

**CONSULTATION  
SUR LA LOI CONCERNANT LES SERVICES  
DE TRANSPORT PAR TAXI**

Rapport présenté à :

---

---

*Monsieur Michel Després,  
ministre des Transports*

Par :

---

---

*Sarah Perreault, députée de Chauveau  
Bernard Brodeur, député de Shefford  
Tony Tomassi, député de LaFontaine*

10 juin 2005

---

---

# Table des matières

---

<b>1.</b>	<b>MANDAT</b> .....	<b>8</b>
1.1	Contexte général .....	8
1.2	Démarche .....	9
<b>2.</b>	<b>CONSULTATION</b> .....	<b>9</b>
2.1	Modalités de la consultation .....	9
2.2	Résultats de la consultation .....	9
2.2.1	Représentation de l'industrie .....	10
2.2.2	Permis de propriétaire de taxi .....	10
2.2.3	Transport par limousine et par limousine de grand luxe .....	11
2.2.4	Permis de chauffeur de taxi .....	12
2.2.5	Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi .....	12
2.2.6	Transport adapté aux personnes handicapées .....	13
2.2.7	Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé .....	15
2.2.8	Transport bénévole .....	16
2.2.9	Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété .....	16
2.2.10	Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle .....	17
<b>3.</b>	<b>ÉVOLUTION ET DESCRIPTION DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR TAXI</b> .....	<b>17</b>
3.1	Représentation de l'industrie .....	17
3.1.1	Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec .....	17
3.1.2	Forum des intervenants de l'industrie du taxi .....	18
3.1.3	Comité consultatif .....	19
3.1.4	Liquidation des ligues de taxis .....	19
3.2	Permis de propriétaire de taxi .....	20

3.2.1	Quotas de permis et territoires d'opération .....	20
3.2.2	Émission de permis de propriétaire de taxi restreint.....	21
3.2.3	Valeur des permis de propriétaire de taxi.....	21
3.2.4	Financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi .....	22
3.2.5	Âge limite des véhicules et caractéristiques.....	22
3.2.6	Vérification mécanique avant départ.....	23
3.2.7	Ordinateur de bord – Taximètre .....	24
<b>3.3</b>	<b>Transport par limousine et par limousine de grand luxe.....</b>	<b>24</b>
<b>3.4</b>	<b>Permis de chauffeur de taxi.....</b>	<b>26</b>
3.4.1	Formation des chauffeurs de taxi .....	26
<b>3.5</b>	<b>Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.....</b>	<b>27</b>
<b>3.6</b>	<b>La place du taxi dans les différents services de transport de personnes.....</b>	<b>27</b>
3.6.1	Transport adapté aux personnes handicapées .....	27
3.6.2	Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé.....	30
3.6.3	Transport bénévole .....	32
3.6.4	Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété.....	32
<b>3.7</b>	<b>Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle.....</b>	<b>32</b>
<b>4.</b>	<b>RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS.....</b>	<b>33</b>
<b>4.1</b>	<b>Représentation de l'industrie.....</b>	<b>33</b>
4.1.1	Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ).....	33
4.1.2	Forum des intervenants de l'industrie du taxi .....	34
4.1.3	Comité consultatif des propriétaires de taxi.....	35
<b>4.2</b>	<b>Permis de propriétaire de taxi.....</b>	<b>35</b>

4.2.1	Financement des permis de propriétaire de taxi .....	35
4.2.2	Tarifs .....	35
4.2.3	Âge limite des véhicules et caractéristiques .....	35
4.2.4	Vérification mécanique .....	36
4.2.5	Ordinateur de bord .....	36
<b>4.3</b>	<b>Limousine et limousine de grand luxe .....</b>	<b>36</b>
4.3.1	Règles générales .....	36
4.3.2	Accès au marché de la limousine ou de la limousine de grand luxe .....	37
4.3.3	Permis d'entreprise .....	37
4.3.4	Limousine de grand luxe .....	38
4.3.5	Recommandation concernant la consultation.....	38
<b>4.4</b>	<b>Permis de chauffeur de taxi.....</b>	<b>38</b>
4.4.1	Formation.....	38
<b>4.5</b>	<b>Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.....</b>	<b>39</b>
<b>4.6</b>	<b>Transport adapté aux personnes handicapées .....</b>	<b>39</b>
4.6.1	Formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations .....	39
4.6.2	Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant .....	40
4.6.3	Services de transport adapté .....	40
4.6.4	Surtarification, coûts des contrats, fiabilité des services .....	41
4.6.5	Application de la « clause scolaire » .....	41
<b>4.7</b>	<b>Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé .....</b>	<b>41</b>
<b>4.8</b>	<b>Transport bénévole .....</b>	<b>42</b>
<b>4.9</b>	<b>Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété.....</b>	<b>43</b>
<b>4.10</b>	<b>Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle .....</b>	<b>43</b>

4.11	Lois et Règlements .....	44
4.12	Autres sujets .....	44
5.	CONCLUSION .....	45
	ANNEXE 1 – LISTE DES INVITÉS.....	47
	ANNEXE 2 – DÉCRET CONCERNANT LA SPÉCIALISATION DES SERVICES DES TITULAIRES DE ..... PERMIS DE PROPRIÉTAIRE DE TAXI .....	49
	ANNEXE 3 – ARTICLES 18 ET 21 DE LA LOI CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT PAR ..... TAXI .....	50
	ANNEXE 4 – LISTE DES RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS.....	51

Le 10 juin 2005

Monsieur Michel Després  
Ministre  
Ministère des Transports  
700, boulevard René-Lévesque Est, 28<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

Monsieur le Ministre,

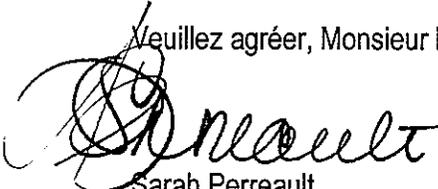
Votre prédécesseur, monsieur Yvon Marcoux, nous a confié le mandat de procéder, auprès des personnes et groupes intéressés, à une consultation sur l'état de l'industrie du taxi depuis l'entrée en vigueur, en 2002, de la Loi concernant les services de transport par taxi. Il nous avait également demandé de formuler à son intention des recommandations à ce sujet.

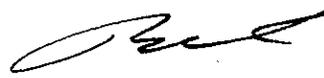
Par la présente, nous vous transmettons le rapport que nous avons préparé à la suite de la tenue de la consultation.

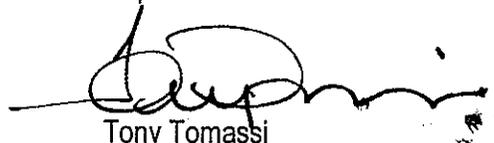
Pour ce faire, nous avons bénéficié du support et de l'expertise de quelques professionnels du ministère des Transports affectés à ce projet.

Nous espérons que ce rapport contribuera à l'amélioration des services de transport par taxi.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, d'accepter l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

  
Sarah Perreault  
Députée de Chauveau

  
Bernard Brodeur  
Député de Shefford

  
Tony Tomassi  
Député de LaFontaine

## REMERCIEMENTS

C'est avec plaisir que nous signalons la contribution des personnes suivantes qui ont participé à la réalisation de cette démarche de consultation :

M<sup>me</sup> Marie-Michèle Dion, avocate, agente de recherche

M. Denis Cartier, coordonnateur du dossier du taxi

ainsi que :

M<sup>mes</sup> Jacqueline Giguère et Caroline Coulombe qui ont agi à titre de secrétaire

# 1. MANDAT

## 1.1 CONTEXTE GÉNÉRAL

Depuis l'entrée en vigueur, en juin 2002, de la Loi concernant les services de transport par taxi et du Règlement sur les services de transport par taxi, cette industrie a été soumise à de multiples changements portant à la fois sur les instances la représentant, sur l'émission de permis et sur les exigences nouvelles pour les chauffeurs afin d'améliorer la qualité des services et la sécurité des usagers.

Cette loi prévoit, plus particulièrement, la création de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ), du Forum des intervenants de l'industrie du taxi et finalement, du Comité consultatif des titulaires de permis de propriétaire de taxi. La mise en place de ces nouvelles entités a entraîné la liquidation des ligues de propriétaires de taxi qui existaient dans les principales agglomérations urbaines du Québec.

En ce qui concerne l'APCTQ, un vote sur une cotisation obligatoire de 200 \$ a eu lieu en décembre 2003 et les chauffeurs de taxi, dans une proportion de 60 % des votants, l'ont rejetée. En effet, sur les quelque 19 000 titulaires de permis de chauffeurs de taxi, 2 898 ont exprimé leur volonté. De ce nombre, 1 134 étaient en accord avec une cotisation annuelle obligatoire de 200 \$ alors que 1 742 étaient en désaccord avec cette proposition.

En outre, malgré le fait que le Forum des intervenants de l'industrie du taxi ait été institué par la Loi et qu'un président ait été nommé à sa tête, il n'a pu tenir de réunion pour des raisons logistiques et organisationnelles.

Enfin, depuis l'adoption de la Loi, le Comité consultatif des titulaires de permis de propriétaire de taxi s'est réuni à quatre reprises. Toutefois, à l'automne 2002, des membres du Comité (qui sont également chauffeurs) ont été élus au conseil d'administration de l'APCTQ. Or, ces derniers ne pouvaient être, pour des raisons d'éthique, présents sur les deux tribunes. Par conséquent, le Comité consultatif n'a pas siégé depuis.

À la lumière de ces faits, une réflexion globale s'impose donc sur toute la question de la représentation de l'industrie du taxi.

Dans un autre ordre d'idées, il importe d'évaluer les impacts de la mise en application de la Loi, tant sur les propriétaires, les chauffeurs et la clientèle des services de transport par taxi et de mesurer l'efficacité des mesures qui y ont été mises de l'avant.

En effet, l'ensemble des mesures préconisées devait rencontrer les deux objectifs fixés par la Loi, soit l'accroissement de la sécurité des usagers et l'amélioration de la qualité des services offerts. Tous les aspects de l'offre de service ont donc fait l'objet de normes particulières qui doivent maintenant faire l'objet d'une évaluation.

D'ailleurs, une réflexion sur l'ensemble de ces problématiques s'inscrit bien dans le cadre de l'obligation faite au ministre des Transports de présenter, au plus tard le 20 juin 2005, un rapport au gouvernement sur la mise en œuvre de la Loi, ainsi que sur l'opportunité de la maintenir ou de la modifier, le cas échéant.

## **1.2 DÉMARCHE**

Afin de mener à bien cette réflexion, il a été décidé d'entreprendre une démarche de consultation auprès des principaux intervenants de l'industrie du taxi et de sa clientèle.

À cet effet, un comité composé de trois députés a été formé. Ce comité, composé de madame Sarah Perreault, députée de Chauveau, ainsi que messieurs Bernard Brodeur et Tony Tomassi, respectivement députés des circonscriptions de Shefford et de LaFontaine, a eu pour mandat de remettre au ministre des Transports un rapport sur l'état de la situation accompagné de ses recommandations.

## **2. CONSULTATION**

### **2.1 MODALITÉS DE LA CONSULTATION**

Le mode de consultation privilégié par le comité des députés a été la tenue de rencontres privées où les personnes consultées ont pu faire part de leur perception de la situation des services de transport par taxi depuis l'adoption de la nouvelle loi, des problèmes qu'elles constataient et des pistes de solutions qu'elles envisageaient pour assurer des services de transport par taxi efficaces et répondant aux besoins de la population.

De fait, la tenue d'audiences publiques ne répondait pas aux impératifs d'efficacité requis par le mandat confié au comité. La logistique importante de ces audiences et l'obligation pour ceux qui s'y présentent de rédiger un mémoire cadraient mal avec la souplesse souhaitée dans la réalisation du mandat et avec le caractère même du sujet.

Les consultations ont donc eu lieu les 4, 5 et 6 octobre 2004 à Montréal ainsi que les 15 et 22 octobre 2004 à Québec. En tout, 38 personnes ou regroupements ont été rencontrés par le comité des députés. La liste détaillée de ces personnes et groupes est jointe en annexe 1 du présent rapport.

### **2.2 RÉSULTATS DE LA CONSULTATION**

Selon leurs intérêts et sphères de compétences respectifs, les personnes et groupes consultés se sont prononcés sur les sujets suivants :

- la représentation de l'industrie;
- les permis de propriétaire de taxi;
- le transport par limousine et par limousine de grand luxe;

- le permis de chauffeur de taxi;
- le permis d'intermédiaire en services de transport par taxi;
- le transport adapté aux personnes handicapées;
- le transport médical;
- le transport bénévole;
- le transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété;
- la décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle.

### **2.2.1 Représentation de l'industrie**

Bien que l'ensemble des participants s'entend sur l'importance pour l'industrie du taxi d'avoir des organes de représentation, tous déplorent le constat d'échec devant lequel se retrouvent le Forum des intervenants de l'industrie du taxi (le Forum), le Comité consultatif des titulaires de permis de propriétaire de taxi (le Comité consultatif) et surtout l'APCTQ.

Les commentaires recueillis s'attardent surtout sur les causes de l'échec de l'APCTQ, soit le vide créé par l'abolition des ligues, l'exigence d'une structure trop lourde, le montant de la cotisation, mais aussi le fait que le conseil d'administration en place n'ait pas réalisé le mandat de l'Association prévu dans la Loi concernant les services de transport par taxi. Quant à ce dernier point, un groupe demande qu'une enquête soit faite sur la gestion des activités de l'APCTQ.

De plus, certains ont déploré le fait que la Loi, dans sa forme actuelle, prévoit la représentation de l'industrie uniquement par l'APCTQ. On a mentionné l'importance que l'industrie ait des représentants pour les trois acteurs qui la composent, soit les chauffeurs, les propriétaires et les intermédiaires en services.

Par ailleurs, la majorité s'est prononcée en faveur du maintien de l'APCTQ. À cette fin, certaines avenues ont été avancées telles que l'imposition d'une cotisation obligatoire, la révision du mandat de l'Association, l'élargissement de ses effectifs aux propriétaires de taxi non-chauffeurs et enfin, la modification de la structure même de l'Association par la décentralisation de ses pouvoirs.

Finalement, certains ont demandé que des instances similaires à l'APCTQ soient créées, respectivement pour la représentation des propriétaires de taxi et des intermédiaires en services.

Pour assurer le lien entre l'industrie et la clientèle, la nécessité de réactiver le plus rapidement possible le Forum a été confirmée. Pour ce faire, deux avenues ont été mises de l'avant, soit la création d'une table de concertation permanente gouvernement-industrie-autres intervenants ou la régionalisation du processus de concertation en créant des tables regroupant les diverses agglomérations du territoire selon leur taille.

### **2.2.2 Permis de propriétaire de taxi**

Deux entreprises financières ont fait part de leurs commentaires concernant le financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi. Bien qu'un groupe soit confortable avec les dispositions de la Loi actuelle, le second demande d'apporter quelques modifications, dont une qui ferait en sorte qu'en cas de profit lors de la vente d'un permis par un créancier, l'excédent revienne à ce

dernier plutôt qu'à l'APCTQ comme le prévoit la Loi présentement. De plus, afin de faciliter le suivi des permis de propriétaire de taxi lors de transactions, on propose qu'un numéro permanent soit attribué aux permis afin d'être en mesure d'en suivre l'historique.

Par ailleurs, ces deux intervenants demandent au Ministère d'être consultés sur tout projet susceptible de modifier les dispositions de la Loi pouvant les concerner.

Deux autres groupes ont montré leur intérêt pour l'établissement d'une procédure formelle de révision des tarifs de taxi. Ils proposent donc d'ajouter à la Loi des dispositions prévoyant une clause automatique d'indexation de la tarification au prix de l'essence.

Enfin, en ce qui trait à la qualité du service de même qu'au confort et à la sécurité des véhicules utilisés, plusieurs intervenants ont noté une nette amélioration bien que certains trouvent toujours les automobiles utilisées en mauvais état. Pour ce qui est de la vérification mécanique avant départ, on note que pour le moment il est difficile d'en cerner l'impact. C'est pourquoi il est suggéré de faire un bilan de cette mesure d'ici la fin de 2005.

### **2.2.3 Transport par limousine et par limousine de grand luxe**

Les caractéristiques du transport par limousine et par limousine de grand luxe, de même que les services offerts diffèrent grandement d'un mode à l'autre. Ainsi, le transport par limousine « régulière » se distingue par sa discrétion et son service haut de gamme. Pour sa part, la limousine allongée se veut festive et extravagante. Les commentaires et les recommandations soumis reflètent donc ces différences. Ils sont également à l'image de l'historique de ce dossier, et ce, depuis la première Loi sur le transport par taxi au début des années 80.

Ainsi, plusieurs intervenants constatent un chevauchement entre les marchés du transport par taxi, limousine et limousine de grand luxe, surtout en ce qui a trait à la tarification, pas assez distincte entre ces différents types de transport. Pour remédier à cette situation, certains suggèrent l'imposition par la Commission des transports du Québec (CTQ) de tarifs minimums différents pour la limousine et la limousine de grand luxe. D'autres proposent la réintroduction de l'écart tarifaire entre les taxis, les limousines et les limousines de grand luxe qui existait dans l'ancienne législation sur le taxi. Toujours de façon à distinguer l'industrie de la limousine par rapport au taxi, la très grande majorité préconise la création d'une loi exclusive à la limousine et à la limousine de grand luxe. À cet effet, au moins un intervenant juge que l'industrie de la limousine n'est « pas assez mûre » pour être traitée à part du taxi.

L'industrie de la limousine de grand luxe a présenté ses demandes propres. On peut citer particulièrement l'autorisation de consommer de l'alcool à bord de ces limousines, ce qui nécessite un amendement au Code de la sécurité routière et l'augmentation du nombre de passagers autorisés, qui pour le moment est largement inférieur à la capacité réelle de ces véhicules. Ses représentants ont également discuté de leurs relations avec le Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal (BTRVM), entre autres, relativement au contrôle routier et à la tarification du permis.

De leur côté, les représentants de la limousine « régulière » ont souligné que certaines personnes, profitant des ouvertures accordées par la Loi concernant les services de transport par taxi, leur font une concurrence déloyale. Ils suggèrent certaines modifications à la Loi (articles 12 et 15) afin de régler ce problème.

Des représentations et recommandations ont également été faites sur la situation des permis d'entreprise de limousines convertis en permis individuels lors de l'entrée en vigueur de la Loi concernant les services de transport par taxi.

Enfin, il importe de souligner que tous les intervenants sont d'avis que les hauts standards qui caractérisent l'industrie de la limousine doivent être conservés, si non augmentés, que ce soit au plan du véhicule (âge et caractéristiques) que des qualifications des chauffeurs qui devraient mieux refléter le service haut de gamme offert par cette industrie.

## **2.2.4 Permis de chauffeur de taxi**

Toute personne désirant conduire un taxi doit être titulaire d'un permis de chauffeur de taxi. Actuellement, pour les territoires des villes de Québec, de Laval et de Longueuil, les candidats doivent suivre une formation obligatoire de base et, depuis février 2004, un nouveau contenu est délivré aux étudiants. À Québec, cette formation s'accompagne d'une formation toponymique, également obligatoire. La réglementation de la Ville de Montréal prescrit également une formation propre à ce territoire.

Plusieurs intervenants se sont donc prononcés sur cet aspect et certains d'entre eux jugent la formation des chauffeurs toujours déficiente, surtout en ce qui concerne l'approche client et la toponymie. D'autres ont suggéré d'étendre la formation de base à l'ensemble du territoire québécois de même que l'implantation graduelle d'une formation continue. Un examen du processus d'évaluation des acquis est également recommandé puisque certains ont constaté une inadéquation de ce dernier. De façon plus ponctuelle, on a mentionné l'importance dans la formation de l'aspect ethno-culturel dans la région de Montréal. Enfin, plusieurs intervenants du milieu de la limousine recommandent l'instauration d'un programme de formation adapté aux besoins des chauffeurs de limousine et de limousine de grand luxe.

## **2.2.5 Permis d'intermédiaire en services de transport par taxi**

La Loi concernant les services de transport par taxi a instauré le permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, pour le moment obligatoire sur les territoires des villes de Québec, de Lévis, de Saguenay, de Trois-Rivières, de Sherbrooke, de Laval, de Longueuil et de Gatineau. Pour la Ville de Montréal, un permis d'intermédiaire est également requis en vertu de sa réglementation. On définit un intermédiaire en services comme une personne (compagnie de taxi, association de services) offrant des services de répartition d'appels et d'autres services de même nature à des propriétaires de taxi.

Ceux qui se sont prononcés sur cet item n'ont pas remis en question l'existence même de ce permis et certains d'entre eux étaient en faveur d'un renforcement des dispositions de la Loi à ce sujet. Par exemple, il a été suggéré d'étendre de façon graduelle à l'ensemble du territoire

québécois l'obligation d'être titulaire d'un permis d'intermédiaire en services et de donner la préséance aux règles déontologiques des intermédiaires sur toute autre règle au même effet émanant du législateur.

De plus, on propose qu'un droit de premier refus, à l'exclusion de tout autre transporteur, soit accordé à l'industrie du taxi par le gouvernement du Québec pour combler les besoins en transport de personnes par automobile de l'ensemble des organismes gouvernementaux, paragouvernementaux ou municipaux, et ce, conformément à la tarification prescrite par la CTQ.

En attente depuis plusieurs années pour obtenir l'autorisation d'utiliser des ordinateurs de bord ou des « GPS », une demande est également adressée au comité des députés afin que l'article 439 du Code de la sécurité routière soit modifié afin de permettre clairement ces types d'équipement à bord des taxis. En effet, ces outils sont de nature à faciliter le travail des intermédiaires en services.

Enfin, d'autres ont discuté du rôle des intermédiaires dans la délivrance des services de transport aux personnes handicapées. Plusieurs étaient en faveur d'un renforcement des pouvoirs des intermédiaires face aux chauffeurs récalcitrants à offrir le service et de l'obligation pour les intermédiaires de se doter d'au moins un véhicule adapté.

## 2.2.6 Transport adapté aux personnes handicapées

Le transport adapté aux personnes handicapées constitue un marché important pour l'industrie du taxi qui, de plus en plus, est appelée à y jouer un rôle actif. Ainsi, ce transport, lorsqu'il est effectué par automobile, est réservé aux titulaires de permis de propriétaire de taxi. La majorité des intervenants entendus s'est donc prononcée sur cette question. Tous les aspects de l'offre de service ont été analysés et commentés : l'émission de permis de propriétaire de taxi restreint, le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, le confort et la sécurité des véhicules, la surtarification, les coûts des contrats et la fiabilité des services, l'application de la « clause scolaire » et finalement, la formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations.

### *Le permis de propriétaire de taxi restreint*

Un des points majeurs de la Loi concernant les services de transport par taxi est la possibilité d'émettre des permis de propriétaire de taxi restreints pour combler des nouveaux besoins, notamment pour le transport des personnes handicapées. La CTQ a donc émis des permis de propriétaire de taxi restreints, tous dédiés au transport des personnes handicapées effectué par automobile adaptée.

Les opinions sur les permis restreints varient d'un intervenant à l'autre : ainsi, si plusieurs sont en faveur de ces permis et prônent l'augmentation de leur nombre, d'autres, moins nombreux, sont d'avis de freiner ces émissions, jugées trop hâtives.

Également, plusieurs s'inquiètent de la notion même de « service restreint » qui occasionne, selon eux, une certaine confusion dans la population : il faudrait distinguer visuellement les taxis offrant des services de transport aux personnes handicapées (par exemple avec un lanternon distinctif ou

le symbole international d'accessibilité). D'autres, toutefois, sont d'avis que dans les régions à faible densité, il est impossible de rentabiliser un permis restreint, ce qui force nécessairement son titulaire à outrepasser les droits que le permis lui accorde, souvent au détriment des services aux personnes handicapées.

En outre, certains suggèrent un allègement de la procédure d'émission des permis restreints, jugée trop complexe. Enfin, il est suggéré d'élargir la portée des décisions de la CTQ afin d'étendre l'émission de permis restreints au service de transport adapté par automobile non adaptée.

#### *Le confort et la sécurité des véhicules*

Certaines clientèles des services de transport adapté par taxi jugent que les normes de sécurité requises pour un tel transport ne sont pas observées. Par exemple, l'emplacement des fauteuils roulants (face à la route) n'est pas respecté ou le nombre de passagers par véhicule est trop élevé. À cet effet, un meilleur contrôle devrait être effectué, accompagné d'une campagne de sensibilisation auprès des intervenants et des usagers du transport adapté.

#### *Le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*

La grande majorité de ceux qui se sont prononcés sur cette question juge la quantité de taxis accessibles insuffisante et souhaite une augmentation de leur nombre. Par contre, certains sont d'avis que les besoins réels pour ce type de véhicule doivent être documentés, compte tenu de ses impacts économiques sur l'industrie du taxi. D'autres questionnent les obligations versus les services donnés par les personnes bénéficiaires d'une subvention à l'adaptation de leur véhicule. Par exemple, les services devraient être offerts au premier chef aux personnes handicapées (par opposition à la clientèle régulière ou provenant du milieu hospitalier) et le ministère des Transports devrait s'assurer que les paramètres du Programme soient respectés par les propriétaires de taxi ayant reçu une subvention ainsi que leurs chauffeurs.

#### *La surtarification, les coûts de contrat et la fiabilité des services*

La plupart des personnes qui ont traité du transport adapté ont fait état de cette rubrique, surtout en ce qui a trait à la surtarification. Plusieurs dénoncent cette pratique jugée discriminatoire et abusive et qui se rencontre sous diverses formes : départ du taximètre avant le début de la course ou tarification arbitraire imposée par les compagnies de taxis sous contrat, par exemple. Tous recommandent de mettre fin à cette situation que ce soit par une application rigoureuse de la Loi ou par une meilleure sensibilisation des intervenants et des usagers. Beaucoup se sont également plaints de la fiabilité des services, souvent déficiente : certaines compagnies de taxi ont de la difficulté à rencontrer leurs obligations, n'ayant que peu de contrôle sur les chauffeurs sous leur bannière. Tel que mentionné précédemment, plusieurs constatent que le nombre de taxis accessibles est insuffisant, occasionnant ainsi des délais d'attente ou une absence de service hors des heures régulières d'affaires des organismes de transport adapté. Pour pallier ces problèmes, on suggère la création d'intermédiaires en services dédiés exclusivement au transport des personnes à mobilité réduite et évidemment, une augmentation du nombre de taxis accessibles.

*Application de la « clause scolaire »*

Certains intervenants ont dénoncé le quasi-monopole de l'industrie du taxi sur la prestation des services de transport adapté par automobile. Sans la bonne volonté des propriétaires de taxi, il devient difficile de conclure des ententes, ce qui a un impact direct sur la fiabilité et la qualité des services. Pour remédier à cette situation, quelques-uns prônent l'introduction dans la Loi concernant les services de transport par taxi de la « clause scolaire » appliquée au transport des personnes handicapées. Il s'agirait essentiellement de déréglementer le secteur du transport des personnes handicapées par automobile (comme c'est le cas actuellement pour le transport scolaire) afin que les organismes de transport adapté puissent conclure des contrats de transport adapté avec toute personne, titulaire ou non d'un permis de propriétaire de taxi.

*La formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations*

La majorité des intervenants constate une déficience quant à la formation des chauffeurs de taxi, que ce soit sur le plan de l'attitude de ces derniers, que des manœuvres effectuées lors de la manipulation des fauteuils roulants. Beaucoup trouvent inacceptable que la nouvelle formation concernant le transport des personnes handicapées ne soit toujours pas offerte à l'ensemble des chauffeurs de la province, tel que le prévoit la réglementation. Par conséquent, tous ceux qui se sont prononcés sur cette question recommandent la mise en place de la formation obligatoire, et ce, dans les meilleurs délais.

**2.2.7 Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé**

Quelques groupes se sont prononcés sur la difficulté rencontrée pour desservir l'ensemble des clientèles pouvant nécessiter un véhicule accessible, soit celle du transport adapté ou celle du transport interhospitalier. Difficulté au plan de l'ambiguïté qui règne autour de la définition des types de permis offerts versus les types de clientèles à desservir, crainte que des subventions octroyées en vertu du Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant servent à d'autres clientèles et finalement, obstacle que créent les limitations territoriales reliées au permis de propriétaire de taxi.

Par contre, un témoignage a fait ressortir l'expérience positive d'un établissement de santé qui, au cours de l'année 2003, voulant régulariser sa situation, a confié à l'industrie du taxi le transport de ses bénéficiaires nécessitant de l'accompagnement.

En conclusion, tous s'entendent pour demander la création d'une flotte de taxis accessibles pour répondre à l'ensemble des besoins de transport et pour desservir les clientèles sans obstacle quant au type de permis ou au territoire.

## 2.2.8 Transport bénévole

Quelques groupes ont voulu dénoncer la concurrence déloyale que pouvait représenter le transport bénévole face aux taxis, spécifiant par le fait même que ceux qui effectuent ce type de transport ne sont pas des transporteurs.

Ils ont aussi mis en lumière l'imbroglio autour de la définition de transport bénévole prévue dans la Loi, comparativement à celle de transport avec accompagnement bénévole véhiculée par la Fédération des centres d'action bénévole du Québec et avec laquelle l'industrie du taxi est d'accord. En effet, un tel transport, pour être exclu de la Loi concernant les services de transport par taxi, doit être exécuté par un conducteur bénévole oeuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le ministère de la Santé et des Services sociaux. Cet organisme devra tenir un registre des transports effectués et la rémunération totale d'un tel transport ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile. De son côté, la Fédération des centres d'action bénévole du Québec base le service d'accompagnement transport sur la notion de maintien à domicile et, dans ce cadre, un bénévole peut accompagner un bénéficiaire lors de ses déplacements et recevoir une indemnité pour les frais d'utilisation de son automobile.

Cette situation fait en sorte de faciliter la tâche de ceux qui veulent faire du transport illégal, ce qui représente une concurrence déloyale pour l'industrie du taxi. Selon certains, cette concurrence est encore plus marquée dans les régions à faible densité.

Il a également été mentionné que les centres d'action bénévole subissent beaucoup de pression de la part de certains organismes gouvernementaux (centres locaux d'emploi (CLE), Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), commissions scolaires) afin de répondre à leurs besoins de transport respectif sans égard à la notion d'accompagnement recommandée et à la légalité même des actions demandées.

Cette tension se retrouve aussi à certains endroits où il y a chevauchement entre les services de transport adapté, de transport collectif et les services de transport offerts par un centre d'action bénévole.

Tous s'entendent sur le fait que le transport avec accompagnement doit exister et que, dans le but d'assurer la sécurité du public en général et des personnes les plus vulnérables, il serait important de redéfinir dans la Loi le transport bénévole en y ajoutant la notion d'accompagnement.

Il est aussi recommandé que le Ministère mette en place des tables de concertation avec ses partenaires, tant pour améliorer le processus d'accréditation des organismes humanitaires du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) que pour évaluer la situation actuelle et faire en sorte de trouver des solutions respectueuses de tous les intervenants, plus particulièrement de la clientèle qui a besoin de ces services.

## 2.2.9 Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété

Selon certains, ce type de transport se retrouve dans une zone grise de la Loi puisque que cette dernière ne tient pas compte de l'avènement des services d'accompagnement de véhicule et de leurs passagers en état d'ébriété.

D'autres mentionnent que depuis quelques années, il y a prolifération de différents organismes qui prétendent offrir des services d'accompagnement pour les gens qui ont consommé de l'alcool, ce qui pose problème pour l'industrie du taxi, puisque cette dernière effectue déjà ce type de transport. Toutefois, il faut préciser que les services offerts varient d'une région, d'une compagnie et, à la limite, d'un chauffeur à l'autre.

Bien que d'aucuns s'entendent sur la manière de le faire, tous, par contre, demandent que soit encadrée cette activité afin d'assurer la sécurité du public, et ce, dans le respect des titulaires de permis.

Il est proposé, entre autres, que ces services soient réglementés afin de donner un cadre de fonctionnement qui offrirait des garanties de services à la population. En ce sens, il est demandé que l'on éclaircisse la Loi afin d'inclure ou d'exclure hors de tout doute l'ensemble des activités d'accompagnement d'automobile et de leurs passagers.

Par exemple, il a été proposé qu'il s'agisse d'un service gratuit effectué par des organismes humanitaires et que la SAAQ soit chargée de délivrer des permis d'exploitation aux personnes ou organismes désireux d'effectuer cette activité. D'autres suggèrent l'obligation d'obtenir une approbation des intermédiaires des régions concernées afin de ne pas empiéter sur un marché déjà desservi, et ce, de façon à assurer un bon voisinage.

### **2.2.10 Décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle**

Un seul organisme a pu témoigner de cette question et de son expérience vécue sur le terrain, soit le BTRVM.

Il est suggéré que le gouvernement prévoit une réglementation à géométrie variable où certaines spécificités s'appliqueront ou non, ou différemment selon la taille des villes ou des régions. En d'autres mots, il s'agit de convertir la réglementation mur à mur telle qu'elle existe présentement en une réglementation sur mesure pouvant répondre plus adéquatement aux réalités régionales.

## **3. ÉVOLUTION ET DESCRIPTION DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR TAXI**

### **3.1 REPRÉSENTATION DE L'INDUSTRIE**

#### **3.1.1 Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec**

La Loi concernant les services de transport par taxi prévoit la création de l'Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec, laquelle est régie par la partie III de la Loi sur les compagnies.

L'APCTQ a pour fonctions principales de représenter, tant collectivement qu'individuellement, l'ensemble des chauffeurs de taxi et de promouvoir leurs intérêts, notamment par l'amélioration des pratiques prévalant dans cette industrie à l'égard des ressources humaines, par la promotion de services et d'avantages sociaux pour les chauffeurs de taxi, par la diffusion d'informations et de formations pertinentes à leurs activités et par la promotion de l'utilisation des services de taxi. L'APCTQ a également pour mandat d'élaborer et d'appliquer un code de déontologie régissant les actes et comportements des titulaires de permis de chauffeur de taxi (article 36).

Dans l'attente de l'élection des membres du conseil d'administration de l'APCTQ, conformément à la Loi, les affaires de l'Association ont été administrées par un conseil d'administration provisoire créé en vertu de l'article 135 de la Loi. L'élection des membres du premier conseil d'administration s'est tenue à Lévis en décembre 2002.

Afin d'assurer son financement, l'Association bénéficie d'une formule Rand, obligeant l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi, qu'ils soient membres ou non, à lui payer une cotisation annuelle, sous peine de voir leur permis de chauffeur de taxi suspendu.

Ainsi, en décembre 2002, le conseil d'administration de l'Association a décidé à l'unanimité de recommander à l'ensemble des titulaires de permis de chauffeur de taxi l'adoption d'une cotisation annuelle de 200 \$.

Sur les quelque 19 000 titulaires de permis de chauffeur de taxi, 2 898 ont exprimé leur volonté (environ 15 %). De ce nombre, 1 134 étaient en accord avec une cotisation annuelle obligatoire de 200 \$ alors que 1 742 étaient en désaccord avec cette proposition, soit environ 60 % des votants. Le projet de cotisation a donc été rejeté. Depuis ce moment, l'Association est pratiquement inopérante.

### **3.1.2 Forum des intervenants de l'industrie du taxi**

Le Forum a pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants de l'industrie du taxi au regard des diverses pratiques commerciales prévalant dans cette industrie et de conseiller le ministre des Transports sur les mesures destinées à son développement, entre autres, en lui présentant des recommandations qui font consensus. Les membres représentent, outre les propriétaires et les chauffeurs de taxi, les intermédiaires en services et les usagers des services de transport par taxi.

Le Forum a été institué en vertu de l'article 72 de la Loi. Il devait se composer, outre du président nommé par le gouvernement, d'au plus neuf autres membres nommés par le ministre. À cet effet, un président a été nommé par le gouvernement et, de plus, tel que le prévoit la Loi, le gouvernement avait identifié par décret les associations et groupes invités à être membres du Forum. Le décret désignait plus particulièrement le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT), le Regroupement québécois du taxi, la Coopérative des limousines de la Communauté urbaine de Montréal, l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ), le Conseil des aînés, l'Association des hôtels du grand Montréal ainsi que l'Association des CLSC et des CHSLD. D'office, la Loi désignait l'APCTQ pour

représenter les chauffeurs au sein du Forum. Il ne restait au ministre des Transports, à la suite des candidatures soumises par les groupes désignés, qu'à nommer les personnes membres du Forum.

Le Forum des intervenants de l'industrie du taxi est présentement inactif et n'a jamais pu débiter ses activités. En effet, la Loi exigeait la présence de l'APCTQ en tant que représentant des chauffeurs, ce qui était impossible vu les délais requis pour la mise sur pied de l'Association. Par ailleurs, il était ardu de trouver un groupe représentant les propriétaires à cause du vide laissé par l'abolition des ligues de propriétaires de taxi.

### **3.1.3 Comité consultatif**

Ce comité a été formé dans le cadre de l'article 75 de la Loi concernant les services de transport par taxi. Il est constitué d'au plus cinq membres nommés par le ministre des Transports selon une représentation territoriale prévue à la Loi, pour l'ensemble du territoire du Québec. Ce comité permet d'assurer un lien entre les titulaires de permis de propriétaire de taxi et le ministre.

Il a en effet pour mandat de conseiller le ministre sur toute question concernant les pratiques commerciales des titulaires de permis de propriétaire de taxi et sur tout autre sujet que ce dernier lui soumet.

Depuis l'adoption de la Loi, quatre réunions du Comité ont eu lieu. Toutefois, lors de l'élection du conseil d'administration de l'APCTQ à l'automne 2002, des membres du Comité se sont faits élire au sein de cette association. Or, ces derniers ne peuvent être, pour des raisons d'éthique, sur les deux tribunes à la fois. Par conséquent, le Comité consultatif n'a pas siégé depuis.

### **3.1.4 Liquidation des ligues de taxis**

L'ancienne Loi sur le transport par taxi prévoyait la création, pour chaque agglomération de taxi (territoire d'opération), d'une ligue de propriétaires de taxi ayant pour fonction de défendre les droits des propriétaires et de leur offrir des avantages sociaux et d'autres services de même nature. Chaque titulaire de permis de taxi devait, pour chacun de ses permis, payer une cotisation annuelle (formule Rand). À l'usage, il s'est avéré que les ligues étaient très inégales dans leur façon de fonctionner. Certaines étaient très actives, comme la Ligue A-11 de Montréal, d'autres pratiquement inexistantes. Il existait 57 ligues au Québec, soit une par agglomération.

La Loi concernant les services de transport par taxi prévoyait leur liquidation, ce qui fut réalisé. Pour pallier le vide laissé par la dissolution, la Loi constituait le Comité consultatif des propriétaires de taxi. Les propriétaires avaient toutefois l'opportunité de se regrouper volontairement au sein d'une association. En outre, l'APCTQ était mise sur pied. Cette association, bien que destinée aux chauffeurs, touche aussi les propriétaires car beaucoup de ceux-ci sont des artisans. D'ailleurs, plusieurs membres du conseil d'administration de l'APCTQ sont également des propriétaires.

## 3.2 PERMIS DE PROPRIÉTAIRE DE TAXI

### 3.2.1 Quotas de permis et territoires d'opération

La Loi concernant les services de transport par taxi prévoit un seul type de territoire de taxi pour l'ensemble de la province, soit les agglomérations. C'est la CTQ qui est chargée de créer, scinder, délimiter ou fusionner des agglomérations à l'intérieur du territoire d'une autorité municipale ou supramunicipale. Elle doit tenir compte des critères et facteurs déterminés par décret du gouvernement, soit la préservation de la continuité du tissu urbain, la consolidation des zones d'influence et d'appartenance et le respect de la délimitation territoriale des municipalités, des municipalités régionales de comté (MRC) et des communautés métropolitaines. Se faisant, la CTQ peut tenir compte de l'intérêt public.

Pour la détermination de ses premières agglomérations après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, la CTQ devait considérer les régions et agglomérations instituées en vertu de l'ancienne Loi sur le transport par taxi et les fusions municipales. C'est d'ailleurs ce qu'elle a fait dans sa résolution 1-2002 créant les premières agglomérations de taxi identiques aux anciennes régions et agglomérations. Depuis ce temps, elle a créé de nouvelles agglomérations, surtout en milieu rural où il n'y en avait pas (agglomérations d'Hemmingford, de Notre-Dame-du-Mont-Carmel, de Napierville ou de Saint-Pamphile, par exemple). Quant aux agglomérations urbaines, seules celles de la Ville de Gatineau font présentement l'objet d'une révision de la part de la CTQ.

En ce qui a trait au nombre de permis de propriétaire de taxi par agglomération, le troisième alinéa de l'article 10 de la Loi établit ce qui suit :

*« Le gouvernement peut, par décret, pour chaque agglomération qu'il indique, fixer le nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la Commission selon les services qu'il identifie et, le cas échéant, aux conditions qu'il détermine. Ce nombre, de l'appréciation du gouvernement, doit tenir compte, pour chaque agglomération concernée, d'un équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises des titulaires de permis de propriétaire de taxi. Les conditions que le gouvernement détermine peuvent limiter les périodes de service, les clientèles transportées ou toute autre modalité d'exploitation. Un décret ne peut être pris qu'après consultation, notamment, des titulaires de permis de propriétaire de taxi concernés. Le ministre des Transports décide, dans chaque cas, des modalités de la consultation et en assure la publicité. »*

Ainsi, le 12 juin 2002, le Conseil des ministres adoptait le décret numéro 736-2002 ayant pour objet d'établir, pour chaque agglomération de taxi créée par la Commission des transports du Québec, un nombre maximal de permis de propriétaire de taxi pouvant être délivrés par la Commission. La CTQ ne peut donc, pour chaque agglomération créée et délimitée par elle, délivrer plus de permis de propriétaire de taxi que le nombre maximal déterminé par le décret.

Enfin, pour les nouvelles agglomérations créées par la CTQ, le gouvernement n'a pas établi de quotas, laissant jouer l'offre et la demande et laissant le soin à la CTQ d'apprécier la preuve présentée devant elle lors d'une demande de permis de propriétaire de taxi : la CTQ tiendra compte de la preuve de nécessité qui lui est présentée par le demandeur et de la rentabilité des

entreprises de taxi en place (l'équilibre entre la demande de services par taxi et la rentabilité des entreprises de taxi).

### 3.2.2 Émission de permis de propriétaire de taxi restreint

Malgré les quotas sur l'émission des permis établis par le gouvernement, la CTQ peut émettre un permis de propriétaire de taxi à une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier, notamment à l'égard des déplacements requis par les personnes handicapées. Elle peut fixer des conditions et restrictions particulières à un tel permis (article 10 de la Loi concernant les services de transport par taxi).

Cette ouverture de la Loi a surtout servi à augmenter l'offre de service en transport adapté aux personnes handicapées, bien qu'elle puisse être utilisée pour combler tout autre type de besoins particuliers en transport.

La CTQ a développé la jurisprudence concernant l'application de l'article 10 : ainsi, si le quota est atteint, en principe, elle ne peut émettre plus de permis que le nombre autorisé par le gouvernement, à moins que l'exception de l'article 10 joue. Ensuite, pour ce qui est de la nécessité d'émettre un permis afin de répondre à un besoin particulier, la CTQ s'attache à répondre à deux questions :

1. Y a-t-il un besoin particulier?
2. Y a-t-il nécessité pour répondre à ce besoin d'émettre un ou des permis au-delà du quota fixé?

Un demandeur de permis doit donc faire cette double preuve, ce qui est loin d'être facile.

### 3.2.3 Valeur des permis de propriétaire de taxi

Le permis de propriétaire de taxi autorise son titulaire à exploiter un service de transport par taxi à l'aide d'une automobile; ce service est limité à un territoire donné. Le permis de propriétaire de taxi émis avant le 15 novembre 2000 (date de la présentation du projet de Loi concernant les services de transport par taxi) est annuel et vient à échéance le 31 mars de chaque année. Néanmoins, la facilité de son renouvellement lui confère une durée quasi illimitée. Le permis de propriétaire de taxi ne peut être loué, mais le véhicule qui se rattache au permis peut l'être. Enfin, il est transférable, ce qui lui confère une valeur marchande.

La valeur marchande des permis varie en fonction de la limitation de leur nombre et des caractéristiques socioéconomiques du territoire. Ainsi, en 1995, la valeur des permis variait entre 3 000 \$ et 74 630 \$; dans 8 agglomérations urbaines de taxi, les permis valaient plus de 50 000 \$, alors qu'on retrouvait des permis de moins de 10 000 \$ dans 4 agglomérations.

Entre le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le 31 mars 2004, la valeur moyenne des permis variait entre 154 755 \$ (pour Montréal A-11) et 6 000 \$ (pour l'agglomération de Rivière-du-Loup). À la même période, dans 24 agglomérations urbaines de taxi, les permis valaient plus de 50 000 \$, alors qu'on

retrouvait des permis de moins de 10 000 \$ dans 2 agglomérations. Notons enfin que la valeur moyenne s'établissait à plus de 100 000 \$ dans 8 agglomérations urbaines.

Un permis émis après le 15 novembre 2000, en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi, est délivré pour une période d'au plus cinq ans. Il ne peut être renouvelé au terme de la période pour laquelle il a été émis. En outre, un tel permis ne peut être cédé, ni transféré, ni faire l'objet d'aucune prise d'intérêt.

Nous sommes donc en présence d'un double régime de permis, dont l'un comporte une valeur marchande.

Rappelons que la valeur marchande des « anciens » permis varie en fonction de la limitation de leur nombre et des caractéristiques socioéconomiques d'un territoire. Elle peut varier considérablement d'un territoire à l'autre, même s'ils sont contigus. Cet écart pourrait être invoqué par les opposants à certaines fusions de territoires. Il n'en demeure pas moins que la délimitation actuelle des territoires de taxi, qui est sans lien direct avec la réalité des déplacements de la clientèle, nuit à la rentabilité et au développement de nouveaux marchés.

Dans la région de Montréal (agglomérations de l'Est de Montréal, de l'Ouest de Montréal et de Montréal), en dépit de l'émission d'une trentaine de permis restreints, la valeur moyenne des permis est passée à 149 600 \$ atteignant dans certains cas 180 000 \$.

### **3.2.4 Financement de l'achat des permis de propriétaire de taxi**

La Loi concernant les services de transport par taxi a introduit certaines dispositions afin de faciliter l'exercice des recours hypothécaires par les créanciers en cas du défaut de leurs débiteurs de respecter leurs obligations contractuelles. Ces dispositions avaient pour objectif, en facilitant l'exercice des recours, d'attirer les prêteurs institutionnels, éliminant ainsi les prêteurs usuriers (shylocks). En outre, la Loi prévoit que la CTQ possède l'intérêt suffisant pour requérir une injonction à la Cour supérieure afin que soit interdite à un créancier hypothécaire toute pratique commerciale à l'égard du financement d'un permis de propriétaire de taxi, lorsqu'elle démontre que ce créancier a incité son débiteur à poser un acte contraire à la Loi et pour lequel il a été déclaré coupable.

### **3.2.5 Âge limite des véhicules et caractéristiques**

Sous l'ancienne Loi sur le transport par taxi, il n'existait aucune norme concernant l'âge des taxis, alors qu'un âge maximal était prescrit pour les nouvelles limousines.

Selon les données de la SAAQ, l'âge moyen des véhicules était de moins de 6 ans en 1993, alors qu'il atteignait 8 ans en 1998. Outre l'accroissement de l'âge moyen des véhicules, la proportion de ceux de plus de 10 ans était passée de 5,57 % en 1993, à 25,76 % en 1998, soit une augmentation de 350 %.

Par ailleurs, si 17 % des véhicules avaient 2 ans et moins en 1993, ce pourcentage a baissé à 7 % en 1998. Enfin, l'âge moyen des véhicules nouvellement immatriculés comme taxi était, en 1997, de 7,9 ans.

De plus, la qualité des véhicules variait considérablement selon les titulaires de permis. Si certains mettaient à la disposition de leur clientèle des véhicules haut de gamme, d'autres offraient systématiquement des véhicules âgés et de petite taille.

L'ancien Règlement sur le transport par taxi prescrivait un véhicule ayant un empattement minimal de 246 centimètres, correspondant par exemple à une « Jetta ». Cette norme a été introduite en 1994 afin de permettre l'utilisation de véhicules populaires dans le milieu du taxi. Or, il s'est avéré qu'elle n'était pas toujours suffisante pour offrir le dégagement nécessaire afin que le passager du siège arrière soit assis confortablement.

La Loi et le Règlement sur les services de transport par taxi prévoient les obligations des titulaires de permis de propriétaire et de chauffeur de taxi face à la clientèle qu'ils transportent et aux véhicules utilisés.

Les véhicules doivent maintenant avoir un empattement minimal plus long (261 cm) de façon à offrir plus d'espace aux passagers. Le Règlement prévoit un âge maximal de 10 ans pour qu'un véhicule puisse être utilisé comme taxi. De plus, lors de sa première immatriculation comme taxi, un véhicule doit avoir au plus 5 ans d'âge.

Toujours selon les données de la SAAQ, l'âge moyen des véhicules au 17 mai 2004 s'établit à 4,64 ans. La proportion des véhicules de plus de 10 ans est maintenant de 2,79 %. Enfin, 23,68 % des véhicules avaient 2 ans et moins.

Une clause transitoire avait également été prévue pour permettre aux propriétaires de se conformer graduellement aux nouvelles normes : les titulaires de permis de propriétaire de taxi pouvaient continuer d'utiliser, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005, une automobile ou un véhicule dont le modèle datait de plus de 10 ans. Ils peuvent également continuer d'utiliser, jusqu'à son remplacement, un taxi dont l'empattement se situe entre 246 et 260 centimètres si celui-ci est par ailleurs conforme à la réglementation.

### **3.2.6 Vérification mécanique avant départ**

Auparavant, hormis les deux inspections mécaniques effectuées par la SAAQ, les véhicules-taxis n'étaient soumis à aucune norme d'entretien minimal. La réforme a donc introduit la vérification mécanique avant départ à être effectuée par le chauffeur. L'industrie du taxi rejoignait ainsi l'ensemble des modes de transport (autobus, camionnage) où une telle vérification est obligatoire depuis plusieurs années.

Le Règlement sur les services de transport par taxi prévoit les éléments à vérifier ainsi que la fréquence de la vérification. Les débuts de mise en application de ces mesures ont été quelque peu chaotiques. En effet, le manque d'information des chauffeurs a causé certains irritants, principalement lors des contrôles routiers.

La vérification avant départ est un élément essentiel à la sécurité des usagers du transport par taxi. On doit en effet rappeler qu'elle répond à l'un des deux objectifs de la Loi, soit l'accroissement de la sécurité des usagers.

### **3.2.7 Ordinateur de bord – Taximètre**

En vertu de l'ancienne Loi sur le transport par taxi, le titulaire d'un permis de taxi délivré pour une agglomération devait équiper son véhicule d'un taximètre, lorsqu'il était prévu au tarif qu'un tel instrument devait être utilisé. Les taximètres n'étaient pas obligatoires dans les régions de taxi, c'est-à-dire principalement hors des grands centres urbains. Lors de la réforme, environ la moitié des taxis en région en étaient équipés. Cette situation soulevait certains problèmes, notamment dans les territoires de régions adjacents aux agglomérations.

Comme la notion de région n'existe plus dans la Loi, en principe, tous les taxis sont tenus d'être équipés d'un taximètre. La CTQ a toutefois le pouvoir de déterminer les territoires où un taxi n'est pas tenu d'être équipé d'un taximètre. C'est ce qu'elle a d'ailleurs fait dans sa décision du 12 juillet 2002 dans laquelle elle exempte les titulaires de permis de propriétaire de taxi des agglomérations qui étaient auparavant des régions de l'obligation de munir leur véhicule d'un taximètre. La période d'exemption a pris fin le 2 juillet 2004 et la CTQ a, pour le moment, reconduit l'exception.

Par ailleurs, la majorité des taximètres présentement en fonction ne permettent pas la gestion des entreprises de taxi, car ces appareils ne mémorisent pas les données d'exploitation ou n'offrent pas la possibilité d'imprimer des rapports d'opération détaillés. Or, des taximètres ou des ordinateurs de bord offrant de telles possibilités pour les chauffeurs et une plus grande diversité de services aux clients (carte de débit, carte de crédit, impression de reçus détaillés, etc.) pourraient être rendus disponibles.

## **3.3 TRANSPORT PAR LIMOUSINE ET PAR LIMOUSINE DE GRAND LUXE**

Jusqu'en 1973, alors que le transport par taxi relevait de la juridiction des municipalités, le transport par limousine, pour sa part, était assuré par le biais de permis émis par la Régie des transports, organisme relevant du gouvernement du Québec. Ces permis, des permis d'entreprise, comportaient des conditions et des territoires de desserte qui variaient d'un transporteur à l'autre. Bref, c'étaient des permis à géométrie variable. Tous ces permis avaient toutefois comme caractéristique importante de ne comporter aucun nombre maximum de véhicules pouvant être exploités.

À la suite des incidents survenus à l'aéroport de Dorval, le gouvernement décida de centraliser les pouvoirs en matière de taxi. Le Règlement sur le transport par taxi qui suivit en 1973 permit de standardiser les règles relatives à ce type de transport mais ne prit pas en compte le transport par limousine, possiblement en raison des difficultés à intégrer un secteur de transport basé sur des permis non standardisés.

La réforme du transport par taxi amorcée en 1983 permet d'intégrer dans le même cadre juridique le transport par taxi et le transport par limousine. Toutefois, certaines règles y étaient très différentes. Ainsi, les anciens permis de la Régie continuaient d'être des permis d'entreprise, avec cette fois un nombre maximum de véhicules pouvant être exploités et indiqués au permis. Par ailleurs, les permis de taxi demeuraient des permis individuels autorisant l'exploitation d'un seul taxi. Quant au transport effectué à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles, transport autrefois prévu par des permis de la Régie, il devint déréglementé. La réforme prévoyait aussi la possibilité de spécialiser un permis de taxi en permis de limousine ou de limousine de grand luxe, mais un moratoire en suspendit aussitôt l'application jusqu'en 1988 (jusqu'en 1995 à Montréal).

En 1987, la Loi fut amendée afin de prévoir la possibilité d'émettre des permis de limousine de grand luxe (limousines allongées) couvrant l'ensemble du Québec en retour d'un droit annuel de 5 000 \$.

En 1993, le transport à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles était à nouveau réglementé, sauf à l'occasion de funérailles pour les entreprises funéraires qui sont propriétaires de leur propre automobile ou dont elles en ont la garde au sens de l'article 2 du Code de la sécurité routière.

La Loi concernant les services de transport par taxi, entrée en vigueur le 30 juin 2002, modifia plusieurs règles. Ainsi, les anciens permis d'entreprise furent transformés en permis individuels, le nombre de permis émis étant égal au nombre d'automobiles autorisées auparavant en vertu du permis d'entreprise. Par ailleurs, le titulaire d'un permis de limousine de grand luxe en date du 30 juin 2002 peut continuer à payer un droit annuel de 5 000 \$ en retour du privilège de continuer ses opérations. Lorsque le total des droits acquittés atteint un montant de 50 000 \$, le privilège peut être transformé en permis, auquel cas les droits annuels sont ramenés au même niveau que pour les autres permis de taxi. Ces permis, dans tous les cas, sont réputés avoir été délivrés pour la première fois avant le 15 novembre 2000 et sont donc transférables. Le transport à l'occasion de baptêmes, de mariages et de funérailles a de nouveau été déréglementé. Quant aux permis de taxi pouvant être spécialisés en limousine ou en limousine de grand luxe, des modifications ont été apportées, notamment en ce qui concerne le territoire d'origine de ces permis avant leur spécialisation.

La logique qui a mené à la décision de soumettre à un même texte juridique le transport par taxi et le transport par limousine provient du fait que l'outil de travail utilisé dans les deux cas, soit l'automobile, est le même. Un autre motif à l'origine de ce choix provient du mécanisme de spécialisation. Le principe des vases communicants est reconnu par la Loi en 1983, soit depuis plus de vingt ans.

Or, bien que l'outil utilisé, l'automobile, soit très semblable, et dans certains cas la différence inexistante, les deux modes de transport jouent un rôle fort différent. Le transport par taxi est un service essentiel. La disponibilité de ce mode, sa rapidité, l'impossibilité pour certaines personnes de posséder et de conduire une voiture personnelle ainsi que le service porte-à-porte offert par celui-ci, le démontrent clairement.

Par ailleurs, le transport par limousine se retrouve presque exclusivement dans les grands centres urbains. Hors les régions métropolitaines de Montréal et de Québec, ce mode de transport est quasi inexistant. Ce mode de transport luxueux n'est utilisé que par une certaine catégorie de gens ou dans des circonstances exceptionnelles. À partir de ce constat, il n'y a pas de surprise à ce que ces deux modes de transport nécessitent la mise en place de droits et obligations différents.

### **3.4 PERMIS DE CHAUFFEUR DE TAXI**

La Société de l'assurance automobile du Québec est responsable de l'émission des permis de chauffeur de taxi, sauf pour la Ville de Montréal où le BTRVM exerce ce pouvoir au nom de la Ville. Auparavant, le permis de chauffeur était émis pour le territoire d'une autorité régionale, soit une communauté urbaine ou une MRC.

Actuellement, les permis de chauffeur émis par la SAAQ sont valides pour l'ensemble du territoire du Québec, à l'exception de la Ville de Montréal.

#### **3.4.1 Formation des chauffeurs de taxi**

Entre 1985 et 2002, une personne qui désirait obtenir un permis de chauffeur pour travailler sur le territoire des villes de Québec, de Laval et de Longueuil devait avoir réussi une formation d'au plus 60 heures. Or, lors des séances de la commission parlementaire sur la réforme du transport par taxi (1999), la majorité des intervenants a exprimé l'avis que cette formation devait être améliorée surtout au regard du service à la clientèle. Le paragraphe 2 de l'article 27 de la Loi concernant les services de transport par taxi a donc reconduit l'obligation qui était faite de suivre une formation pour tous les chauffeurs des villes de Québec, de Laval et de Longueuil. Parallèlement, le ministère des Transports a financé et supervisé le développement d'un nouveau contenu axé davantage sur le service à la clientèle. En attendant que le contenu soit revu et corrigé, la formation existante a continué à être dispensée en prenant en compte les modifications afférentes à la nouvelle réglementation.

Cette formation renouvelée est donnée depuis le 1<sup>er</sup> février 2004 à toutes les personnes qui veulent exercer le métier de chauffeur de taxi sur les territoires de Québec, de Laval et de Longueuil.

Pour ce qui est de la Ville de Montréal, puisqu'elle exerce des pouvoirs de réglementation et de contrôle en matière de transport par taxi, elle est responsable de la formation des chauffeurs de taxi sur son territoire. Ainsi, ceux-ci sont astreints à une formation de base de même qu'à une formation continue dont les contenus sont approuvés par le BTRVM.

Présentement, un des problèmes rencontrés dans le dossier de la formation provient du fait qu'elle est exigible sur certains territoires seulement, ce qui rend son contrôle plus ardu puisque le permis de chauffeur est valide pour l'ensemble du territoire provincial. Toutefois, l'émission d'un certificat attestant de la réussite de la formation et exigible lors des contrôles routiers est de nature à amoindrir ce problème.

### 3.5 PERMIS D'INTERMÉDIAIRE EN SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI

La Loi concernant les services de transport par taxi a introduit l'obligation, pour les associations de services, « coop » ou autres compagnies de taxi, d'être titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi.

Un intermédiaire en services de transport par taxi est une personne qui fournit aux propriétaires de taxi des services de publicité, de répartition d'appels ou d'autres services de même nature.

La CTQ délivre un permis d'intermédiaire à toute personne qui entend agir à ce titre dans une agglomération située sur un territoire déterminé par décret. Ce permis est émis pour une période d'au plus cinq ans, il est renouvelable mais non transférable.

En vertu du décret numéro 1032-2002 du 4 septembre 2002, le gouvernement a ainsi désigné les territoires des villes suivantes : Gatineau, Laval, Longueuil, Trois-Rivières, Lévis, Québec, Saguenay, Sherbrooke.

Ces villes ont été désignées, dans un premier temps, car elles représentent les huit plus grandes villes du Québec et elles correspondent aux territoires d'opération des sociétés de transport en commun.

La Ville de Montréal n'apparaît pas sur cette liste puisque depuis 1987, elle réglemente déjà les associations de services sur son territoire.

Le titulaire de permis d'intermédiaire en services doit détenir certains documents énumérés dans la réglementation. Il doit également adopter un règlement intérieur contenant, entre autres, les conditions d'adhésion et les règles de comportement et d'éthique. Le contrat entre l'intermédiaire et le propriétaire de taxi doit aussi contenir certaines clauses minimales.

L'intermédiaire doit en outre offrir la répartition d'appels 24 heures par jour, 7 jours par semaine et 365 jours par année.

### 3.6 LA PLACE DU TAXI DANS LES DIFFÉRENTS SERVICES DE TRANSPORT DE PERSONNES

Hormis l'offre de service traditionnel de transport par taxi, cette industrie est appelée de plus en plus à offrir des services diversifiés à la population et, de ce fait, à développer des marchés.

#### 3.6.1 Transport adapté aux personnes handicapées

##### *Permis de propriétaire de taxi restreint*

En 1999, les taxis assumaient environ 40 % des déplacements des personnes handicapées, ce qui était insuffisant face aux demandes de plus en plus grandissantes de ce segment de la population. En outre, les organismes de transport adapté envisageaient de plus en plus l'utilisation de

véhicules-taxis en remplacement de leur minibus afin de réduire leurs coûts d'opération. Enfin, le moratoire sur l'émission des permis empêchait toute personne désireuse d'exploiter ce créneau particulier d'offrir ses services.

Depuis la réforme qui a introduit la notion de permis restreint, la CTQ délivre des permis de propriétaire de taxi en vertu de l'article 10 de la Loi concernant les services de transport par taxi. « La Commission délivre les permis de propriétaire de taxi devant être exploités dans une agglomération [...] ». Elle doit considérer la demande d'une personne qui en démontre la nécessité afin de répondre à un besoin particulier, notamment à l'égard des déplacements requis par des personnes handicapées ».

Afin d'évaluer l'opportunité d'émettre des permis restreints au transport des personnes handicapées pour le territoire de la Ville de Montréal, la CTQ a tenu, en décembre 2002, des audiences publiques d'une durée de trois jours. Plusieurs organismes ont présenté des mémoires et c'est à la lumière de cette consultation que la CTQ a reconnu la nécessité d'émettre des permis restreints. Le 12 mars 2003, à la suite de ces auditions, la CTQ a donc délivré un premier permis de propriétaire de taxi restreint. Cette décision avait toutefois été portée en appel par l'APCTQ devant le Tribunal administratif du Québec qui, le 14 janvier 2004, a confirmé la décision de la CTQ. Au 4 mai 2004, sur l'île de Montréal, 175 permis restreints ont été demandés et 32 ont été accordés. À la même date, pour le reste du Québec, 33 permis restreints ont été demandés et 8 ont été accordés.

Le but premier de cette mesure est de répondre le plus adéquatement possible aux besoins en transport des personnes handicapées. Toutefois, la règle voulant qu'un demandeur de permis doive en démontrer la nécessité pour répondre à un besoin particulier est de nature à protéger le marché des propriétaires de taxi d'une agglomération donnée, en autant que ceux-ci rendent évidemment les services requis.

*Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*

Adopté le 24 octobre 2001, le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant a été doté d'un budget de 1,4 M \$ par année, pour une période de 5 ans. Initialement, le Programme visait, au terme de l'année budgétaire 2005-2006, l'adaptation de 350 taxis adaptés répartis sur l'ensemble du territoire, soit 70 taxis par année.

La première année du Programme, terminée le 31 mars 2002, a nécessité une contribution gouvernementale de 1 045 000 \$, ce qui s'est traduit par la mise en service de 55 taxis adaptés. En 2002-2003, la contribution gouvernementale s'est élevée à 969 000 \$, ce qui a permis de mettre en service 51 taxis adaptés additionnels. En 2003-2004, le budget a été réduit à 494 000 \$ et a permis l'adaptation de 26 taxis adaptés supplémentaires. Pour l'année 2004-2005, 73 demandes ont été approuvées, ce qui représente le maximum possible de taxis adaptés en vertu du budget alloué.

Au terme des 5 années du programme, 75 % des objectifs devraient avoir été atteints. Il faut également prévoir qu'à compter de l'année 2006-2007, les premiers taxis adaptés mis en service au début de ce programme seront appelés à être remplacés, leur vie utile étant pour la plupart de ceux-ci terminée.

Enfin, les titulaires de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi fournissant des services à au moins 20 cocontractants devront compter dans leur flotte de taxis, qu'ils soient leur propriété ou celle de ces personnes, au moins un taxi accessible aux personnes handicapées. Cette mesure s'appliquera à compter du 31 mars 2006, ce qui ne sera pas sans causer une certaine pression sur le Programme.

#### *Surtarification, coûts des contrats, fiabilité des services*

L'article 64 de la Loi concernant les services de transport par taxi prévoit qu'un chauffeur de taxi ne peut exiger d'un client, en outre du prix de la course calculé conformément aux tarifs, des frais autres que ceux prévus par règlement. À cet effet, le Règlement sur les services de transport par taxi ne donne aucune ouverture pour charger des frais supplémentaires pour du transport adapté, que ce soit pour le temps d'embarquement (ou de débarquement) ou le transport de fauteuil roulant. Une telle pratique est interdite peu importe le type de véhicule, adapté ou non. Enfin, cette pratique est discriminatoire au sens de la Charte québécoise des droits et libertés de la personne.

Bien qu'il existe un mécanisme de plainte auprès de la SAAQ, ce dernier est peu utilisé car les plaignants qui sont identifiés craignent des représailles de la part des propriétaires et chauffeurs de taxi impliqués. Ils craignent surtout de ne plus avoir accès aux services de transport.

Le monopole de l'industrie du taxi sur le transport adapté par automobile fait des organismes de transport adapté et des usagers une clientèle captive. Cette clientèle manifeste depuis plusieurs années son mécontentement face à cette situation. Toutefois, l'introduction des permis restreints avait laissé présager une amélioration de cette problématique, mais force est de constater qu'il y a peu d'augmentation de l'offre de service.

#### *« Clause scolaire »*

L'ancienne Loi sur le transport par taxi et la Loi concernant les services de transport par taxi ne s'appliquent pas au transport scolaire par automobile effectué en vertu d'un contrat conclu avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé. C'est donc dire que ce type de transport ne nécessite pas de permis de propriétaire de taxi et n'est pas réservé à l'industrie du taxi qui peut toutefois en effectuer. Tel que mentionné plus tôt, certains intervenants demandent l'introduction de cette clause en transport adapté. En effet, la qualité des services de transport adapté et leur fiabilité sont souvent à la merci des fluctuations du marché de l'industrie du taxi.

#### *Formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations*

Lors des séances de la commission parlementaire sur la réforme du transport par taxi (1999), la majorité des intervenants a identifié des lacunes importantes en matière de formation pour le transport des personnes handicapées, notamment quant au service à la clientèle. Une formation pour le transport des personnes handicapées, déjà incluse dans une formation générale de 60 heures, était obligatoire pour travailler sur les territoires des villes de Québec, de Laval et de

Longueuil, mais tous les intervenants ont exprimé la nécessité de la revoir en profondeur et surtout de l'étendre à tous les chauffeurs de taxi au Québec.

Le ministère des Transports a financé et supervisé le développement d'un nouveau contenu. Cette formation a été développée en partenariat avec des représentants de l'Office des personnes handicapées du Québec, de l'Association québécoise des personnes aphasiques, de l'Association québécoise des regroupements régionaux pour l'intégration des personnes handicapées, des centres de formation en transport, de la Société de transport de Montréal et du CPCDIT.

Le contenu développé a été entériné par un comité consultatif regroupant, outre les organismes ayant participé à son développement, des représentants de l'Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ), du Centre de crise « Le Transit », de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec (COPHAN), de l'Association de Montréal pour la déficience intellectuelle, de Kéroul, de même que du BTRVM.

Enfin, l'article 80 du Règlement sur les services de transport par taxi rend obligatoire cette formation pour tous les chauffeurs de taxi du Québec, et ce, peu importe la date d'obtention de leur permis. Cet article prévoit en outre que les chauffeurs avaient jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour suivre leur formation.

Le développement de cette formation est terminé depuis décembre 2002. Par contre, elle ne peut être suivie par tous les chauffeurs de taxi puisque les sommes prévues pour assurer un coût uniforme pour tous les chauffeurs au Québec n'ont pas été versées.

### **3.6.2 Transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé**

Avec la rationalisation des soins de santé, de nouveaux services de transport ont vu le jour. Ainsi en est-il du transport médical avec accompagnement qui est distinct du transport habituel par taxi, car le client est assuré d'un accompagnement et d'une aide individuelle au cours de sa visite à un établissement de santé. On parle également de transport interhospitalier lorsqu'un patient doit, par exemple, passer un examen dans un autre établissement.

Il s'agit d'un créneau peu exploité par l'industrie du taxi et les établissements de santé font peu appel à ses services. Plusieurs personnes font donc, de façon illégale, du transport médical rémunéré, avec ou sans accompagnement.

Ainsi, depuis plusieurs années, des entreprises effectuent du transport communément appelé médical avec accompagnement, mais dorénavant identifié dans la nouvelle réglementation comme du transport des bénéficiaires du réseau de la santé avec accompagnement.

Les services offerts visent principalement la clientèle constituée d'organismes publics (régies régionales de la santé, Société de l'assurance automobile du Québec, Commission de la santé et de la sécurité du travail) qui contractent avec les entreprises pour assurer, pendant une période déterminée, le transport d'un de leurs bénéficiaires vers un centre hospitalier. La personne transportée est assurée d'un accompagnement adapté à son état et à la durée du traitement.

Les véhicules utilisés proviennent d'un bassin de « véhicules avec chauffeur-proprétaire » et sont souvent de type mini-fourgonnette. La nature du service fourni par ces entreprises constitue un service de transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, au sens de la Loi concernant les services de transport par taxi et exigeant de celui qui l'effectue de détenir un permis de propriétaire de taxi. Les services fournis par les chauffeurs de ces entreprises ne respectent pas la Loi et les chauffeurs sont passibles d'infractions.

Jusqu'à aujourd'hui, l'industrie du taxi, bien qu'elle dénonce la situation, ne semblait pas vouloir offrir ce type de services nettement différent du service traditionnel, notamment du fait de l'accompagnement et de l'aide individuelle. Force est de constater que les services offerts par ce type d'entreprises répondent à un besoin réel qui ne peut aller qu'en s'accroissant avec le virage ambulatoire et le vieillissement de la population. Pour répondre aux besoins croissants, il fallait offrir la possibilité de légaliser l'exploitation des services de transport requis par les centres hospitaliers et les personnes requérant des soins de santé.

La Loi concernant les services de transport par taxi donne différentes ouvertures aux personnes désireuses d'effectuer du transport médical avec accompagnement :

- demande d'un permis restreint pour ce faire à la Commission des transports du Québec (article 10);
- spécialisation d'une entreprise de taxi afin d'offrir des services de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé;
- conclusion par un intermédiaire en services ou un propriétaire de taxi d'un contrat avec un établissement de la santé.

Déjà, en 2001, les autorités d'un grand hôpital de la région de Montréal avaient été sensibilisées à quelques reprises par le personnel du BTRVM du caractère illégal du service de transport qui desservait ses bénéficiaires. Cette situation durait depuis plusieurs années à cause de l'absence de volonté de l'industrie du taxi de dispenser des services de transport avec accompagnement. La nécessité d'amener les patients à leurs soins de santé avait fait en sorte que l'hôpital n'avait eu d'autre choix que de procéder avec l'offre de service de transport alors disponible.

Le MTQ a par la suite joué un rôle de soutien et de conseil afin de mettre à la disposition des autorités de l'hôpital tous les moyens pour régulariser la situation et ainsi l'aider à réaliser deux objectifs. Le premier, offrir un service de transport adéquat à ses bénéficiaires dans le respect de la Loi et le deuxième, exercer un contrôle sur les coûts de transport en pleine croissance.

L'hôpital, sous forme d'appel d'offres, a fait appel aux compagnies de taxi de l'agglomération A-11 pour remplir ce mandat. Ainsi, depuis octobre 2003, une compagnie de taxi effectue le transport pour les personnes devant recevoir des soins de santé à ce centre hospitalier et selon les dires de ses dirigeants, l'expérience est un succès.

Dans cette démarche, il faut s'assurer que l'industrie du taxi est en mesure de relever le défi et de fournir adéquatement le transport pour répondre aux besoins des bénéficiaires du réseau de la santé.

### 3.6.3 Transport bénévole

La Loi concernant les services de transport par taxi ne s'applique pas au transport effectué par un conducteur bénévole œuvrant sous le contrôle d'un organisme humanitaire reconnu par le MSSS dans le cadre de l'un de ses programmes de soutien, lorsque la rémunération totale, pour un tel transport, ne constitue qu'une contribution aux frais d'utilisation de l'automobile et que l'organisme maintient un registre permanent des transports de personnes qu'il a effectués.

Bien que dans l'ensemble, le transport bénévole permette de répondre à des besoins qui ne seraient pas autrement comblés, ce type de transport est souvent perçu par l'industrie du taxi, à tort ou à raison, comme une concurrence déloyale. En effet, le transport bénévole est souvent vu par certains organismes comme une façon économique d'offrir des services de transport à leur clientèle. En outre, il appert que la notion d'accréditation ne reçoive pas la même interprétation selon que l'on soit du MSSS, du ministère des Transports ou de la Fédération des centres d'action bénévole.

Le problème que soulève le transport bénévole en est un de définition et de respect de chaque secteur d'activité. Le transport bénévole ne doit pas constituer un service de transport par taxi déguisé effectué au détriment des titulaires de permis.

### 3.6.4 Transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété

Depuis quelques années, des nouveaux services ont fait leur apparition dans la foulée de l'Opération Nez rouge : il s'agit des services de transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété. Ces services fonctionnent à peu près tous selon le même modèle : à la suite d'un appel, deux personnes se rendent chercher la personne concernée. L'une conduit l'automobile du client avec ce dernier à bord et l'accompagnateur suit avec une autre automobile pour pouvoir ramener le premier conducteur lorsque le service sera complété.

Actuellement, le principal problème réside dans les frais qui seront éventuellement chargés aux clients. Dans certains cas, les entreprises fonctionneront avec un système de cartes de membre et ne chargeront aucuns frais, hormis les pourboires volontaires donnés par les clients.

## 3.7 DÉCENTRALISATION DES POUVOIRS DE RÉGLEMENTATION ET DE CONTRÔLE

Avant la prise en charge de cette responsabilité par le gouvernement du Québec en 1973, les municipalités étaient responsables de la réglementation du transport par taxi. En 1983, la Loi sur le transport par taxi proposait déjà aux communautés urbaines et aux MRC la possibilité de réglementer et de contrôler le transport par taxi sur leur territoire. Or, seule la Communauté urbaine de Montréal (par la suite la Ville de Montréal) s'est engagée dans cette voie.

En effet, une autorité régionale devait exercer l'ensemble des pouvoirs de réglementation et de contrôle qui pouvaient lui être transférés. Seule la Ville de Montréal possédait la structure et le volume suffisants pour ce faire.

En 1999, lors de la commission parlementaire sur le projet de réforme de l'industrie du taxi, les municipalités et les MRC ont clairement affirmé qu'elles n'avaient pas les structures ni les fonds suffisants pour exercer les pouvoirs de réglementation et de contrôle de l'industrie du taxi et qu'elles souhaitaient, par conséquent, que ces pouvoirs demeurent centralisés.

La Loi concernant les services de transport par taxi prévoit que le gouvernement peut déterminer par décret les autorités municipales ou supramunicipales qu'il autorise à exercer des pouvoirs de réglementation et de contrôle du transport par taxi qu'il indique. Cette règle permettrait donc à une municipalité de choisir « à la carte » les pouvoirs qu'elle exercerait sur son territoire, par exemple la formation des chauffeurs. La Loi prévoit toutefois que certains pouvoirs ne peuvent être décentralisés. Il s'agit des conditions d'obtention ou de transfert du permis de propriétaire de taxi, des modes de fixation du prix d'une course de taxi et du taximètre.

Si une autorité habilitée par décret adopte un règlement, ce dernier remplace, sur le territoire de cette autorité, le règlement au même effet édicté par le gouvernement. Jusqu'à présent, aucune municipalité ou MRC n'a manifesté son intérêt à exercer l'un ou l'autre des pouvoirs susceptibles d'être décentralisés. Malgré la souplesse offerte par la Loi, force est de constater qu'elle n'a trouvé aucun écho auprès des autorités municipales ou supramunicipales.

## 4. RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS

### 4.1 REPRÉSENTATION DE L'INDUSTRIE

#### 4.1.1 Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ)

De toute évidence, l'abolition des ligues de propriétaires de taxi et l'échec de l'APCTQ ont causé un vide dans les modes de représentation de l'industrie du taxi. Il est donc nécessaire, dans un premier temps, de doter l'industrie du taxi d'une structure de représentation regroupant les divers segments de l'industrie et permettant à ses membres de se créer un véritable espace de dialogue et d'échanges. Une autre considération est la nécessité pour l'industrie du taxi et sa clientèle d'établir un dialogue durable afin d'aborder et de régler les différentes problématiques de façon proactive.

Il est recommandé :

- de créer des associations professionnelles de l'industrie du taxi régionales.

À cette fin, le territoire de la province pourrait être divisé en 17 régions au plus, calquées sur les actuelles régions administratives du Québec et chacune d'elles pourrait se doter d'une association régionale, sous réserve de l'approbation des représentants de l'industrie; certaines régions, notamment les moins peuplées, pourront se regrouper en une seule association.

Chaque association régionale aurait un conseil d'administration composé de représentants des chauffeurs, des propriétaires et des intermédiaires en services de transport par taxi, tous élus

pour une période de quatre ans. Les propriétaires de taxi disposeraient de la majorité compte tenu de l'importance de leur investissement financier. Pour ce qui est de la présidence, il y aurait une alternance à tous les deux ans entre les chauffeurs et les propriétaires de taxi.

En outre, nous recommandons à l'ensemble de l'industrie de consulter à nouveau ses membres afin de permettre l'instauration d'une cotisation minimale essentielle à la création et à la permanence des associations. Selon nous, la seule façon que ces associations puissent fonctionner serait de respecter l'essence de l'article 41 de la Loi qui indique que pour garder leur permis de chauffeur valide, ceux-ci doivent payer leur cotisation à l'Association. Ceci permettrait aux diverses associations d'avoir les moyens financiers pour la représentation et l'administration de celles-ci. Cette cotisation serait perçue par la SAAQ au Québec et par le BTRM à Montréal le jour du renouvellement du permis de chauffeur de taxi.

Une fois mises en place, les associations régionales pourront offrir à leurs membres des services collectifs et en fixer le coût.

#### **4.1.2 Forum des intervenants de l'industrie du taxi**

Les consultations ont clairement fait ressortir le besoin, pour l'industrie du taxi et sa clientèle, de disposer d'une structure leur permettant d'établir un dialogue durable et de solutionner les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent. En ce sens, la solution du Forum a fait ses preuves dans d'autres secteurs du transport comme le camionnage et malgré l'échec apparent du Forum des intervenants de l'industrie du taxi, nous ne pouvons écarter complètement ce concept.

En outre, la formule de la table de concertation appliquée sur son territoire par le Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal nous semble une avenue intéressante dont nous pouvons nous inspirer pour l'ensemble du territoire provincial. De plus, nous avons noté le besoin souvent exprimé par les différents intervenants de tables de concertation régionales.

Enfin, il faut toutefois mentionner que bien que la Loi actuelle prévoit un Forum, la lourdeur entre autres, du processus de nomination des membres, nous incite à en recommander la révision, sinon la transformation.

Il est recommandé :

- de remplacer le Forum des intervenants de l'industrie du taxi par une table de concertation provinciale, présidée par le ministère des Transports;
- cette table de concertation devrait permettre la représentation des propriétaires et des chauffeurs de taxi, des usagers et des intermédiaires en services de transport par taxi. Elle aurait pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants et de conseiller le ministre des Transports sur les mesures destinées à développer l'industrie du taxi et à améliorer la qualité des services;
- de favoriser la mise sur pied de tables de concertation régionales pour les régions administratives qui le désirent;

- ces tables auraient pour fonction de coordonner les efforts des intervenants régionaux en matière de transport des personnes, dont les services de transport par taxi, et de répondre aux problématiques spécifiques de leur territoire.

### 4.1.3 Comité consultatif des propriétaires de taxi

Nous avons constaté que ce comité, en plus d'ajouter un intervenant officiel supplémentaire, n'a eu que peu d'impact sur la représentation des propriétaires de taxi. En effet, le mode de nomination de ses membres sans lien avec la base et le fait que ceux-ci étaient présents sur deux tribunes à la fois démontrent assurément l'inadéquation de ce comité aux besoins de représentation des propriétaires de taxi et nous font douter de la nécessité de maintenir cet organe de représentation.

Il est recommandé d'abroger le Comité consultatif.

## 4.2 PERMIS DE PROPRIÉTAIRE DE TAXI

### 4.2.1 Financement des permis de propriétaire de taxi

Il est recommandé :

- d'abroger la clause relative à l'attribution des profits lors de la vente d'un permis par un créancier et de laisser les règles du Code civil du Québec en semblables matières s'appliquer;
- de suggérer à la CTQ d'examiner la faisabilité d'attribuer un numéro permanent aux permis de propriétaire de taxi afin d'en suivre plus facilement l'historique.

### 4.2.2 Tarifs

La Commission des transports du Québec fixe les tarifs de transport par taxi à la suite d'une demande et d'une audience publique où tous les intéressés sont invités à faire part de leur avis. Certains ont demandé une indexation automatique, basée par exemple sur l'indice des prix à la consommation (IPC). Une telle pratique nous apparaît plutôt hasardeuse, puisqu'elle n'est pas nécessairement à l'avantage de l'industrie du taxi.

Il est recommandé de maintenir le statu quo en matière de fixation des tarifs de transport par taxi.

### 4.2.3 Âge limite des véhicules et caractéristiques

Avec l'introduction des mesures sur le rajeunissement du parc des véhicules-taxis, nous ne pouvons que constater une amélioration de la qualité de celui-ci. Certains intervenants souhaiteraient tout de même un resserrement des mesures concernant la qualité des véhicules, par exemple en jumelant une norme limitant le kilométrage des automobiles avec les normes d'âge. Pour le moment, nous ne croyons pas opportun d'ajouter des normes supplémentaires à celles qui existent déjà et qui ont un effet positif sur la qualité des services de transport par taxi.

Il est recommandé de maintenir la mesure concernant l'âge des véhicules-taxis, stipulant que lors de sa première immatriculation comme taxi, une automobile doit être âgée d'au plus 5 ans et peut être utilisée jusqu'à un âge maximal de 10 ans.

#### **4.2.4 Vérification mécanique**

La vérification mécanique avant départ fait partie de l'ensemble des mesures destinées à améliorer la qualité des services de transport par taxi et la sécurité des passagers. Avant de reconduire cette mesure ou de la modifier, il importe, dans un premier temps, d'en mesurer les effets et d'évaluer la liste des éléments à vérifier par le chauffeur de taxi.

Il est recommandé de dresser un bilan de cette mesure et de réviser la liste des éléments à vérifier et, dans ce sens, apporter les modifications à l'article 33 du Règlement sur les services de transport par taxi et demander au BTRVM d'analyser son règlement et y apporter des modifications si nécessaires.

#### **4.2.5 Ordinateur de bord**

Il est recommandé de permettre l'installation dans les véhicules-taxis d'un ordinateur de bord comportant un écran afin de faciliter la gestion des opérations des entreprises de transport par taxi.

### **4.3 LIMOUSINE ET LIMOUSINE DE GRAND LUXE**

Dans le dossier de la limousine et de la limousine de grand luxe, nous avons identifié trois axes principaux qui requièrent un examen sérieux de la part du MTQ et de ses partenaires. Il s'agit des règles générales, dont celles régissant l'accès au marché de la limousine, des dispositions spécifiques à la limousine de grand luxe et des anciens permis d'entreprise.

Hormis le fait qu'il s'agisse de transport par automobile, le transport par limousine est très différent de l'industrie du taxi. Les règles générales qui le régissent doivent donc refléter cette situation.

#### **4.3.1 Règles générales**

Il est recommandé :

- d'opérer une distinction claire entre le marché du taxi et celui de la limousine, que ce soit au plan de la formation des chauffeurs, des caractéristiques de l'automobile et des tarifs;
- par conséquent, de prévoir dans la législation concernant le transport des personnes par automobile, un chapitre distinct, comportant des mesures distinctes, pour la limousine et la limousine de grand luxe.

De façon plus spécifique, il est recommandé :

- d'examiner la faisabilité de prévoir une formation particulière pour les nouveaux chauffeurs de limousine des territoires des villes de Montréal et de Québec (réf. au décret numéro 735-2002 concernant la spécialisation des services des titulaires de permis de propriétaire de taxi en annexe 2);
- de maintenir les hauts standards requis actuellement pour les limousines et les limousines de grand luxe;
- que la tarification des services de limousine et de limousine de grand luxe reflète le caractère haut de gamme de ces services.

#### **4.3.2 Accès au marché de la limousine ou de la limousine de grand luxe**

Dans l'élaboration des recommandations concernant l'accès au marché, il nous est apparu important de tenir compte des droits des titulaires de permis actuels. En ce sens, il est recommandé :

- de maintenir le mécanisme de spécialisation des permis de propriétaire de taxi comme porte d'entrée au marché de la limousine ou la limousine de grand luxe, et ne plus permettre la possibilité de délaisser la spécialisation;
- que tout nouvel accès au marché se fasse par le seul mécanisme de la spécialisation et non pas par l'émission de permis restreints aux services de limousine ou de limousine de grand luxe;
- qu'il soit possible, pour le gouvernement, d'ouvrir les quotas de permis de propriétaire de taxi dans une agglomération donnée pour les seules fins d'une spécialisation en services de limousine ou de limousine de grand luxe;
- clarifier les dispositions réglementaires concernant l'utilisation d'un véhicule-taxi comme limousine, soit en l'autorisant, d'une part, par suite d'un contrat écrit conclu avec un titulaire de permis dont les services sont spécialisés et, d'autre part, dans les agglomérations où il n'y a pas de tels services de disponibles, par suite d'un contrat écrit conclu avec le client.

#### **4.3.3 Permis d'entreprise**

Devant les représentations qui nous ont été faites à ce sujet, deux solutions distinctes peuvent être envisagées.

Premièrement, il s'agit de conserver la disposition actuelle de la Loi (cf. article 146), tout en permettant clairement l'abandon de la spécialisation de ces permis individuels. Cette solution suppose une ouverture des quotas de permis de propriétaire de taxi dans certaines agglomérations (par exemple, A-11 à Montréal ou A-36 à Québec). La disposition à l'effet que ces permis puissent être vendus individuellement à partir du 20 juin 2005 serait conservée.

La deuxième solution consiste à revenir aux permis d'entreprise, tels qu'on les connaissait avant l'entrée en vigueur de la présente Loi. À cet effet, la Loi établirait un nombre de voitures assorti d'un pourcentage permettant sa fluctuation (à la hausse et à la baisse) sans autorisation spéciale

de la CTQ. Hors de ce nombre, une demande spécifique devrait être présentée devant la Commission.

- avant d'aller plus loin dans l'analyse de la situation, de revenir immédiatement au permis d'entreprise et ainsi permettre une fluctuation dans le nombre de véhicules en service selon les besoins;
- par la suite, procéder à une consultation auprès des titulaires touchés afin de clarifier la situation.

#### **4.3.4 Limousine de grand luxe**

Les deux sujets faisant l'objet des recommandations suivantes sont de la juridiction de la SAAQ. Par conséquent, nos recommandations s'adressent directement à elle.

Il est recommandé :

- d'autoriser la consommation d'alcool (champagne et vin mousseux) pour les passagers à bord des limousines de grand luxe, puisque ces véhicules sont obligatoirement équipés d'une séparation physique entre les passagers et le chauffeur;
- de demander à la SAAQ d'autoriser le nombre de passagers permis à bord des limousines de grand luxe correspondant à la capacité réelle du véhicule.

#### **4.3.5 Recommandation concernant la consultation**

En ce qui concerne le chapitre sur les limousines, nous recommandons de procéder aux modifications énumérées dans la présente section et de procéder à une consultation auprès des acteurs concernés sur la marche à suivre dans le futur.

### **4.4 PERMIS DE CHAUFFEUR DE TAXI**

#### **4.4.1 Formation**

La question de la formation des chauffeurs a longuement été discutée lors de la consultation. À notre avis, il s'agit d'une des pierres angulaires de la qualité des services de transport par taxi, le chauffeur étant le dispensateur direct des services de transport à la population. Nous avons surtout noté l'inégalité de la formation sur le territoire et la nécessité de mieux en contrôler les acquis. À cause de la dispersion des candidats sur le territoire, la formation à distance nous est apparue une avenue intéressante. De plus, l'examen qui précède l'obtention du permis de chauffeur doit être conçu de façon à mieux contrôler la formation dispensée.

Il est recommandé :

- d'étendre l'obligation, pour tout nouveau chauffeur de taxi, de suivre une formation de base à l'ensemble du territoire québécois;
- dans ce cadre, d'examiner la faisabilité d'implanter une formation à distance;
- de réviser le contenu de l'examen d'obtention du permis de chauffeur de taxi afin qu'il corresponde au contenu et aux objectifs de la formation;
- de distinguer la formation des chauffeurs de limousine et la formation des chauffeurs de taxi.

## 4.5 PERMIS D'INTERMÉDIAIRE EN SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI

La Loi a introduit l'obligation pour les compagnies de taxi, d'être titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi et ce, sur le territoire des villes où il existe des sociétés de transport en commun. Nous croyons qu'avant d'étendre cette mesure, il importe d'en évaluer les effets. Par conséquent, pour le moment, nous ne recommandons pas de l'ouvrir à d'autres territoires.

Il est recommandé d'évaluer les règles régissant les intermédiaires en services, principalement celles concernant les services à la clientèle, dont le code de déontologie.

En ce qui a trait au droit de premier refus demandé pour combler les besoins en transport des organismes gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux, nous pensons que la Loi est suffisamment explicite puisque tout transport rémunéré par automobile doit être effectué au moyen d'un taxi. En outre, l'ajustement proposé à la définition de transport bénévole (inclusion de la notion d'accompagnement) est de nature à mieux circonscrire les champs d'activité des transporteurs bénévoles et des taxis.

## 4.6 TRANSPORT ADAPTÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES

### 4.6.1 Formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations

Nous ne pouvons que souscrire à l'opinion de l'ensemble des intervenants qui ont déploré qu'une formation déjà élaborée ne soit pas rendue disponible aux chauffeurs de taxi qui effectuent du transport adapté. Selon nous, une telle formation serait de nature à améliorer grandement les services offerts aux personnes handicapées tout en facilitant, de façon quotidienne, les opérations des chauffeurs.

Il est recommandé :

- que le cours de formation en matière de transport adapté soit offert dans les meilleurs délais aux titulaires de permis de chauffeur de taxi qui effectuent du transport adapté aux personnes handicapées;
- que les sommes nécessaires à sa diffusion soient octroyées;

- que le coût de la formation, à la charge du chauffeur, soit le même pour l'ensemble de la province.

#### **4.6.2 Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant**

Il est recommandé :

- que le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant soit maintenu pour les cinq prochaines années;
- qu'une évaluation des modalités et les résultats du Programme soient effectués par le ministère des Transports.

#### **4.6.3 Services de transport adapté**

Il est recommandé :

- de remplacer l'émission de permis restreints par la création d'un permis de propriétaire de taxi autorisant exclusivement la desserte des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé, lequel comporterait une plaque d'immatriculation distinctive;
- que les clientèles (transport adapté, bénéficiaire du réseau de la santé) pouvant être desservies en vertu de ce permis soient mieux définies; afin d'éviter tout écart dans la définition de la clientèle, nous proposons de retenir la définition de personnes handicapées telle que définie par la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, c'est-à-dire toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes. En ce qui a trait au bénéficiaire du réseau de la santé, il s'agit de toute personne nécessitant un accompagnement afin de se rendre à des soins de santé dans un établissement du réseau de la santé;
- de prévoir une mesure transitoire afin d'autoriser les titulaires actuels de permis restreints à effectuer les mêmes opérations que celles permises en vertu du nouveau type de permis;
- pour les villes de Québec, de Laval, de Longueuil et de Gatineau, d'examiner la faisabilité de permettre le regroupement des titulaires de permis de propriétaire de taxi restreints au transport des personnes handicapées et des titulaires du nouveau type de permis au sein d'intermédiaires en services spécialisés en ce domaine. Le territoire de ces intermédiaires devrait correspondre au territoire de la ville concernée; nous recommandons à la Ville de Montréal d'effectuer la même analyse;
- pour l'ensemble des régions restantes, en plus de permettre l'émission du nouveau type de permis, d'obliger l'immatriculation d'un véhicule-taxi universellement accessible lors d'une émission de permis de propriétaire de taxi, à la suite de l'ouverture des quotas de ces permis;
- de prévoir, pour les véhicules-taxis attachés à un permis restreint ou au nouveau type de permis, un lanternon et/ou une couleur obligatoires de façon à les distinguer des taxis réguliers;
- de mettre sur pied une campagne de sensibilisation afin que l'industrie du taxi et les demandeurs de permis connaissent les possibilités qu'offre ce nouveau type de permis;

- d'abroger l'obligation, pour les titulaires de permis d'intermédiaires en services de transport par taxi, d'équiper leur parc de véhicules d'au moins une automobile adaptée.

#### **4.6.4 Surtarification, coûts des contrats, fiabilité des services**

La surtarification pratiquée à l'endroit des personnes handicapées a été soulignée à plusieurs reprises lors de la consultation et c'est pourquoi nous suggérons d'apporter des mesures correctives et efficaces afin d'endiguer cette pratique. Bien que nous constatons que ce problème soit assez répandu sur le territoire, nous comptons sur la bonne volonté de l'industrie du taxi pour y apporter des solutions durables. Toutefois, si les problèmes subsistaient, des mesures palliatives doivent être élaborées afin que les personnes handicapées puissent bénéficier des services de transport par taxi, à l'instar de tout autre citoyen.

Il est recommandé :

- d'augmenter les mesures coercitives à l'endroit des propriétaires et des chauffeurs de taxi qui pratiqueraient de la surtarification illégale;
- de faciliter l'accès au marché dans le cas où il est prouvé que la surtarification est pratiquée dans une agglomération donnée.

#### **4.6.5 Application de la « clause scolaire »**

Plusieurs intervenants ont demandé la fin du monopole des taxis sur le transport adapté et l'application de la « clause scolaire » à ce secteur.

Pour le moment, nous ne recommandons pas l'introduction de cette clause en transport adapté. Par contre, dans l'éventualité où les solutions proposées ne donneraient pas les résultats escomptés, il est recommandé de réévaluer l'application de cette clause en transport adapté.

### **4.7 TRANSPORT AVEC ACCOMPAGNEMENT DES BÉNÉFICIAIRES DU RÉSEAU DE LA SANTÉ**

L'introduction dans la Loi, en 2002, de la spécialisation des permis de propriétaire de taxi en transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé avait pour objectif de créer un nouveau créneau d'affaires pour les propriétaires de taxi qui auraient voulu restreindre leurs opérations qu'à ce type de services. Depuis ce temps, aucune demande de spécialisation n'a été introduite devant la CTQ, ce qui nous fait constater l'insuccès de cette mesure. Une partie de l'explication à cet échec réside probablement dans le fait que les propriétaires de taxi peuvent, sans spécialisation aucune, effectuer du transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé.

Par contre, toute mesure qui pourrait être élaborée pour combler les besoins en transport du réseau de la santé, devrait permettre une rentabilité raisonnable pour les propriétaires de taxis. Dans cet esprit, les demandeurs de permis devraient pouvoir facilement combiner certains types de services

sur leur demande, comme le transport médical et le transport adapté. Il ne s'agit pas de confondre ces deux services ou les deux clientèles à qui ils s'adressent mais de permettre une gamme d'opérations aux titulaires de permis lorsque les taxis réguliers ne sont pas en mesure de rendre les services.

En outre, à notre avis, tous ceux qui effectuent du transport médical contre rémunération devraient nécessairement être titulaires des permis requis par la Loi; il y va de la sécurité des usagers.

Enfin, nous nous en référons à l'expertise du ministère de la Santé et des Services sociaux en matière de transport des malades pour apporter des solutions durables à cette problématique.

Il est recommandé :

- d'abroger la spécialisation « transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé »;
- de créer un permis de propriétaire de taxi autorisant exclusivement la desserte des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé, lequel comporterait une plaque d'immatriculation distinctive;
- que les clientèles (transport adapté, bénéficiaire du réseau de la santé) pouvant être desservies en vertu de ce permis soient mieux définies;
- de mettre sur pied une campagne de sensibilisation afin que l'industrie du taxi et les demandeurs de permis connaissent les possibilités qu'offre ce nouveau type de permis de propriétaire de taxi.

## 4.8 TRANSPORT BÉNÉVOLE

La consultation a une fois de plus fait ressortir les tensions qui existent toujours entre le transport bénévole et le transport par taxi et ce, malgré les modifications apportées à la définition de transport bénévole lors de la réforme. Par ailleurs, nous avons pu constater la nécessité du transport bénévole, ce qui ne signifie pas que ceux qui le pratiquent puissent empiéter sur le marché de l'industrie du taxi. Nous devons donc trouver un juste équilibre entre ces deux secteurs, d'une part, en clarifiant la définition du transport bénévole dans la Loi et d'autre part, en sensibilisant les différents intervenants sur les règles qui le régissent.

Il est recommandé :

- de modifier la définition de transport bénévole prévue à la Loi concernant les services de transport par taxi afin d'associer à ce type de transport la notion d'accompagnement, telle que définie par la Fédération des centres d'action bénévole du Québec;
- de sensibiliser les ministères et organismes ayant recours aux services de bénévoles sur les règles régissant le transport bénévole;
- d'évaluer la possibilité d'imposer des amendes aux organismes qui utilisent de façon illégale les services de transporteurs bénévoles.

## 4.9 TRANSPORT AVEC ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ

Traditionnellement, l'industrie du taxi a toujours pourvu au transport des personnes en état d'ébriété. Pour plusieurs titulaires de permis, il s'agissait même d'un marché assez considérable. La prise de conscience, au cours des dernières années, des ravages de l'alcool sur le bilan routier au Québec, a toutefois entraîné l'éclosion de plusieurs services d'accompagnement des personnes en état d'ébriété. Dans plusieurs régions, ces services ont grugé bon an mal an les revenus que pouvaient tirer les propriétaires de taxi de ce marché.

Nous devons donc mettre de l'avant des solutions à cette problématique qui, tout en protégeant l'industrie du taxi, sauront reconnaître l'œuvre utile des organismes offrant des services d'accompagnement.

Il est recommandé :

- de clarifier la Loi concernant les services de transport par taxi en ce qui a trait au transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété;
- que seuls les services gratuits effectués par des organismes à des fins caritatives soient exclus de la Loi concernant les services de transport par taxi. À ce titre, tout comme le transport bénévole, la rémunération pour un tel transport ne constituerait qu'une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile et l'organisme serait tenu de maintenir un registre permanent des transports qu'il aurait effectués;
- que les services offerts incluent non seulement l'accompagnement de la personne en état d'ébriété mais aussi son véhicule.

## 4.10 DÉCENTRALISATION DES POUVOIRS DE RÉGLEMENTATION ET DE CONTRÔLE

Lors de notre consultation, cette rubrique n'a trouvé que peu d'écho auprès de intervenants. Nous avons toutefois analysé la suggestion à l'effet de prévoir une réglementation à géométrie variable selon la taille ou les caractéristiques des régions. Cette idée nous apparaît fort complexe dans son implantation et son application quotidienne. En effet, outre un contrôle routier compliqué par des normes différentes, les administrés auraient probablement de la difficulté à s'y retrouver dans les différentes normes qui existeraient. Enfin, les municipalités n'ont pas profité des possibilités de décentralisation déjà offertes, faute de moyens financiers adéquats et surtout de masse critique permettant l'imposition et la gestion d'une norme efficace.

Il est recommandé de maintenir le statu quo en ce qui a trait à la décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle

## 4.11 LOIS ET RÈGLEMENTS

Il est recommandé :

- de modifier l'article 10 afin de tenir compte de l'arrivée des associations régionales et l'obligation pour la CTQ d'aviser l'association touchée par une demande prévue à cet article;
- de modifier l'article 18 afin d'en permettre une interprétation plus souple par les commissaires de la CTQ leur offrant ainsi une meilleure marge de manoeuvre dans l'imposition des différentes sanctions qui y sont prévues;

En vertu de la loi actuelle, la Commission des transports du Québec doit révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire qui aurait contrevenu à l'article 21 de la Loi (voir l'annexe 2), ce qui laisse peu de place à son appréciation de la gravité des faits reprochés au titulaire.

Il est donc recommandé :

- de donner à la CTQ, en cas de contravention à l'article 21 de la Loi, le pouvoir de suspendre ou de révoquer un permis de propriétaire de taxi;
- de modifier l'article 21 afin de mieux définir le concept d'acquisition directe ou indirecte d'un intérêt dans une entreprise d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi et ce, de façon à ce qu'aucune ambiguïté ne soit permise dans l'interprétation de la Loi par les différents commissaires de la CTQ.

## 4.12 AUTRES SUJETS

D'autres sujets ont été portés à notre attention au cours de la consultation et sur lesquels nous désirons formuler des recommandations.

### *Transport illégal par automobile*

Nous avons pu constater que l'un des principaux problèmes de l'industrie du taxi est la concurrence du transport illégal par automobile. C'est pourquoi nous recommandons de hausser le montant des amendes pour les personnes ayant été trouvées coupables de transport illégal par automobile afin de créer un effet véritablement dissuasif et ainsi mieux protéger l'industrie du taxi.

### *Pouvoirs de la Commission des transports du Québec*

De façon générale, plusieurs ont porté à notre attention un manque de compréhension ou de cohérence dans certains jugements rendus par la CTQ. Dans ce sens, nous aimerions que certaines balises soient apportées afin de mieux orienter la Commission dans ses décisions.

## 5. CONCLUSION

La première étape du mandat que nous a confié le ministre des Transports, monsieur Yvon Marcoux, soit la consultation, nous a permis de rencontrer à la fois les membres de l'industrie du taxi et de sa clientèle. Ces rencontres ont été riches en commentaires et en recommandations, ce qui nous a permis de constater que la Loi concernant les services de transport par taxi, bien qu'elle comporte certains irritants, mérite d'être conservée. Des aménagements doivent toutefois y être apportés de façon à assurer une meilleure représentation de l'industrie du taxi et à favoriser l'amélioration des conditions économiques de ses membres.

Nous avons également pris conscience des besoins grandissants des citoyens en matière de transport, que ce soit au plan du transport adapté aux personnes handicapées ou de la desserte des régions à plus faible densité.

La souplesse du transport par taxi, de même que sa polyvalence, en font un moyen de choix afin d'améliorer la mobilité.

L'ensemble des recommandations que nous formulons a donc pour but d'améliorer la qualité des services et le développement économique de l'industrie du taxi, dans le respect de ses membres.

# ANNEXES

## ANNEXE 1 – LISTE DES INVITÉS

---

Aéroport international Jean-Lesage	(Québec)
Aéroports de Montréal	(Montréal)
Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec	(Montréal)
Alliance des services de transport adapté du Québec inc.	(Québec)
Association des hôteliers du Québec	(Montréal)
Association des hôtels du grand Montréal	(Montréal)
Association des propriétaires de taxi du Québec	(Québec)
Association du transport urbain du Québec	(Montréal)
Association haïtienne des travailleurs du taxi	(Montréal)
Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec	(Montréal)
Association Transports collectifs Québec	(Québec)
Bureau du taxi et du remorquage de la Ville de Montréal	(Montréal)
Centre de formation du transport routier	(Montréal)
Centre de formation en transport	(Québec)
Centre de formation professionnelle pour l'industrie du taxi du Québec inc.	(Montréal)
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi	(Québec)
Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec	(Montréal)
Conseil des aînés	(Québec)
Fédération des caisses populaires Desjardins	(Québec)
Fédération des centres d'action bénévole du Québec	(Montréal)
Fédération des commissions scolaires du Québec	(Québec)
Fédération québécoise des municipalités	(Québec)

FinTaxi	(Montréal)
Groupe Limousine A-1	(Québec)
Hôpital Maisonneuve-Rosemont	(Montréal)
Kéroul	(Montréal)
Les services communautaires catholiques	(Montréal)
Limousine Mont-Royal inc.	(Montréal)
Limousine Président inc.	(Montréal)
Office des personnes handicapées du Québec	(Québec)
Regroupement des limousines du Québec	(Montréal)
Regroupement des organismes de transport adapté du Québec	(Québec)
Robinson, Sheppard, Shapiro	(Montréal)
Service de transport adapté du Québec inc.	(Québec)
Société de transport de Montréal	(Montréal)
Syndicat des métallos	(Montréal)
Tolérance Zéro	(Québec)
Transport adapté du Québec métro inc.	(Québec)

## ANNEXE 2 – DÉCRET CONCERNANT LA SPÉCIALISATION DES SERVICES DES TITULAIRES DE PERMIS DE PROPRIÉTAIRE DE TAXI

Décret 735-2002, 2002 G.O. 2, 4168

Attendu que la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.R.Q., c. S-6.01) a été sanctionnée le 21 juin 2001;

Attendu que le gouvernement, par le décret no 689-2002 du 5 juin 2002, a fixé au 30 juin 2002 la date de l'entrée en vigueur de l'article 12 de cette loi;

Attendu que le quatrième alinéa de cet article permet au gouvernement de déterminer, par décret, les autorités supramunicipales et les catégories de services de transport visées au premier alinéa de cet article pouvant être reconnues à des fins de spécialisation des services d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi;

Il est ordonné, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports :

Que les autorités supramunicipales suivantes soient désignées, à compter du 30 juin 2002, pour l'application du quatrième alinéa de l'article 12 de la *Loi concernant les services de transport par taxi* (L.R.Q., c. S-6.01) :

- la Ville de Montréal;
- la Ville de Québec.

Que les catégories de services de transport suivantes puissent, à compter du 30 juin 2002, être reconnues à des fins de spécialisation des services d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi :

- le service spécialisé de limousine;
- le service spécialisé de limousine de grand luxe;
- le service spécialisé de transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé.

## ANNEXE 3 – ARTICLES 18 ET 21 DE LA LOI CONCERNANT LES SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI

### Art. 18. Révocation

La Commission doit révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire qui a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel commis grâce à l'exploitation d'un permis de transport par taxi.

*Révocation.* — La Commission doit aussi révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire lorsque ce dernier :

1° n'a pas payé à l'échéance les droits annuels exigibles pour le renouvellement ou le maintien du permis de propriétaire de taxi;

2° a contrevenu au premier alinéa de l'article 21 ou s'est livré à une pratique contraire à l'intérêt public visée à l'article 22;

3° a exploité ou permis l'exploitation de l'automobile attachée à son permis alors que ce permis de propriétaire de taxi était suspendu.

*Suspension ou révocation.* — La Commission peut suspendre ou révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire qui a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans :

1° d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel ayant un lien avec les aptitudes requises et la conduite nécessaire pour l'exploitation d'une entreprise de transport par taxi;

2° d'une infraction criminelle ou d'un acte criminel concernant le trafic de stupéfiants, leur importation ou leur exportation et la culture de pavot et de chanvre indien et visés selon le cas aux articles 5, 6 et 7 de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (L.R.C. (1985), ch. C-38.8).

*Report de l'obtention d'un permis.* — Une personne dont le permis de propriétaire de taxi est révoqué en vertu du premier ou du troisième alinéa ne peut obtenir un permis de propriétaire de taxi avant que ne se soit écoulé un délai de cinq ans à compter de sa déclaration de culpabilité. Les dispositions du premier et du troisième alinéa ne s'appliquent pas à une infraction ou à un acte commis avant le 30 juin 2002.

### Art. 21. Prise d'intérêt

Toute personne ou société qui se propose d'acquérir directement ou indirectement un intérêt dans l'entreprise d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi doit donner avis à la Commission de l'acquisition proposée.

*Enquête* — La Commission peut, même en l'absence d'avis, de son propre chef ou sur demande du ministre ou de toute personne intéressée, faire enquête pour déterminer si la prise d'intérêt contrevient à la présente loi et à l'intérêt public.

## ANNEXE 4 – LISTE DES RECOMMANDATIONS ET SUGGESTIONS

### REPRÉSENTATION DE L'INDUSTRIE

#### *Association professionnelle des chauffeurs de taxi du Québec (APCTQ)*

- de créer des associations professionnelles de l'industrie du taxi régionales.

À cette fin, le territoire de la province pourrait être divisé en 17 régions, calquées sur les régions administratives du Québec et chacune d'elles aurait son association régionale.

Chaque association régionale aurait un conseil d'administration composé de représentants des chauffeurs, des propriétaires et des intermédiaires en services de transport par taxi, tous élus pour une période de quatre ans. Les propriétaires de taxi disposeraient de la majorité absolue puisque ce sont eux qui investissent le plus. Pour ce qui est de la présidence, il y aurait une alternance à tous les deux ans entre les chauffeurs et les propriétaires de taxi.

En outre, nous recommandons à l'ensemble de l'industrie de consulter à nouveau ses membres afin de permettre l'instauration d'une cotisation minimale essentielle à la création et à la permanence des associations. Selon nous, la seule façon que ces associations puissent fonctionner serait de respecter l'essence de l'article 41 de la Loi qui indique que pour garder leur permis de chauffeur valide, ceux-ci doivent payer leur cotisation à l'Association. Ceci permettrait aux diverses associations d'avoir les moyens financiers pour la représentation et l'administration de celles-ci. Cette cotisation serait perçue par la SAAQ au Québec et par le BTRM à Montréal le jour du renouvellement du permis de chauffeur de taxi.

Une fois mises en place, les associations régionales pourront offrir à leurs membres des services collectifs et en fixer le coût.

#### *Forum des intervenants de l'industrie du taxi*

- de remplacer le Forum des intervenants de l'industrie du taxi par une table de concertation provinciale, présidée par le ministère des Transports;
- cette table de concertation devrait permettre la représentation des propriétaires et des chauffeurs de taxi, des usagers et des intermédiaires en services de transport par taxi. Elle aurait pour objet de favoriser la concertation entre les principaux intervenants et de conseiller le ministre des Transports sur les mesures destinées à développer l'industrie du taxi et à améliorer la qualité des services;
- de favoriser la mise sur pied de tables de concertation régionales pour les régions administratives qui le désirent;
- ces tables auraient pour fonction de coordonner les efforts des intervenants régionaux en matière de transport des personnes, dont les services de transport par taxi, et de répondre aux problématiques spécifiques de leur territoire.

### *Comité consultatif des propriétaires de taxi*

- d'abroger le Comité consultatif.

## **PERMIS DE PROPRIÉTAIRE DE TAXI**

### *Financement des permis de propriétaire de taxi*

- d'abroger la clause relative à l'attribution des profits lors de la vente d'un permis par un créancier et de laisser les règles du Code civil du Québec en semblables matières s'appliquer;
- de suggérer à la CTQ d'examiner la faisabilité d'attribuer un numéro permanent aux permis de propriétaire de taxi afin d'en suivre plus facilement l'historique.

### *Tarifs*

- de maintenir le statu quo en matière de fixation des tarifs de transport par taxi.

### *Âge limite des véhicules et caractéristiques*

- de maintenir la mesure concernant l'âge des véhicules-taxis, stipulant que lors de sa première immatriculation comme taxi, une automobile doit être âgée d'au plus 5 ans et peut être utilisée jusqu'à un âge maximal de 10 ans.

### *Vérification mécanique*

- de dresser un bilan de cette mesure et de réviser la liste des éléments à vérifier et, dans ce sens, apporter les modifications à l'article 33 du Règlement sur les services de transport par taxi et demander au BTRVM d'analyser son règlement et y apporter des modifications si nécessaires.

### *Ordinateur de bord*

- de permettre l'installation dans les véhicules-taxis d'un ordinateur de bord comportant un écran afin de faciliter la gestion des opérations des entreprises de transport par taxi.

## **LIMOUSINE ET LIMOUSINE DE GRAND LUXE**

### *Règles générales*

- d'opérer une distinction claire entre le marché du taxi et celui de la limousine, que ce soit au plan de la formation des chauffeurs, des caractéristiques de l'automobile et des tarifs;
- par conséquent, de prévoir dans la législation concernant le transport des personnes par automobile, un chapitre distinct, comportant des mesures distinctes, pour la limousine et la limousine de grand luxe.

### *De façon plus spécifique*

- d'examiner la faisabilité de prévoir une formation particulière pour les nouveaux chauffeurs de limousine des territoires des villes de Montréal et de Québec (réf. au décret numéro 735-2002 concernant la spécialisation des services des titulaires de permis de propriétaire de taxi en annexe 2);
- de maintenir les hauts standards requis actuellement pour les limousines et les limousines de grand luxe;
- que la tarification des services de limousine et de limousine de grand luxe reflète le caractère haut de gamme de ces services.

### *Accès au marché de la limousine ou de la limousine de grand luxe*

- de maintenir le mécanisme de spécialisation des permis de propriétaire de taxi comme porte d'entrée au marché de la limousine ou la limousine de grand luxe, et ne plus permettre la possibilité de délaissé la spécialisation;
- que tout nouvel accès au marché se fasse par le seul mécanisme de la spécialisation et non pas par l'émission de permis restreints aux services de limousine ou de limousine de grand luxe;
- qu'il soit possible, pour le gouvernement, d'ouvrir les quotas de permis de propriétaire de taxi dans une agglomération donnée pour les seules fins d'une spécialisation en services de limousine ou de limousine de grand luxe;
- clarifier les dispositions réglementaires concernant l'utilisation d'un véhicule-taxi comme limousine, soit en l'autorisant, d'une part, par suite d'un contrat écrit conclu avec un titulaire de permis dont les services sont spécialisés et, d'autre part, dans les agglomérations où il n'y a pas de tels services de disponibles, par suite d'un contrat écrit conclu avec le client.

### *Permis d'entreprise*

- de conserver la disposition actuelle de la Loi (cf. article 146), tout en permettant clairement l'abandon de la spécialisation de ces permis individuels. Cette solution suppose une ouverture des quotas de permis de propriétaire de taxi dans certaines agglomérations (par exemple, A-11 à Montréal ou A-36 à Québec). La disposition à l'effet que ces permis puissent être vendus individuellement à partir du 20 juin 2005 serait conservée;

L'ensemble de ces mesures laisse toutefois présager une vive réaction de la part de l'industrie du taxi traditionnel, qui vraisemblablement, y verrait la possible arrivée de compétiteurs directs dans les marchés déjà très sensibles des villes de Montréal ou de Québec.

- à revenir aux permis d'entreprise, tels qu'on les connaissait avant l'entrée en vigueur de la présente Loi. À cet effet, la Loi établirait un nombre de voitures assorti d'un pourcentage permettant sa fluctuation (à la hausse et à la baisse) sans autorisation spéciale de la CTQ. Hors de ce nombre, une demande spécifique devrait être présentée devant la Commission;
- avant d'aller plus loin dans l'analyse de la situation, de revenir immédiatement au permis d'entreprise et ainsi permettre une fluctuation dans le nombre de véhicules en service selon les besoins;

- par la suite, procéder à une consultation auprès des titulaires touchés afin de clarifier la situation.

#### *Limousine de grand luxe*

- d'autoriser la consommation d'alcool (champagne et vin mousseux) pour les passagers à bord des limousines de grand luxe, puisque ces véhicules sont obligatoirement équipés d'une séparation physique entre les passagers et le chauffeur;
- de demander à la SAAQ d'autoriser le nombre de passagers permis à bord des limousines de grand luxe correspondant à la capacité réelle du véhicule.

Étant donné l'importance des modifications que nous proposons au chapitre de la limousine, il nous est apparu nécessaire, dans l'éventualité où le ministre des Transports irait de l'avant avec celles-ci, de suggérer une large consultation auprès des acteurs concernés.

### **PERMIS DE CHAUFFEUR DE TAXI**

#### *Formation*

- d'étendre l'obligation, pour tout nouveau chauffeur de taxi, de suivre une formation de base à l'ensemble du territoire québécois;
- dans ce cadre, d'examiner la faisabilité d'implanter une formation à distance;
- de réviser le contenu de l'examen d'obtention du permis de chauffeur de taxi afin qu'il corresponde au contenu et aux objectifs de la formation;
- de distinguer la formation des chauffeurs de limousine et la formation des chauffeurs de taxi.

### **PERMIS D'INTERMÉDIAIRE EN SERVICES DE TRANSPORT PAR TAXI**

- d'évaluer les règles régissant les intermédiaires en services, principalement celles concernant les services à la clientèle, dont le code de déontologie.

En ce qui a trait au droit de premier refus demandé pour combler les besoins en transport des organismes gouvernementaux, paragouvernementaux et municipaux, nous pensons que la Loi est suffisamment explicite puisque tout transport rémunéré par automobile doit être effectué au moyen d'un taxi. En outre, l'ajustement proposé à la définition de transport bénévole (inclusion de la notion d'accompagnement) est de nature à mieux circonscrire les champs d'activité des transporteurs bénévoles et des taxis.

## TRANSPORT ADAPTÉ AUX PERSONNES HANDICAPÉES

### *Formation des chauffeurs de taxi pour le transport des personnes ayant des limitations*

- que le cours de formation en matière de transport adapté soit offert dans les meilleurs délais aux titulaires de permis de chauffeur de taxi qui effectuent du transport adapté aux personnes handicapées;
- que les sommes nécessaires à sa diffusion soient octroyées;
- que le coût de la formation, à la charge du chauffeur, soit le même pour l'ensemble de la province.

### *Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant*

- que le Programme de subventions à l'adaptation des taxis pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant soit maintenu pour les cinq prochaines années;
- qu'une évaluation des modalités et les résultats du Programme soient effectués par le ministère des Transports.

### *Services de transport adapté*

- de remplacer l'émission de permis restreints par la création d'un permis de propriétaire de taxi autorisant exclusivement la desserte des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé, lequel comporterait une plaque d'immatriculation distinctive;
- que les clientèles (transport adapté, bénéficiaire du réseau de la santé) pouvant être desservies en vertu de ce permis soient mieux définies; afin d'éviter tout écart dans la définition de la clientèle, nous proposons de retenir la définition de personnes handicapées telle que définie par la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, c'est-à-dire toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes. En ce qui a trait au bénéficiaire du réseau de la santé, il s'agit de toute personne nécessitant un accompagnement afin de se rendre à des soins de santé dans un établissement du réseau de la santé;
- de prévoir une mesure transitoire afin d'autoriser les titulaires actuels de permis restreints à effectuer les mêmes opérations que celles permises en vertu du nouveau type de permis;
- pour les villes de Québec, de Laval, de Longueuil et de Gatineau, d'examiner la faisabilité de permettre le regroupement des titulaires de permis de propriétaire de taxi restreints au transport des personnes handicapées et des titulaires du nouveau type de permis au sein d'intermédiaires en services spécialisés en ce domaine. Le territoire de ces intermédiaires devrait correspondre au territoire de la ville concernée; nous recommandons à la Ville de Montréal d'effectuer la même analyse;
- pour l'ensemble des régions restantes, en plus de permettre l'émission du nouveau type de permis, d'obliger l'immatriculation d'un véhicule-taxi universellement accessible lors d'une émission de permis de propriétaire de taxi, à la suite de l'ouverture des quotas de ces permis;

- de prévoir, pour les véhicules-taxis attachés à un permis restreint ou au nouveau type de permis, un lanternon et/ou une couleur obligatoires de façon à les distinguer des taxis réguliers;
- de mettre sur pied une campagne de sensibilisation afin que l'industrie du taxi et les demandeurs de permis connaissent les possibilités qu'offre ce nouveau type de permis;
- d'abroger l'obligation, pour les titulaires de permis d'intermédiaires en services de transport par taxi, d'équiper leur parc de véhicules d'au moins une automobile adaptée.

#### *Surtarification, coûts des contrats, fiabilité des services*

- d'augmenter les mesures coercitives à l'endroit des propriétaires et des chauffeurs de taxi qui pratiqueraient de la surtarification illégale;
- de faciliter l'accès au marché dans le cas où il est prouvé que la surtarification est pratiquée dans une agglomération donnée.

#### *Application de la « clause scolaire »*

- Pour le moment, nous ne recommandons pas l'introduction de cette clause en transport adapté. Par contre, dans l'éventualité où les solutions proposées ne donneraient pas les résultats escomptés, il est recommandé de réévaluer l'application de cette clause en transport adapté.

### **TRANSPORT AVEC ACCOMPAGNEMENT DES BÉNÉFICIAIRES DU RÉSEAU DE LA SANTÉ**

- d'abroger la spécialisation « transport avec accompagnement des bénéficiaires du réseau de la santé »;
- de créer un permis de propriétaire de taxi autorisant exclusivement la desserte des personnes handicapées et des bénéficiaires du réseau de la santé, lequel comporterait une plaque d'immatriculation distinctive;
- que les clientèles (transport adapté, bénéficiaire du réseau de la santé) pouvant être desservies en vertu de ce permis soient mieux définies;
- de mettre sur pied une campagne de sensibilisation afin que l'industrie du taxi et les demandeurs de permis connaissent les possibilités qu'offre ce nouveau type de permis de propriétaire de taxi.

### **TRANSPORT BÉNÉVOLE**

- de modifier la définition de transport bénévole prévue à la Loi concernant les services de transport par taxi afin d'associer à ce type de transport la notion d'accompagnement, telle que définie par la Fédération des centres d'action bénévole du Québec;
- de sensibiliser les ministères et organismes ayant recours aux services de bénévoles sur les règles régissant le transport bénévole;
- d'évaluer la possibilité d'imposer des amendes aux organismes qui utilisent de façon illégale les services de transporteurs bénévoles.

## TRANSPORT AVEC ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNES EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ

- de clarifier la Loi concernant les services de transport par taxi en ce qui a trait au transport avec accompagnement des personnes en état d'ébriété;
- que seuls les services gratuits effectués par des organismes à des fins caritatives soient exclus de la Loi concernant les services de transport par taxi. À ce titre, tout comme le transport bénévole, la rémunération pour un tel transport ne constituerait qu'une contribution aux frais d'utilisation d'une automobile et l'organisme serait tenu de maintenir un registre permanent des transports qu'il aurait effectués;
- que les services offerts incluent non seulement l'accompagnement de la personne en état d'ébriété mais aussi son véhicule.

## DÉCENTRALISATION DES POUVOIRS DE RÉGLEMENTATION ET DE CONTRÔLE

- de maintenir le statu quo en ce qui a trait à la décentralisation des pouvoirs de réglementation et de contrôle.

## LOIS ET RÉGLEMENTS

- de modifier l'article 10 afin de tenir compte de l'arrivée des associations régionales et l'obligation pour la CTQ d'aviser l'association touchée par une demande prévue à cet article;
- de modifier l'article 18 afin d'en permettre une interprétation plus souple par les commissaires de la CTQ leur offrant ainsi une meilleure marge de manoeuvre dans l'imposition des différentes sanctions qui y sont prévues;

En vertu de la loi actuelle, la Commission des transports du Québec doit révoquer le permis de propriétaire de taxi d'un titulaire qui aurait contrevenu à l'article 21 de la Loi (voir l'annexe 2), ce qui laisse peu de place à son appréciation de la gravité des faits reprochés au titulaire.

- de donner à la CTQ, en cas de contravention à l'article 21 de la Loi, le pouvoir de suspendre ou de révoquer un permis de propriétaire de taxi;
- de modifier l'article 21 afin de mieux définir le concept d'acquisition directe ou indirecte d'un intérêt dans une entreprise d'un titulaire de permis de propriétaire de taxi et ce, de façon à ce qu'aucune ambiguïté ne soit permise dans l'interprétation de la Loi par les différents commissaires de la CTQ.

## AUTRES SUJETS

### *Transport illégal par automobile*

- de hausser le montant des amendes pour les personnes ayant été trouvées coupables de transport illégal par automobile afin de créer un effet véritablement dissuasif et ainsi mieux protéger l'industrie du taxi.

*Pouvoirs de la Commission des transports du Québec*

- que certaines balises soient apportées afin de mieux orienter la Commission dans ses décisions.