soit l'intention du ministre des Transports et du ministère d'agrandir un transport collectif entre certaines agglomérations, parce qu'on reste toujours à l'intérieur d'une agglomération. Donc, en pratique, vous n'avez pas à vous inquiéter.

**M. Poliquin:** Évidemment, si c'est à l'intérieur d'une agglomération, il n'y a pas de problème. Mais la réglementation actuelle...

**M. Bissonnet:** ...à l'industrie du taxi et aux règlements qui sont là, c'est à l'intérieur d'une agglomération. Donc on ne peut pas partir de Sainte-Anne-de-Beaupré, parce qu'à ce moment-là ce n'est plus du taxi collectif, c'est du transport. Là, on rentre dans un autre schéma.

**M. Poliquin:** Je m'excuse, M. le député de Jeanne-Mance, mais la réglementation actuelle permettrait, dans le cas du transport collectif, à un taxi de prendre des passagers - par exemple pour un détenteur de la région de Sainte-Anne-de-Beaupré - et de les conduire à Québec par une procédure qui serait du transport collectif, par un règlement ou une...

**M. Clair:** Il n'en demeure pas moins que l'inquiétude de l'APAQ je la comprends très bien. Elle mérite d'être considérée à sa juste valeur parce qu'il y a effectivement, à l'intérieur d'une même agglomération - je prends l'agglomération de Drummondville - il y a effectivement à l'intérieur de l'agglomération de taxi de Drummondville, une agglomération de taxi, mais il y a aussi un détenteur de permis de transport en commun privé qui offre un service de transport en commun à l'intérieur. Et la concurrence entre le taxi collectif et le transport en commun peut, dans certains cas, être réelle. C'est une dimension dont on devra tenir compte.

En terminant, ce que je voudrais dire, c'est qu'il y a présentement le groupe de travail sur le transport en commun privé qui fonctionne.

Je questionnais M. Ménard, mon directeur du transport des personnes chez nous, sur les échéanciers prévus afin d'être en mesure de fournir, comme ministre, tout l'éclairage nécessaire à l'analyse de la situation et aux perspectives d'avenir qu'on pourrait avoir pour les transporteurs privés. Nous espérons, à l'automne, être en mesure de mieux voir quelles sont les orientations qu'on pourrait privilégier pour l'avenir. Et je tiens à vous assurer que je suis tout aussi préoccupé du sort des transporteurs par autobus privés que je peux l'être du sort du taxi. Dans ce secteur du transport des personnes, les services qui sont offerts par l'APAQ sont très importants et, dans ce sens, ils reçoivent toute mon attention. Même, je pense que, si on regarde la proposition qu'on a mise sur la table en juin dernier en matière de restructuration du transport en commun, s'il y a une place pour le taxi collectif, pour développer le taxi, je pense aussi qu'en termes de transporteurs privés pour le transport en commun, dans la périphérie de Montréal notamment, là où on est en train de voir comment on pourrait mieux utiliser les transporteurs privés, il y aura là un marché important qui pourra se développer.

Soyez assurés que vous n'êtes pas laissés pour compte dans les efforts qu'on fait présentement pour remettre à jour, en quelque sorte, nos politiques de transport au ministère des Transports. On s'est attaqué dans le domaine public aux commissions de transport, aux trains de banlieue, au décloisonnement des autobus scolaires; on est présentement dans le domaine de l'industrie du taxi. On a l'intention de consacrer la même énergie dans le domaine du transport par autobus privé. Mais que voulez-vous, on ne peut malheureusement pas tout faire en même temps. Je peux cependant vous assurer que, quand on agit dans les autres secteurs, on est également préoccupé des conséquences que cela peut avoir chez vous. Vous savez qu'actuellement, par exemple, la raison qui explique pourquoi nous n'avons pas encore mis en vigueur la disposition concernant les 200 kilomètres pour des voyages à charte-partie par des autobus scolaires, c'est parce qu'on veut en même temps adapter l'ordonnance 17 dans le sens des préoccupations de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec.

Tout cela pour dire que, même si on envisage un rajeunissement du cadre dans lequel évoluent les autres transporteurs, on n'oublie pas non plus l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, je puis vous l'assurer.

**Le Président (M. Desbiens):** Nous vous remercions de votre participation à la commission élue permanente des transports.

**M. Polak:** Une dernière question, M. le Président...

**M. Clair:** ...de plus, le transport des traversiers, des avions, on a touché à tout.

**M. Polak:** ...à mettre à l'ordre du jour de demain...

**M. Clair:** Nomme-le, je l'ai.

**Le Président (M. Desbiens):** M. le député de Sainte-Anne.

**M. Polak:** M. le Président, je voudrais rappeler au ministre que - cela ne se trouve pas dans le mémoire - il y a un point à discuter demain, c'est-à-dire au sujet de ceux qui ont le problème de passer l'examen à cause du fait qu'ils peuvent difficilement lire ou écrire. Vous vous rappelez, il y a quelques cas comme cela. J'ai votre lettre ici datée du mois de juillet: "cette question pourrait être revue à l'occasion de l'examen d'une nouvelle politique en matière de taxi - je l'ai justement ici - qui sera publiée bientôt". Donc, est-ce qu'on pourrait, demain, prendre une dizaine de minutes? Il s'agit de quelques cas. D'ailleurs, il y a des députés ministériels qui ont le même problème.

**M. Clair:** Certainement.

**M. Bissonnet:** Également, il y a toute la question des points de démerite chez les chauffeurs de taxi.

**M. Clair:** Certainement. Points de démerite des chauffeurs de taxi et des autres.

**Le Président (M. Desbiens):** La commission élue permanente des transports ajourne ses travaux à demain matin, dix heures.

(Fin de la séance à 19 h 12).