

**PROCÈS-VERBAL** d'une assemblée publique conjointe de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures et la Commission permanente du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, tenue le jeudi 4 novembre 2010 à 19 h, à la salle du conseil de l'hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est.

**Commission municipale sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement**  
**Commissaires présents**

**M. Christian G. Dubois**, président  
Conseiller de la ville, Pierrefonds-Roxboro  
**Mme Ginette Marotte**, vice-présidente  
Conseillère de la ville, Verdun  
**M. Mario Battista**  
Conseiller d'arrondissement, Saint-Léonard  
**Mme Caroline Bourgeois**  
Conseillère de la ville, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles  
**Mme Suzanne Décarie**  
Conseillère de la ville, Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles  
**Mme Josée Duplessis**  
Conseillère de la ville, Le Plateau Mont-Royal  
**Mme Lise Poulin**  
Conseillère d'arrondissement, Lachine

**Commissaire absent**

**M. Daniel Bélanger**  
Conseiller de la ville, Le Sud-Ouest

**Commission d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures**

**Commissaires présents**

**M. Dominic Perri**, président  
Conseiller de ville, Saint-Léonard  
**M. Edgar Rouleau**, vice-président  
Maire, Cité de Dorval  
**Mme Andrée Champoux**  
Conseillère d'arrondissement, Verdun  
**M. Jean-François Cloutier**  
Conseiller d'arrondissement, Lachine  
**M. Benoit Dorais**  
Maire, Sud-Ouest  
**Mme Ginette Marotte**  
Conseillère de la ville, Verdun

**Commissaire absent**

**M. Anthony Housefather**  
Maire, Côte-Saint-Luc

**Le quorum est atteint**

**Aussi présents :**

**Mme Manon Barbe**, membre du comité exécutif, responsable du transport  
**M. Richard Boyer**, Bureau du taxi et du remorquage  
**M. Benoit Jugand**, Bureau du taxi et du remorquage  
**M. Jean Bertrand**, Direction des transports

**Assistance :**

102 personnes

---

**1. Ouverture de l'assemblée**

M. Christian G. Dubois, président de la commission municipale, agit comme président de cette assemblée conjointe.

À 19 h 03, M. Dubois ouvre l'assemblée et souhaite la bienvenue à tous. Il rappelle que les commissions procèdent conjointement ce soir à l'étude publique portant sur l'industrie du taxi à Montréal. Il explique le déroulement de la soirée.

Il invite les membres de chacune des commissions à se présenter, puis il souligne la présence de Mme Manon Barbe, membre du comité exécutif responsable du transport.

Le président mentionne que M. Daniel Bélanger, membre de la commission municipale, lui a remis une lettre l'informant de son souhait de se retirer de l'étude du dossier du taxi étant administrateur d'une Caisse Desjardins qui détient un portefeuille de prêts-taxi.

Le président souhaite la bienvenue à M. François Robillard, conseiller à l'arrondissement de Ville-Marie, qui a demandé de se prévaloir de l'article 11.1 du *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal*, qui permet, sur autorisation du président d'assemblée, aux membres du conseil municipal et aux membres des conseils d'arrondissement, qui ne sont pas membres d'une commission, de participer à une assemblée de celle-ci, avec droit de parole, mais sans droit de vote.

## **2. Adoption de l'ordre du jour**

Sur une proposition de Mme Suzanne Décarie, appuyée par Mme Andrée Champoux, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

## **3. Adoption de procès-verbaux**

Sur une proposition de Mme Josée Duplessis, appuyée par Mme Caroline Bourgeois, le procès-verbal d'une assemblée publique de la Commission du conseil municipal sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, tenue le 3 septembre 2009, est adopté à l'unanimité.

## **4. L'industrie du taxi à Montréal – présentation du dossier**

Le président donne la parole à Mme Manon Barbe, membre du comité exécutif responsable du dossier du transport.

Mme Barbe salue d'entrée de jeu l'initiative du maire, M. Gérald Tremblay, d'avoir convoqué cette commission mixte sur une industrie dont le rôle est d'importance à Montréal, tant au niveau économique que touristique. Elle souligne l'apport essentiel de l'industrie dans l'offre de transport collectif. Elle souhaite que les assemblées soient l'occasion d'échanges constructifs qui permettront d'améliorer les conditions de travail et la sécurité financière des chauffeurs de taxis, mais aussi d'adapter l'offre de transport par taxi aux nouvelles réalités du transport à Montréal.

Elle rappelle les principales initiatives réalisées par l'administration depuis l'adoption du Plan de transport, notamment l'appui des demandes d'augmentation de tarifs des chauffeurs suite à la hausse du prix de l'essence et la modification du règlement pour autoriser la publicité et procurer une source de revenus d'appoint.

Elle souligne enfin quelques problématiques liées au dossier du taxi, telles que la représentation de l'industrie à la Table de concertation, le nombre de permis autorisés et l'appartenance du Bureau du taxi et du remorquage au Service de police de la Ville de Montréal. Elle se dit confiante que la commission adopte des recommandations qui permettront de redynamiser l'industrie, rendre fiers les chauffeurs et satisfaire leur clientèle.

Le président remercie Mme Barbe et invite M. Jean Bertrand, chef de division à la Direction des transports à débiter sa présentation.

M. Bertrand situe l'industrie du taxi dans le contexte du Plan de transport dont les grandes orientations visent à réduire la dépendance à l'automobile, à reconnaître le taxi comme un mode de transport performant, flexible et complémentaire et à reconnaître sa contribution à l'offre de transport collectif.

M. Bertrand présente ensuite les principaux enjeux de l'industrie du taxi et énumère les interventions proposées par le Plan de transport pour y répondre. Ces interventions concernent l'amélioration de la qualité des services offerts à la clientèle, l'amélioration de la complémentarité du taxi avec le vélo, l'utilisation accrue de véhicules écoénergétiques et enfin, l'innovation et la modernisation.

Le président remercie M. Bertrand, puis il invite les représentants du Bureau du taxi et du remorquage (BTR) à présenter le dossier.

M. Richard Boyer introduit le sujet à l'aide d'un court extrait audio d'un reportage de Christine Limoges diffusé à la radio de Radio-Canada au mois d'août 2010 sur la situation du taxi à Montréal, suivi des grandes lignes d'une récente étude menée par l'Institut économique de Montréal qui préconise une réforme de l'industrie du taxi.

La présentation de M. Boyer se décline en quatre parties, soit :

- La situation actuelle de l'industrie;
- Le rôle du Bureau du taxi et remorquage;
- Les efforts de concertation en matière de planification stratégique effectuée en mai dernier;

- Les enjeux de la Commission.

M. Boyer rappelle d'abord que l'industrie du taxi à Montréal, c'est 4 445 voitures taxis, plus de 10 000 chauffeurs et plus de 37 millions de courses par année, une industrie qui œuvre sur un territoire divisé en trois secteurs : la pointe est (A5), le centre (A11) et l'ouest (A12). Il énumère les principaux acteurs de cette industrie, composée de représentants de l'industrie, d'organismes gouvernementaux et des clientèles corporatives. M. Boyer expose brièvement l'évolution de la valeur des permis entre les années 2005-2009. Un tableau démontre que la valeur des permis sur l'Île de Montréal avoisine 200 000\$ en 2009 pour chacun des trois territoires de l'Île. Il traite également de la tendance du nombre de permis transigés entre 2005 et 2009 et de la délinquance financière au niveau du paiement du permis de taxi. Il précise que cette situation survient à la fin du premier trimestre de l'année, une période qui correspond à l'échéance de plusieurs paiements pour les chauffeurs de taxi. La situation se rétablit habituellement aux trimestres suivants.

En matière de qualité de services, M. Boyer signale que la flotte de taxi est beaucoup plus récente que par les années passées. À titre d'exemple, il précise qu'en 2002, l'âge moyen d'un véhicule mis en service dans l'industrie du taxi était de 9 ans. Le nombre de plaintes enregistrées par rapport au nombre de courses effectuées est par ailleurs très bas. Par exemple, sur 37 millions de courses réalisées en 2009, le BTR a enregistré 469 plaintes du public. À cet effet, M. Boyer cite les faits saillants d'un sondage Ipsos Décarie effectué en 2006, qui a conclu que 95% de la clientèle est satisfaite de la qualité des déplacements en taxi.

M. Boyer soulève également la question de la sécurité des chauffeurs de taxi. Les statistiques démontrent clairement que les chauffeurs de taxi ne se sentent pas en sécurité la nuit; 68% des répondants ne se sentent pas du tout en sécurité comparativement à 73% qui se sentent en sécurité le jour.

M. Boyer poursuit la présentation en parlant du rôle et de la mission du BTR, qui est de voir à l'amélioration de la qualité des services de taxi et de remorquage et de supporter le développement de ces industries. Il énumère les différents efforts de concertation qui ont eu lieu au cours des dernières années ainsi que leurs résultats, dont l'adoption d'un nouveau règlement en 2010, lequel prévoit le déploiement de véhicules moins énergivores et le développement d'une nouvelle image distinctive pour les taxis incluant la publicité. Il mentionne également que ces efforts de concertation ont permis, en 2010, la préparation d'un projet de planification triennale 2011-2013 des activités. Les différents enjeux de cette planification triennale seront, entre autres, l'amélioration de la qualité des services, l'accroissement de la sécurité des chauffeurs de taxi et la possibilité de participation de l'industrie aux efforts d'amélioration de la sécurité publique.

Finalement, M. Boyer indique que la Commission, dans le cadre de l'étude sur l'industrie du taxi, devra se pencher sur plusieurs aspects du dossier du taxi, dont les suivants :

- Doit-on poursuivre les objectifs identifiés dans le projet de planification triennale?
- Le BTR devrait-il recentrer ses interventions dans le domaine du taxi et maintenir certains autres services?
- Le BTR devrait-il intervenir en matière de gestion de la signalisation concernant le taxi sur la voie publique (postes d'attente, voies réservées), sur la gestion et la localisation des postes d'attentes sur le territoire et en matière de voies réservées, selon le concept d'un guichet unique ?
- La gouvernance du BTR devrait-elle laisser une place plus importante aux représentants de l'industrie en regard des orientations en matière de service à la clientèle offert par le bureau et de développement de l'industrie ?
- Le BTR devrait-il se prévaloir des prescriptions de la *Loi concernant les services de transport par taxi* et déterminer les endroits où des services de transport collectif peuvent être assurés et en fixer les conditions?

## 5. Période de questions et d'interventions du public

### **M. Daniel Deschènes, Association du Syndrôme d'Usher du Québec (ASUQ)**

(N.B. Les services d'un interprète ont été requis pour l'intervention de M. Deschènes).

M. Deschènes, qui souffre de cécité et de troubles de l'audition, utilise le service de transport adapté. Il demande pourquoi ce ne sont pas toujours les mêmes chauffeurs de taxi qui répondent aux demandes.

M. Mario Gagnon, responsable du service adapté à la STM, précise qu'à titre de membre « AMI » du transport adapté, il ne devrait pas y avoir de changements de chauffeurs de dernière minute. Cependant, si le transport se fait par taxi, on ne pourra garantir l'identité du chauffeur. Il invite M. Deschènes à le contacter s'il a des problèmes.

### **M. Michel Trudel**

M. Trudel indique que la présentation était très claire et qu'il présentera un mémoire le 30 novembre.

### **M. Hassan Kattoua**

M. Kattoua soulève des points négatifs affectant le taxi et propose quelques solutions. Il dépose un document en soutien de ses allégations.

1. L'embouteillage dû à la construction et aux fermetures de rues découragent les clients potentiels d'utiliser le service de taxi
2. Le zèle des autorités envers les chauffeurs de taxi
3. La cupidité de certains chauffeurs de taxi et le taxage exercé par des portiers d'hôtels
4. Un marché saturé dû à un nombre élevé de détenteurs de permis de travail
5. Le transport illégal de personnes
6. Le service de vélo en libre-service BIXI
7. L'implantation de la navette d'autobus 747
8. Le tirage des permis pour l'aéroport
9. Les changements démographiques sur l'Île de Montréal

En conclusion, il évoque la nécessité d'avoir deux associations distinctes (une association de propriétaires de taxis et une association de chauffeurs de taxi (locataires) et il suggère l'utilisation d'un même modèle de taxi, ce qui, selon lui, pourrait réduire le prix d'achat des véhicules et des réparations.

*Le président, M. Dubois, demande des détails sur la procédure utilisée pour la distribution des permis pour l'aéroport.*

*M. Jugand apporte une explication concernant le mode de répartition des demandes. Le BTR et Aéroport de Montréal procèdent à un calcul au prorata des permis de chacun des secteurs de l'agglomération (A11, A5, A12). Par la suite, un tirage au sort est effectué, lequel tient compte du même ratio de chacun des trois secteurs.*

### **M. Marcel Archambault (Association des limousines du Québec)**

M. Archambault représente le milieu de la limousine et ne comprend pas pourquoi la limousine fait partie de l'industrie du taxi. Il souhaite une véritable représentation de cette industrie au sein de la Table de concertation (ci-après appelée la Table) qui, selon lui, n'est pas représentée adéquatement puisque l'industrie de la limousine diffère de celle du taxi.

*M. Boyer répond qu'à une certaine époque, le choix avait été que la représentation de l'industrie de la limousine soit faite par le TAQ (Travailleurs autonomes du Québec) qui siège sur la Table. Il ajoute qu'il comprend la différence entre ces deux industries et rappelle que de nouvelles règles portant sur la composition et les règles d'admissibilité à la Table ont été récemment déposées et que les commissions pourraient formuler des recommandations sur ce document.*

### **M. Éric Brunelle (Limousine Brunelle)**

M. Brunelle relate l'évolution du secteur de la limousine et du taxi depuis 1995, année marquée par la levée d'un moratoire autorisant les détenteurs de permis de taxi de transformer ces permis en permis de limousine. Il rappelle également la notion de permis d'entreprise qui existait à l'époque. Bien qu'offrant toutes deux le transport de personnes, il fait ressortir les particularités de l'industrie de la limousine comparativement à celle du taxi et est d'avis que cette industrie a une certaine difficulté à se démarquer de l'industrie du taxi. Il souhaite une représentation du secteur de la limousine à la Table de concertation. Il ajoute que l'industrie de la limousine regroupe 130 limousines berlines, qu'elle dessert une clientèle corporative, qu'il ne s'agit pas de taxi de luxe et que leur approche, le service offert et leurs règles d'opération sont différentes de celles du taxi. Finalement, il souhaite qu'une distinction soit faite entre le taxi, la limousine et la limousine grand luxe, aussi appelée « l'allongée », et que soient rétablis des organismes de représentation officiels de chacune de ces catégories à la Table.

*M. Boyer mentionne que cette proposition est présentement sur la table et qu'un document a été rédigé et déposé à cet effet. Brièvement, il explique que les organismes désirant siéger sur la Table de concertation devront être légalement constitués et leurs représentants devront être autorisés par résolution du conseil d'administration pour présenter une demande à la Table. Par ailleurs, il précise que lors de la dernière rencontre de la Table, les membres actifs et des organismes émergents ont été rencontrés concernant les nouvelles règles. La Table a suspendu ses travaux jusqu'à ce que les commissions permanentes formulent des recommandations sur cette question.*

### **M. Joseph Stanley Bastien (Travailleurs autonomes du Québec)**

M. Bastien débute son intervention en questionnant l'objectif visé par la présente consultation.  
*M. Dubois explique le processus d'examen public.*

Il soulève les nombreuses contradictions dans le milieu du taxi. Il est d'avis qu'il importe de disséquer en profondeur l'industrie du taxi pour en avoir une idée plus fine en mettant à contribution tous les acteurs qui gravitent dans cette industrie. Il fait état de plusieurs irritants, notamment les nombreuses plaintes dont sont victimes les chauffeurs de taxi. Il déplore également le manque de connaissance du milieu des chauffeurs de taxi par les inspecteurs du BTR. Par ailleurs, il émet un commentaire sur

le financement du BTR et l'entente de partenariat avec *Aéroport de Montréal*. Finalement, il demande une représentation plus claire et officielle à la Table ainsi qu'une révision de la réglementation.

*M. Dubois mentionne que la consultation vise justement à obtenir le pouls du milieu du taxi et il souhaite que les mémoires soient nombreux pour permettre aux commissaires d'avoir une idée plus juste des problématiques du milieu et pouvoir formuler des recommandations.*

*M. Jugand apporte une précision quant à l'entente de partenariat avec Aéroport de Montréal, laquelle fait suite à une demande formulée par l'industrie du taxi à M. André Lavallée, alors responsable du transport au comité exécutif, pour assurer une certaine forme de transparence lors des tirages. Il ajoute que les revenus tirés de cette entente sont de l'ordre de 3% pour le BTR, ce qui permet de ne pas augmenter les tarifs dans le milieu du taxi. Quant à la représentativité à la Table, il soulève que le TAQ a un siège à la Table et qu'à ce titre, il prend part aux discussions.*

*M. Perri complète en invitant le citoyen à déposer un mémoire lors des prochaines séances du 30 novembre ou du 1<sup>er</sup> décembre.*

**M. Wilfredo Figueroa (Supreme Limousine inc.)**

M. Figueroa représente le secteur de la limousine et mentionne l'investissement massif effectué dans ce secteur. Il demande que les taxis n'utilisent plus les mêmes véhicules que les limousines berlines puisqu'il est d'avis qu'ils mènent une concurrence déloyale. Il évoque le problème de transport illégal de clientèles non autorisées et souhaite que cet aspect soit mieux contrôlé. Il rappelle aussi qu'il y a quelques années, il n'y avait qu'une trentaine de limousines à Montréal; l'an dernier, 94 permis ont été accordés aux limousines à l'aéroport et cette année, ce sont 125 limousines berlines qui assurent les transports à l'aéroport. Finalement, il demande l'instauration d'un moratoire sur le transfert de permis de taxi en permis de limousine et l'ouverture de quelques *stands* au centre-ville et au casino.

**Mme Célia Missigbèto, Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)**

Mme Missigbèto voudrait avoir des précisions sur la notion de taxi accessible.

*M. Boyer l'informe qu'un taxi accessible au sens strict, est celui qui peut laisser entrer une chaise roulante motorisée. Il est toutefois prévu d'augmenter le nombre de véhicules facilitant l'embarquement et le débarquement des clients compte tenu du vieillissement de la population.*

Mme Missigbèto désire plutôt savoir s'il y aura augmentation du nombre de taxis, une amélioration de service et une meilleure formation des chauffeurs qui desservent la clientèle visée.

*M. Jugand énumère les différentes phases au niveau de l'accessibilité. Il précise qu'un véhicule de taxi peut faire une demande pour être transformé en véhicule accessible et obtenir une subvention pour ce faire. Il signale également que le BTR prévoit des intermédiaires spécialisés restreints (les répartiteurs d'appels), pour concentrer l'ensemble de ses véhicules dans quatre entreprises actuellement. Finalement, il mentionne que le service de taxi accessible se distingue du transport adapté fourni par la STM. Le BTR assure que le service soit offert à l'intérieur d'une heure.*

*M. Dubois remercie la citoyenne pour son intervention.*

**M. Rosalbert Max-Louis (Association haïtienne des travailleurs de taxi)**

M. Max-Louis salue la tenue d'une consultation publique sur l'industrie du taxi. Il invite la commission à porter une attention particulière à l'analyse des mémoires qui seront présentés par les différents intervenants de l'industrie. Il soulève l'une des principales problématiques vécues par les artisans de l'industrie, soit les revenus très bas des chauffeurs de taxi.

*M. Dubois remercie le citoyen pour son intervention.*

**Mme Louise Harel, chef de l'opposition officielle**

Mme Harel se réjouit de la tenue d'une consultation publique sur l'industrie du taxi et de la participation citoyenne. Elle constate plusieurs améliorations au cours des dernières années dans l'industrie du taxi mais très peu ayant trait au développement de l'industrie. Elle souhaiterait que Montréal soit fière de ses taxis comme elle l'est de ses BIXI. Et, elle cite l'exemple de la ville de Barcelone qui a inclus le taxi dans son plan de déplacement.

Elle questionne le rattachement du BTR au SPVM et se demande si ce rattachement est toujours justifié en 2010. Également, elle s'interroge sur la possibilité de développer une complémentarité entre l'industrie, les acteurs du taxi et la STM. Elle constate également qu'il semble y avoir un problème de représentation de l'industrie.

*Relativement au rattachement du BTR au SPVM, M. Boyer préfère laisser les commissions statuer sur la question. Quelle que soit la décision qui sera prise, le BTR ne voudrait pas que soit amputée la vocation de concertation avec l'industrie puisque la concertation permet de trouver des solutions avec l'industrie du taxi. En termes de développement, il ajoute qu'il est fier de ce qui a été fait en publicité.*

*M. Perri mentionne que les représentants de la STM ont pris note de la question de Mme Harel.*

*M. Bertrand apporte un complément d'information sur le rôle du taxi dans un plan de déplacement d'une municipalité. Il rappelle que le Plan de transport traduit cette préoccupation et reconnaît le taxi comme un mode de transport collectif qui doit être favorisé. À preuve, il mentionne certaines mesures recommandées dans le plan, comme les voies réservées.*

**Mme Julie Bickerstaff, coordonnatrice, Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal**  
Elle demande des clarifications sur les aménagements mis en place pour la population vieillissante. Elle aimerait avoir des exemples plus précis sur les dernières initiatives. Elle s'intéresse également à la documentation traitant du sujet.

*M. Boyer mentionne que différents intermédiaires offrent des services dans le milieu hospitalier. Il signale qu'au moment de la préparation de la Planification triennale, un représentant du Conseil des aînés a participé aux discussions, notamment sur les questions de transport des aînés et de la formation des chauffeurs. D'ailleurs, un sous-comité de la Table a été créé pour traiter de ces questions.*

**M. Franklin, intervenant de l'industrie du taxi**

M. Franklin annonce qu'il déposera un mémoire le 30 novembre prochain sur la question du démantèlement des petites entreprises de transport adapté. Il note qu'on a augmenté le nombre de fourgonnettes à 25, ce qui a pénalisé les petites compagnies au profit des grandes.

*M. Jugand explique les raisons des modifications à la réglementation dans le domaine du transport adapté.*

**M. Rodrigue Prescott, chauffeur de taxi occasionnel**

M. Prescott déplore le coût élevé des permis de taxi, à 200 000 \$.

*M. Dubois remercie le citoyen pour son intervention.*

**M. Michael Cherokee, Cherokee Taxi**

M. Cherokee possède 19 taxis qui opèrent dans la ville depuis 40 ans et a été témoin de plusieurs améliorations ces dernières années. Selon lui, il manque de représentativité du milieu au sein de la Table. Il offre son expertise à la commission.

*M. Dubois remercie le citoyen pour son intervention.*

**M. Léonard Langlois, membre de Projet Montréal**

M. Langlois demande de quelle manière l'objectif de déploiement de véhicules éco énergétiques sera mis en œuvre et si des subventions pour l'utilisation d'un véhicule à faible consommation seront octroyées aux propriétaires ou aux chauffeurs de taxi.

*M. Bertrand mentionne que le Plan de transport prévoit l'implantation de véhicules éco énergétiques dans l'industrie du taxi défini par le nombre de litres consommés au 100 km. D'ailleurs, une disposition du nouveau règlement sur le transport par taxi prévoit l'obligation des propriétaires à adhérer à un programme éco énergétique d'ici quatre ans. Quant à une possible subvention, le gouvernement du Québec a déjà un programme de subventions pour les véhicules éco énergétiques, mais il n'en existe pas à la Ville de Montréal.*

## **6. Période de questions des membres de la commission**

M. Dubois ouvre la période de question des commissaires.

Mme Duplessis demande si la question du partage de taxi par plusieurs clients se rendant à des endroits différents a déjà été envisagée par le BTR.

*M. Jugand mentionne que la Loi établit que le taxi est un transport privé de personnes. Par conséquent, en vertu de la loi, on ne peut exiger du chauffeur qu'il partage la course entre plusieurs clients. Toutefois, si les personnes s'entendent avec le chauffeur de taxi, rien ne l'empêche de le faire.*

Mme Décarie questionne l'appartenance du BTR au SPVM.

*M. Boyer relate l'historique de cette appartenance. Avant la fusion de 2002, il était le directeur du Bureau du taxi et du Centre d'urgence 911. Après la fusion du 1<sup>er</sup> janvier 2002, pour des questions administratives, le BTR a été rattaché au SPVM.*

Mme Bourgeois constate que la question de la représentation à la Table est souvent évoquée par les représentants du milieu de taxi. Elle demande comment est vu le processus de réforme de la composition de la Table.

*M. Boyer souligne que c'est un élément majeur et important. Il expose les conditions à respecter pour qu'un organisme puisse se qualifier pour faire partie de la Table de concertation. Il mentionne que plus la Table sera représentative du milieu, mieux se fera la consultation auprès de ses membres.*

M. Dorais évoque la question de la délinquance financière constatée et demande si des statistiques sont disponibles pour les années 2008, 2009 et 2010.

*M. Boyer mentionne ne pas avoir les chiffres puisque ce sont de nouvelles données.*

*Un représentant de FinTaxi fait remarquer qu'un mémoire sera déposé le 30 novembre et que la question du ratio d'endettement sera abordée.*

M. Dorais poursuit sur le nombre de courses en direction de l'aéroport. Il voudrait savoir si des statistiques existent à partir des entreprises de taxi sur les appels aux chauffeurs de taxi pour aller vers l'aéroport.

*M. Boyer précise que le nombre de courses en partance de l'aéroport est comptabilisé, mais qu'il n'est pas possible de colliger, pour diverses raisons, le nombre d'appels faits à Montréal pour se rendre à destination de l'aéroport.*

M. François Robillard demande quels sont les paramètres utilisés pour évaluer la qualité du service par taxi.

*M. Boyer mentionne la qualité et la propreté du véhicule ainsi que la qualité de la relation entre le chauffeur et le client.*

M. Robillard voudrait avoir des précisions sur le dossier du chauffeur.

*M. Boyer l'identifie comme étant un curriculum vitae du chauffeur dans lequel la formation suivie par le chauffeur serait indiquée ou encore le nombre d'infractions, par exemple. Et, comme mesure incitative, le prix du permis pourrait être modulé en fonction du dossier du chauffeur. Des discussions doivent se poursuivre sur cette question.*

## **7. Levée de l'assemblée**

Avant de lever l'assemblée, M. Christian G. Dubois, remercie les citoyens. Il remercie Mme Manon Barbe et les personnes ressources du BTR, de la Direction des transports de la Ville de Montréal et celles de la Société de transport de Montréal. Il rappelle que des assemblées consacrées à l'audition des mémoires auront lieu les 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre prochains.

À 21 h 40, sur une proposition de Mme Suzanne Décarie, appuyée par Mme Ginette Marotte, l'assemblée est levée.

**ADOPTÉ LE :** 30 NOVEMBRE 2010

**(ORIGINAL SIGNÉ)**

---

M. Christian G. Dubois  
Président  
Commission permanente du conseil municipal  
municipale sur le transport, la gestion des  
infrastructures et l'environnement

**(ORIGINAL SIGNÉ)**

---

M. Dominic Perri  
Président  
Commission permanente du conseil  
d'agglomération sur l'environnement, le  
transport et les infrastructures

**(ORIGINAL SIGNÉ)**

---

Edwige Noza  
Secrétaire recherchiste

**(ORIGINAL SIGNÉ)**

---

Christiane Bolduc  
Secrétaire recherchiste