

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 mardi 30 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. Benoit Dorais
Maire, Sud-Ouest
Mme Ginette Marotte
Conseillère de la ville, Verdun
M. François Robert
Conseiller d'arrondissement, L'Île-Bizard—Sainte-Geneviève

Commissaire absent

M. Beny Masella
Maire, Ville de Montréal-Ouest

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 :

68 personnes

1. Ouverture de l'assemblée

M. Dominic Perri, président de la commission du conseil d'agglomération, agit comme président de cette assemblée conjointe.

À 19 h 05, M. Perri ouvre l'assemblée et souhaite la bienvenue à tous. Il rappelle que les commissions procèdent conjointement ce soir à l'audition des mémoires 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.

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 Ginette Marotte, appuyée par M. Benoit Dorais, l'ordre du jour est adopté à l'unanimité.

3. Adoption de procès-verbaux

Sur une proposition de Mme Ginette Marotte, appuyée par Mme Andrée Champoux, le procès-verbal de l'assemblée publique du 16 septembre 2010 de la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures est adopté à l'unanimité.

Sur une proposition de Mme Caroline Bourgeois, appuyée par M. Edgar Rouleau, le procès-verbal du 4 novembre 2010 de la commission mixte sur le taxi est adopté à l'unanimité.

4. L'industrie du taxi à Montréal – audition des mémoires

M. Dominic Perri rappelle les règles entourant le déroulement de la soirée, puis il invite le premier intervenant à présenter son mémoire.

M. Michel Trudel

M. Michel Trudel a été coordonnateur du dossier du taxi au ministère des Transports du Québec de 1988 à 2001. Il a été notamment responsable du Plan de rachat de permis de taxi à Montréal; il a mis de l'avant le service du TAXIBUS à Rimouski et a créé le concept du cocktail transport.. Il a organisé plusieurs colloques sur la réglementation du transport par taxi au Canada, aux États-Unis et en Europe et il a à son actif plusieurs publications. Il agit maintenant à titre de consultant dans les domaines du tourisme et des transports. Il s'exprime ici en tant que citoyen de Montréal.

Le mémoire de M. Trudel aborde la situation économique de l'industrie du taxi et propose de quelle manière la dynamique particulière de cette industrie doit subir des modifications afin :

- d'être plus proactive sur le marché du transport urbain,
- plus équitable au niveau de la rémunération de ses principaux acteurs, et
- de développer son professionnalisme.

Au nombre de ses principales recommandations, M. Trudel propose que tout nouvel acquéreur d'un permis de taxi devienne aussi le chauffeur, ce qui permettrait d'éliminer des intermédiaires inutiles. M. Trudel aborde aussi la question des exigences minimales à rehausser au niveau de la qualité des véhicules, l'examen plus attentif du dossier de chauffeur, la mise en service de taximètres électroniques qui permettent d'émettre des reçus et l'établissement d'un plan de formation basé sur une norme professionnelle du métier et la reconnaissance des compétences des chauffeurs. Il a enfin abordé la question de la représentation de l'industrie, de la valorisation du métier de chauffeur de taxi et du tirage au sort pour la desserte des Aéroports de Montréal qui devrait désigner les chauffeurs et non les titulaires de permis.

M. Éric Brunelle, Limousine Brunelle

M. Brunelle œuvre dans le secteur du taxi et de la limousine depuis de nombreuses années. Il s'est impliqué dans les processus de l'intégration de l'industrie contemporaine de la limousine, depuis l'audience de la C.T.Q. sur le ratio en 1995 jusqu'à aujourd'hui.

Après avoir retracé les grandes étapes de l'histoire de la limousine à Montréal, M. Brunelle a énuméré les principales problématiques liées à l'industrie de la limousine, notamment la question des revenus, la conversion des permis de taxis en limousines, l'importance de l'aéroport de Dorval pour la limousine et l'accroissement du nombre de permis qui fait en sorte que l'offre dépasse la demande. M. Brunelle a plaidé en faveur d'une reconnaissance de l'industrie de la limousine, distincte de celle du taxi, et de sa représentation à la Table de concertation.

M. Brunelle recommande également qu'un moratoire soit imposé sur le nombre de permis de limousines accordés. Il souhaite que le BTR revoit les dispositions législatives en vue de permettre des postes d'attente au centre-ville pouvant accueillir de 5 à 6 limousines, une mesure permettrait de réduire les coûts environnementaux liés à un retour à vide à l'aéroport. Il recommande que soit

facilité le travail des limousines au centre-ville pour aller chercher des clients à des endroits qui sont souvent interdits d'arrêt ou qui ne disposent pas de débarcadères.

Mme. Isabelle Ducharme, présidente du conseil d'administration, Kéroul

M. André Leclerc, directeur général et fondateur, Kéroul

Kéroul est un organisme à but non lucratif dont la mission est de rendre le tourisme et la culture accessibles aux personnes à capacité physique restreinte. À cette fin, Kéroul informe, représente, développe et fait la promotion du tourisme et de la culture accessibles auprès des personnes à capacité physique restreinte ainsi qu'auprès des administrations publiques.

Dans son mémoire, Kéroul insiste sur le fait que ses attentes sont raisonnables : on demande une disponibilité du service, l'augmentation du nombre de taxis adaptés, l'élimination des restrictions liées à l'émission des nouveaux permis, des véhicules mieux adaptés ainsi que des chauffeurs formés et sensibilisés aux besoins des personnes handicapées.

De plus, l'organisme estime que l'énoncé du Plan de transport de la Ville de Montréal qui prévoit « le développement du marché du taxi accessible » est court, imprécis et peu engageant. Kéroul aurait souhaité y voir une volonté plus ferme de la part de la Ville de Montréal, et que le plan s'appuie sur ce qui se fait de mieux dans les villes comparables. L'organisme s'attend à ce que les autorités soient claires et fermes à ce sujet. « L'industrie du taxi est avantagée de privilèges exclusifs pour offrir ce service de transport indispensable à la population. Elle se doit d'en assumer aussi les responsabilités publiques. »

M. Archambault, président de l'Association des limousines du Québec (ALQ)

M. Archambault déplore principalement que le secteur de la limousine ne soit pas représenté adéquatement à la Table de concertation. Il reconnaît l'importance du rôle du BTR dans l'application de la réglementation, de la tarification, du respect de l'ordre sur les postes d'attente et du contrôle du transport illégal. M. Archambault déplore aussi dans son mémoire, le nombre élevé de limousines (140) dans un marché saturé et pour un seul poste d'attente, celui de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. Il souligne également qu'il est impossible de transférer ces permis en permis de taxis, depuis juin 2006. Enfin, M. Archambault souligne qu'en raison des cotisations payées au BTR, il aimerait obtenir un meilleur service au comptoir du BTR.

Société de transport de Montréal (STM)

Mme Monica Ricourt, conseillère d'arrondissement, Montréal-Nord

Mme Marie Turcotte, Ex Aequo, membres du conseil d'administration

La STM assure plus de 80 % des déplacements en transport collectif dans la région de Montréal et près des trois quarts de tous ceux effectués au Québec. Afin de diversifier les modes offerts et de fournir un service de transport collectif efficace, fiable et confortable sur le territoire de l'île de Montréal, la STM fait appel, depuis 1984, aux ressources, à l'expertise et au savoir-faire de l'industrie du taxi. En 2009, la STM a octroyé aux entreprises de taxi des contrats de transport adapté et de taxi collectif représentant une valeur totale de 25,3 M \$. Les compagnies montréalaises de taxi sont donc les plus importants partenaires de la STM dans le domaine de la livraison de service aux clients. Ce partenariat permet à la STM d'adapter son offre de service aux clientèles ayant des besoins spécifiques, ainsi qu'à des secteurs où la demande ou la trame urbaine n'est pas propice à l'implantation d'un service de bus régulier.

Le mémoire présente la vision de la STM quant au rôle grandissant du mode taxi dans la livraison d'un service de transport collectif fiable, flexible, confortable, efficace et adapté; il fait état dans un premier temps, des collaborations existantes entre la STM et l'industrie du taxi et expose, en second lieu, des pistes de réflexion pour développer davantage ce partenariat dans le but de proposer une alternative concurrentielle à l'utilisation de l'auto solo.

Au nombre de celles-ci, mentionnons une meilleure coordination entre le réseau bus et métro de la STM et l'industrie du taxi en termes de planification et de promotion; des campagnes communes de promotion pour inciter les adeptes du transport alternatif à utiliser différents modes complémentaires et une planification intégrée des infrastructures (par exemple, l'implantation de postes de taxis aux terminus) en vue de faciliter l'usage multimodal.

M. Edgar Rouleau s'interroge sur l'appartenance du BTR au Service de police et sur la possibilité qu'il soit dorénavant relié à la Société de transport de Montréal.

Mme Marie Turcotte l'informe que cette question n'a pas été abordée pour l'instant au conseil d'administration de la STM. Pour sa part, M. François Pépin, indique que le mémoire de la STM met de l'avant le rôle de coordination et de promotion que pourrait jouer la STM dans le cadre du partenariat avec l'industrie du taxi et qu'il s'agit avant tout de mettre l'expertise de la STM au service du Bureau du taxi.

Mme Julie Bickerstaff, coordonnatrice, Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

La TCAIM s'est donnée comme mission d'offrir un lieu où l'on agit de concert avec les organismes d'aînés de l'île de Montréal pour améliorer la qualité de vie des citoyens âgés tout en construisant une solidarité avec tous les âges.

La TCAIM a réalisé une étude qui fait ressortir que bien que le taxi soit un mode de transport très apprécié des aînés, il n'est pas utilisé sur une base régulière à cause de ses coûts élevés. Cette étude fait également ressortir différents enjeux dont celui de répondre aux besoins grandissants d'accompagnement-transport pour motif médical des personnes âgées. À Montréal, 18 000 déplacements sont effectués quotidiennement par des personnes de 65 ans et plus pour des motifs médicaux. La TCAIM estime opportun d'interpeller l'industrie du taxi et les autorités municipales sur la nécessité de prendre en considération la diversité des besoins des aînés dans toute recherche de solutions pour assurer la viabilité de l'industrie du taxi à long terme.

La TCAIM recommande notamment de développer le service de Taxibus et de développer des liens avec des partenaires corporatifs, institutionnels et communautaires.

M. Rodrigue Prescott, chauffeur de taxi

M. Prescott n'a pas fait de recommandations comme telles. Sa présentation visait à témoigner des conditions déplorables des chauffeurs de taxis que l'on considère néanmoins comme des ambassadeurs de Montréal : prix du permis de taxi, à 200 000 \$, aucun fonds de pension, pas de temps double pour le travail exécuté les jours fériés, par exemple.

En commentaires, M. Prescott a ajouté qu'une course de Rivière-des-Prairies à l'aéroport PET coûte environ 60\$, mais que s'il avait la possibilité de ramener un client de l'aéroport vers l'Est, la course coûterait sûrement moins chère.

M. Jean-François Pronovost, vice-président, Développement et Affaires publiques, Vélo Québec

Implantée à Montréal depuis 43 ans (1967), l'organisation de Vélo Québec emploie près d'une centaine de personnes et travaille à la promotion d'une meilleure qualité de vie par la pratique du vélo. Vélo Québec a mis sur plusieurs événements tels que le Tour de l'île de Montréal, la Féria du vélo, le Grand Tour. Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte.

Le mémoire de Vélo-Québec met d'abord l'accent sur les interventions réalisées par l'organisme en faveur du tandem Vélo-Taxi. Déjà en 1999, l'organisme avait publié un dossier intitulé Complémentarité entre le vélo et les transports publics dans lequel on réitérait le potentiel d'un meilleur lien entre le vélo et le taxi. Cette même année, l'organisme participait à la Commission parlementaire des transports et de l'environnement et proposait un assouplissement à la réglementation existante de façon à faciliter la mise en place de services de transport de vélo.

L'organisme rappelle que les vélos et les taxis sont des alliés et qu'il faut chercher ailleurs l'ennemi du taxi : la situation économique en est certainement une, mais l'automobile individuelle et la motorisation des ménages, l'exode vers les couronnes nord et sud sont vraisemblablement les véritables ennemis du taxi. L'organisme réitère également son appui au Plan de transport qui favorise la complémentarité entre le vélo et le taxi à travers un déploiement systématique de supports à vélo sur les voitures, comme c'est le cas à Copenhague.

Vélo Québec fait également part de sa préoccupation à l'égard du partage de la rue entre le vélo et les autres modes de déplacement et propose que la Ville de Montréal prenne part avec l'industrie du taxi à une vaste campagne de partage de la rue que Vélo Québec compte déployer en 2011. L'organisme demande également à la Ville d'accélérer le déploiement des voies réservées et de permettre que celles-ci puissent accommoder à la fois bus, taxis et vélos.

M. Christian G. Dubois se demande si les Bixi pourraient éventuellement s'adapter aux supports à vélos et il s'interroge sur le nombre acceptable de supports qui devraient être mis en service au sein de la flotte de taxis.

M. Pronovost indique que l'idée des supports à vélos ne s'applique pas vraiment aux Bixis, mais plutôt aux vélos personnels et qu'il faudrait envisager, pour offrir un service convenable, qu'environ la moitié de la flotte de taxis soit équipée de supports à vélos.

Mme Caroline Bourgois a quant à elle questionné M. Pronovost sur le taux de fréquentation et le type d'utilisateurs associés à l'expérience pilote de supports à vélos effectuée par Vélo Québec.

En raison du fonctionnement même de l'industrie du taxi, M. Pronovost a indiqué que la collecte de données à cet égard a été très limitée.

Hassan Kattoua

M. Kattoua a fait une série de recommandations qui touchent plusieurs aspects de l'industrie du taxi. Il propose notamment que les amendes imposées par le Bureau du taxi soient plus élevées en matière de transport illégal. Il demande que le prochain tirage pour l'aéroport soit équitable pour tous les propriétaires de taxi sans se soucier de quelle agglomération ils proviennent. Il suggère qu'un système universel GPS unique soit mis en place et géré par une coopérative à but non lucratif.) pour les 3 secteurs, ce qui permettrait aux chauffeurs de différentes agglomérations de répondre aux appels quand ils se trouvent hors de leur territoire.

M. Kattoua a également fait plusieurs propositions en matière de signalisation pour faciliter le déplacement des voitures taxis et il a demandé de repenser le système de tarification, à l'étendue du territoire ainsi que les heures d'opération du service d'autobus 747 pour l'aéroport. Enfin, il a insisté sur la nécessité pour les propriétaires de permis de taxis les chauffeurs locaux de faire partie de regroupements distincts.

M. Christian G. Dubois s'interroge sur les permis accordés à l'aéroport. Après avoir fait rapidement les calculs de la distribution (12,8% pour A5, 5,6% pour A11 et 19,6% pour A12), il se demande si la distance est un facteur qui entre en ligne de compte dans cette distribution, la demande étant plus forte aux extrémités de l'île.

M. Boyer explique d'abord que la loi définit trois territoires ou agglomérations en matière de taxis, avec l'exception du territoire de l'aéroport qui correspond à chacune des agglomérations. Il mentionne que tous les taxis peuvent aller prendre un client à l'aéroport et le ramener peu importe sa destination. Par exemple, un taxi de l'Est pourrait prendre un client dans le centre A11 à la condition de revenir dans son agglomération A5. Alors qu'à l'aéroport un taxi A5 peut prendre un client de l'aéroport et l'amener au centre-ville. Le calcul de l'attribution des permis pour l'aéroport se fait en fonction du nombre de permis de chaque agglomération sur l'ensemble des permis de l'île.

M. Boyer indique qu'au final, la règle d'attribution est fixée par Aéroports de Montréal qui détermine les besoins de son site. Au départ, c'est une logique du nombre de permis d'un agglomération sur l'ensemble des permis de l'île et non du nombre de permis sur l'ensemble des permis de l'agglomération.

M. Dubois se demande si ce calcul est toujours valable 2010 ?

M. Boyer répond par l'affirmative mais qu'il y a toujours place à de l'amélioration. Selon lui, pour changer ce calcul, il faut s'entendre avec Aéroports et trouver une situation qui soit gagnante pour les deux partis. Il indique que la solution serait peut-être d'ouvrir l'aéroport à tous avec un certain contrôle pour éviter ce qui se passait antérieurement : les taxis qui déposaient un client à l'aéroport pouvaient attendre au poste, mais les taxis s'accumulaient des heures pour attendre une course, ce qui n'est pas très payant.

Roland Franklin (représenté par Mme Archambault), ex propriétaire de l'intermédiaire en service Taxi Expert

Les compagnies Taxi Expert et Aide Expert Plus, ont été fondées pour répondre aux besoins de déplacements des personnes à mobilité réduite. Dans son mémoire, Taxi Expert explique qu'il a été victime de l'application par le BTR d'un modèle de règlement calqué sur le règlement de taxi conventionnel pour encadrer la clientèle à mobilité réduite. Cette mesure a eu pour effet de déstabiliser trois compagnies Taxi Expert, Coop de l'Est et Coop de l'Ouest. Pour survivre, la compagnie Taxi Expert a transféré ses permis restreints chez un compétiteur afin de pouvoir poursuivre ses opérations.

L'organisme demande d'assouplir les règles pour les entreprises déjà existantes et de tenir compte de leur ancienneté afin d'alléger les conditions trop contraignantes pour leur survie. On suggère notamment que le nombre de fourgonnettes requises pour les compagnies œuvrant déjà dans le domaine du transport adapté soit de six, et qu'on leur accorde un délai raisonnable pour atteindre un effectif de 12 et non de 25.

M. Dubois a demandé de combien de véhicules disposait la compagnie Taxi Expert actuellement et depuis quand existait la compagnie.

Mme Archambault a précisé qu'en fait les 3 véhicules de Taxi expert avaient été transférés vers l'une des quatre compagnies qui ont obtenu les permis de transport adapté et que Taxi Expert existe depuis 6 ans.

M. Pierre Lussier, vice-président directeur, Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec

Projets Saint-Laurent, fondé en 1991, est un organisme de charité qui a pour mission d'accompagner les individus et les institutions dans leur volonté d'améliorer leurs comportements environnementaux et de diminuer leur empreinte écologique. En 1995, l'organisme se voyait octroyer l'organisation du Jour de la Terre (22 avril), le plus grand événement participatif en environnement au monde. Depuis près de deux ans, Projets Saint-Laurent/Jour de la Terre Québec travaille à la mise en place d'un agrégateur des flux de transport au service de la mobilité durable. Projets Saint-Laurent a toujours milité en faveur de la réduction des émissions de GES et a aligné ses actions en ce sens.

Par rapport aux grands enjeux soulevés par l'industrie du taxi, Projets Saint-Laurent a présenté une série de propositions, dont les principales sont énumérées ci-après. L'organisme recommande de développer une vision globale du transport et de veiller à ce que les différentes offres de service aient pour objectif de se compléter. Projets Saint-Laurent propose également de ramener la gestion du Bureau du taxi et du remorquage sous un comité ou une entité indépendante, dotée d'un conseil d'administration représentatif de l'industrie du transport collectif à Montréal. L'organisme souligne

qu'un des rôles du Bureau du taxi et du remorquage devrait également être de « verdir » l'industrie en ayant pour objectifs d'augmenter la densité par véhicule (c'est-à-dire accroître le nombre de personnes dans un même taxi).

Projets Saint-Laurent recommande une meilleure collaboration entre la STM et l'industrie du taxi en révisant par exemple le prix de 7\$ fixé pour la navette vers l'aéroport. Le fait de hausser le prix d'un passage en autobus à 12,50 \$ permettrait d'équilibrer la concurrence entre le taxi (en taxi-partage) et l'autobus. L'organisme fait aussi la recommandation d'augmenter le nombre de voies réservées au transport collectif sur les grandes artères de l'île de Montréal pour permettre aux taxis de se rendre plus rapidement à destination.

Enfin, Projets Saint-Laurent propose d'augmenter la clientèle de l'industrie grâce au service de taxi-partage, un service de covoiturage comme il en existe dans plusieurs villes du monde. M. Lussier propose le déploiement d'un service de taxi-partage sur l'ensemble de l'île, divisé en trois zones, et prioritairement dans l'agglomération centre qui s'avérerait certainement une solution avantageuse et rentable, tant pour les usagers que pour les chauffeurs de taxi.

M. Dorais et Mme Champoux se sont demandé pourquoi le projet de taxi partage privilégie un déploiement prioritaire dans l'agglomération centre, là où il existe déjà une offre substantielle en transport collectif alors que dans les extrémités de l'île sont plutôt mal desservis.

M. Lussier a expliqué que le projet a identifié des routes, des trajets du centre qui sont mal desservis et que le facteur densité de population est aussi garant de la réussite et de la rentabilité du projet. Il rappelle que l'objectif du projet est de répondre aux besoins des trois zones identifiées et d'offrir un service complémentaire au service actuel. Il s'agit pour lui de trouver une solution à l'auto solo.

M. Perri s'est informé auprès de M. Pépin de la STM si la Loi sur les services de transport par taxi permettait le taxi partage. M. Pépin a répondu qu'il devait d'abord prendre connaissance du projet soumis par Projets Saint-Laurent avant de se prononcer..

Youssef Lebar

M. Lebar est propriétaire de permis de taxis et membre de l'exécutif de la COOP Taxi de Montréal. Il note d'entrée de jeu que tout le monde ce soir fait le même constat : le recul des revenus de l'industrie du taxi et le manque de représentation des propriétaires de permis de taxis.

Dans sa présentation, M. Lebar déplore que depuis l'abolition des ligues de taxis, les propriétaires de taxis n'ont pu ni collaborer, ni participer à l'amélioration de cette industrie. Il considère les propriétaires de permis de taxis comme les véritables artisans de l'industrie et souhaite qu'ils soient consultés pour le développement de l'industrie. Il souhaite un regroupement de propriétaires de taxis géré par des propriétaires de taxis.

Parmi les propositions soumises par M. Lebar, mentionnons qu'il souhaite faire reconnaître le regroupement des propriétaires de taxi devant le ministère des Transports, les commissions de transport et tous les autres organismes gouvernementaux et municipaux; il recommande également l'ajout de postes d'attente dans des endroits achalandés comme le centre ville, le Vieux-Montréal, la rue Saint-Laurent, les principales intersections en général; l'arrêt de l'émission de permis restreints qui, selon lui, nuit énormément à l'industrie.

M. Dubois se demande s'il faut un projet de loi pour créer une association reconnue avec cotisations.

M. Boyer précise d'abord que ce dont a parlé M. Lebar est l'équivalent de la formule « rand ». Il indique qu'à l'époque des ligues de taxis, tous les propriétaires payaient une cotisation dont le paiement était contrôlé lors du renouvellement du permis. Le gouvernement a par la suite aboli les ligues et créé une association professionnelle qui devait regrouper à la fois propriétaires et chauffeurs de taxis. Après 2 ans d'existence, l'industrie n'ayant toujours pas réussi à fixer un montant pour la cotisation, le gouvernement a reculé et il a aboli la loi. M. Boyer précise qu'à sa connaissance, le BTR ne serait pas autorisé en vertu de la loi, à faire ce type d'association.

M. Robillard de son côté se demande si le nombre de postes d'attente dans le centre-ville est suffisant.

M. Lebar lui répond qu'il n'y a pas suffisamment de postes là où se trouve la clientèle, sur les rues achalandées, comme la rue Saint-Laurent, et dans le Vieux-Montréal. Quant à la question qui lui est posée sur les postes de taxis exclusifs comme au Terminus Voyageur, M. Lebar mentionne qu'il est personnellement contre la privatisation des postes d'attente et que tout poste devrait être public et ouvert à tous le monde.

Gilles Pelletier

M. Pelletier est propriétaire de permis de taxi depuis dix ans. Comme la majorité des représentants de l'industrie, il souhaite l'imposition d'un moratoire sur l'émission de nouveaux permis restreints et leur renouvellement. En matière de transport adapté, M. Pelletier recommande que l'on permette à tous les chauffeurs de taxi de faire ce genre de transport et que l'on encourage le transport collectif par taxi. Cette dernière mesure, selon lui serait plus écologique que de laisser des autobus se

promener à vide. Enfin, il demande que le Bureau de taxi exerce un meilleur contrôle du transport illégal.

M. Perri mentionne avant de terminer que la commission a aussi reçu le mémoire de Mme Valérie Larouche, directrice générale du Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal (RUTA). Son mémoire a été transmis à la commission par courriel et ne fera pas l'objet d'une présentation en assemblée publique.

5. Période de questions et d'interventions des membres de la commission

S/O

6. Levée de l'assemblée

Avant de lever l'assemblée, M. Christian G. Dubois, remercie les citoyens. Il rappelle que l'assemblée se poursuivra le lendemain avec l'audition d'autres mémoires.

À 22 h 15, sur une proposition de M. Benoit Dorais, appuyée par Mme Suzanne Décarie, l'assemblée est levée.

ADOPTÉ LE : 31 MARS 2011

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